

* Het Laatste Nieuws/Waasland, Het Laatste Nieuws/Westkust, Het Laatste Nieuws/Westhoek, Het Laatste Nieuws/Vakantie, Het Laatste Nieuws/Pajottenland, Het Laatste Nieuws/Vlaamse Ardennen, Het Laatste Nieuws/Oostkust, Het Laatste Nieuws/De Nieuwe Gazet, Het Laatste Nieuws/Mandelstreek, Het Laatste Nieuws/Middenkust, Het Laatste Nieuws/Mechelen-Lier, Het Laatste Nieuws/Leiestreek, Het Laatste Nieuws/Limburg, Het Laatste Nieuws/de Ring-Brussel, Het Laatste Nieuws/Kempen, Het Laatste Nieuws/Gent-Wetteren-Lochristi, Het Laatste Nieuws/Gent-Eeklo-Deinze, Het Laatste Nieuws/Dendermonde, Het Laatste Nieuws/Denderstreek, Het Laatste Nieuws/Leuven-Brabant, Het Laatste Nieuws/Brabant-Hageland, Het Laatste Nieuws/Antwerpen Zuid, Het Laatste Nieuws/Antwerpen Stad, Het Laatste Nieuws/Antwerpen Noord

Boeing moet de kelk tot op de bodem ledigen. Nu moeten ook ruim 7.000 toestellen van het type 737 NG teruggeroepen worden. Intussen staan 500 vliegtuigen van het type 737 MAX al acht maanden aan de grond. "Een economisch drama", zegt transporteconoom Eddy Van de Voorde, "maar toch zullen luchtvaartmaatschappijen Boeings blijven kopen."

Het is niet dat we alleen maar miserie willen brengen, maar over de Amerikaanse vliegtuigbouwer Boeing valt dit jaar met de beste wil van de wereld niets positiefs te vertellen. Het ene onheilsbericht volgt het andere op. De twee dodelijke crashes in Indonesië en Ethiopië kostten het leven aan 346 mensen en houden sinds maart alle toestellen van het type 737 MAX uit de lucht. Schadeclaims volgden, miljardenverliezen volgden, maar oplossingen bleven uit.

De top van Boeing suste meermaals dat de vliegtuigen snel weer de lucht in zouden kunnen en dat testvluchten succesvol verliepen, maar geen van de eigen deadlines werd gehaald. In augustus vielen brokstukken van een ander toestel boven Rome naar beneden. Begin deze maand daagde de pilotenvakbond van Southwest Airlines, de grootste gebruiker van de 737 MAX, de vliegtuigbouwer voor de rechter, wegens "doelbewuste misleiding over de 737 MAX". Kort daarna liet Boeing weten een vijftigtal toestellen van het type 737 Next Generation (NG) op stal te houden nadat er in het verbindingsgedeelte van vleugel en romp scheuren waren ontdekt. En nu adviseert de NTSB, de Amerikaanse veiligheids-autoriteit voor de luchtvaart, Boeing om die NG's opnieuw te ontwerpen. Aanleiding is een dodelijk ongeval in april vorig jaar waarbij een turbineblad afbrak, een raam sneuvelde en een vrouw deels naar buiten werd gezogen. Mogelijk kampen meer van de vliegtuigen met een mankement.

"Een absoluut horrorjaar", noemt Eddy Van de Voorde, transporteconoom aan de UAntwerpen, het. "Boeing heeft in het verleden al lastige periodes gehad, maar dit is erger, dit is structureel. Na het eerste bericht over de scheurtjes in vijftig toestellen, dacht ik: oké, dat hoeft niet per se erg te zijn. Maar dat de NTSB nu het advies geeft om onderdelen opnieuw te ontwerpen, wijst toch op een belangrijk probleem."

Wie gelooft die mensen nog?

Boeing maakt zich nochtans sterk dat de aanpassingen kunnen gebeuren tussen de geplande vluchten door, zonder hinder voor de luchtvaartmaatschappijen. "Maar wie gelooft die mensen nog? Na de eerste grote crash met de 737 MAX kwamen er van Boeing ook allerlei geruststellende verklaringen."

Eddy Van de Voorde wil de gevolgen van dit nieuws niet onderschatten. "De toestellen die nu moeten worden nagekeken, zijn onder meer alle vliegtuigen van Ryanair. En als die maatschappij erbij betrokken is: hou je dan maar vast, want die zal naar de rechtbank stappen en anderen gaan volgen. Ik verwacht een serieuze commerciële klap. Intussen blijft het enorm stil rond de terugkeer van de 737 MAX. Ik denk niet dat we die de eerste maanden al opnieuw zullen zien."

Vraag is hoeveel de vliegtuigbouwer nog kan slikken, want de reputatieschade is zoetjesaan gigantisch. "Ik verwacht dat de top van het bedrijf er weleens zal liggen. Het is het één na het ander: dat kan niet blijven duren", aldus Van de Voorde.

Bodemprijs

Maar de vliegtuigbouwer zelf hoeft niet meteen het einde te vrezen. Ironisch genoeg ondertekende IAG, het bedrijf achter British Airways, deze zomer al een intentieverklaring om tweehonderd 737 MAX-toestellen te bestellen. Ongetwijfeld tegen een bodemprijs. "Er zullen nog bestellingen volgen, want luchtvaartmaatschappijen willen absoluut vermijden dat er een monopolie ontstaat van bijvoorbeeld Airbus. Een monopolist produceert minder aan hogere prijzen. Dus zelfs Brussels Airlines, dat uitsluitend met Airbus vliegt, heeft er baat bij dat Boeing erdoor komt. Daarnaast vliegen Amerikaanse maatschappijen bijna alleen maar met Boeing, dus ik verwacht dat ook zij trouw zullen blijven."

10 maart 2019

Een 737 MAX crasht in Ethiopië. Alle 157 inzittenden komen om. Vijf maanden eerder kwamen al 189 mensen om bij een crash van een 737 MAX boven Indonesië.

13 maart 2019

Boeing beslist alle 737 MAX-toestellen aan de grond te houden.

26 juni 2019

Boeing-CEO Dennis Muilenburg zegt dat de 737 MAX-toestellen "tegen het einde van de zomer" opnieuw zullen vliegen.

12 augustus 2019

Boven Rome vallen brokstukken van een Boeing 787 naar beneden.

11 september 2019

CEO Muilenburg blijft bij het standpunt dat de 737 MAX'en weer de lucht in gaan, maar verlegt de deadline naar oktober.

8 oktober 2019

De pilotenvakbond van Southwest Airlines stapt naar de rechter wegens "doelbewuste misleiding" over de 737 MAX.

10 oktober

De eerste barsten worden ontdekt in de 737 NG. Later die maand volgen nog meer scheuren, een 50-tal toestellen blijft aan de grond.

19 november

De luchtvaartautoriteit beslist dat de ruim 7.000 737 NG-toestellen teruggeroepen worden.

Transporteconoom Eddy Van de Voorde

Copyright © 2019 De Persgroep Publishing. Alle rechten voorbehouden