

Aan de grond

De maatschappijen met de meeste Boeing 737 Max-8's

Gebieden waar vliegtuigen van het type Boeing 737 Max-8 niet mogen vliegen (situatie 13 maart 2019 om 20.00 uur)

Southwest Airlines

VS



Air Canada

Canada



American Airlines

VS



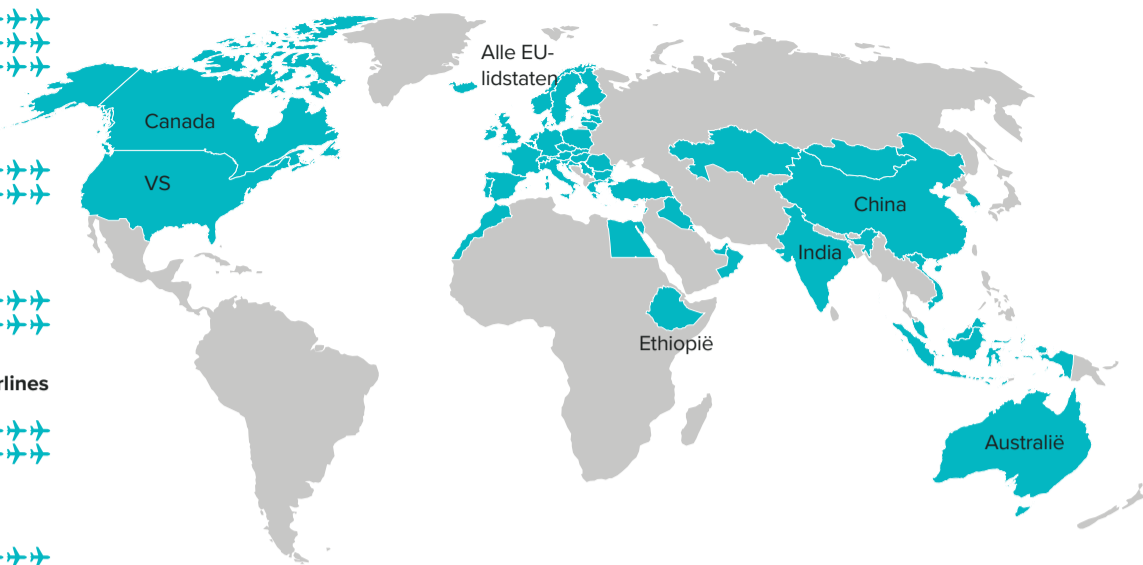
China Southern Airlines

China



Norwegian Air

Noorwegen



VERVOER

Steeds meer landen houden luchtruim dicht voor de Max 8

Roger Cohen en Caitlin Stooker
Amsterdam

In heel Europa is het luchtruim gesloten voor de Boeing 737 Max-8. Luchtvaartautoriteiten nemen het zekere voor het onzekere, na het dodelijke ongeluk met een toestel van Ethiopian Airlines op zondag.

In China, Indonesië en Australië moet het toestel aan de grond blijven. Gistermiddag volgde Canada. En aan het einde van de dag bepaalde president Trump dat het toestel ook in de VS aan de grond moet blijven. Eerder hield fabrikant Boeing, een Amerikaans bedrijf, vol dat het geen aanleiding zag om niet te vliegen. Boeing steunt nu in een verklaring toch ook de maatregelen om de vliegtuigen aan de grond te houden.

De bonden van piloten van Amerikaanse maatschappijen zeiden vertrouwen te hebben in de veiligheid. 'Dit was een merkwaardige situatie', zegt lucht- en ruimtevaartingenieur Joris Melkert van de TU Delft. 'Nog niemand had gezegd dat het vliegtuigtype technisch gezien niet veilig is.'

Wil een fabrikant een nieuw vliegtuig op de markt brengen, dan heeft die daarvoor een certificaat nodig van instanties als de Amerikaanse Federal Aviation Authority of de Nederlandse Inspectie voor de Leefomgeving en Transport (ILT). Het certificaat betekent dat het toestel is goedgekeurd na uitgebreide technische tests, die vaak een jaar in beslag nemen. Ook de 737 Max-8, die in 2017 door Boeing op de markt werd gebracht, heeft zo'n certificering.

Voordat maatschappijen met het nieuwe toestel de lucht in mogen, hebben ze een bewijs nodig van luchtwaardigheid van de luchtvaartautoriteiten. Twijfelen die aan de veiligheid van het nieuwe vliegtuig, dan

'Nog niemand had gezegd dat het vliegtuigtype technisch gezien niet veilig is'

FD-journalist gestrand met Boeing 737 Max-8

FD-redacteur Hella Hueck was dinsdag in een Boeing 737 Max-8 van TUI op weg van Gambia naar Nederland toen het bericht kwam dat het toestel op Gran Canaria moest landen. 'Tijdens de vlucht sloten Frankrijk, Duitsland en Spanje vanaf

20.00 uur hun luchtruim. We konden Nederland niet meer bereiken, waar we rond 23.00 uur moesten aankomen. Voor de piloot nog een hele tour de force, want we waren veel te zwaar beladen, met een volle tank. De piloot moest rondjes draaien,

het landingsgestel uitklappen en de vleugels uitklappen om kerosine te verbranden. 'Toen konden we landen', schrijft Hueck vanaf Gran Canaria. De gestrande 157 reizigers vertrokken gisteren en zijn rond 21.00 uur aangekomen op Schiphol.

wordt het bewijs opgeschort of ingetrokken.

Uit berichtgeving van nieuwszender CNN blijkt dat eerder twee piloten een klacht hebben ingediend over de automatische piloot van de 737 Max. In beide gevallen zou het zijn gegaan om een 'nose down'-situatie. Of dit ook het geval was bij het dodelijke ongeluk van afgelopen zondag is niet bekend; het onderzoek naar de oorzaak is nog in volle gang. Op dit moment hebben noch de Europese, noch de Chinese of Australische luchtvaartautoriteiten het bewijs van luchtwaardigheid voor de Boeing 737 Max-8 ingetrokken. Wel hebben de autoriteiten hun luchtruim voor het toestel gesloten. Melkert: 'Eigenlijk zeggen deze autoriteiten: het is een luchtwaardig vliegtuig, maar je mag toch niet in ons luchtruim komen. Het lijkt erop dat Europese luchtvaartautoriteiten vooral willen laten zien dat ze de publieke zorgen over de veiligheid van de 737 Max serieus nemen. Wat hier meespeelt, zijn de zorgen van mensen, de vlieg angst die mensen krijgen nu er weer een toestel is neergestort. Overheden willen laten zien dat ze erbovenop zitten.'

Voor de vliegtuigfabrikant is dit signaal van de luchtvaartautoriteiten een nieuwe tegenvaller. Het aandeel van Boeing kelderde de afgelopen dagen al flink op de beurs. En dat terwijl Boeing in 2018 het beste jaar van zijn 103-jarige geschiedenis kende. De vliegtuigmaker boekte een omzet van \$101 mrd. En de verwachtingen voor 2019 waren veelbelovend: het bedrijf sprak de verwachting uit tussen de \$109,5 en \$111,5 mrd aan omzet uit te komen.

In hun orderboek hebben de 737 Max-vliegtuigen een grote rol: alleen al in het vierde kwartaal leverde de fabrikant 238 commerciële vliegtuigen af, waarvan 111 MAX-vliegtuigen. Voor het gehele jaar stond dit aantal op 256 Max-modellen. 'De productie van dit type toestellen is hoog', zegt Floris de Haan, senior onderzoeker luchtvaartconomie aan de Erasmus Universiteit Rotterdam. 'En in een deel van de wereld kunnen die bestellingen op dit moment niet afgeleverd worden, want ze mogen het luchtruim niet in. Dat is op zich al een probleem: de fabrikant zal ze tijdelijk op moeten slaan en ze blijven nog even op de balans staan.'

Op korte termijn ziet De Haan nog een ander probleem. 'Veel maatschappijen hebben de bestelde vliegtuigen al ingepland. Zij moeten hun routes opnieuw bekijken en eventueel oudere vliegtuigen langer gebruiken. Een hele trits aan vervolgspraken komt in de problemen. Niet zelden leggen die maatschappijen dan claims neer bij de fabrikant.' Ook Melkert wijst hierop: 'Als er technische problemen zijn, moeten die opgelost worden en als die aan Boeing te wijten zijn, zullen er schadeclaims volgen. Van alle gebruikers, maar ook van nabestaanden.' Volgens De Haan leveren vliegtuigen van het type Max een grote bijdrage aan de omzet, omdat ze in grote hoeveelheden worden verkocht. 'Als er kort na de introductie van een nieuw model dodelijke ongevallen zijn, heeft dat onherroepelijk een negatief effect op de toekomstige bestellingen.'