

Een 'wake-up call' voor Boeing

Een 'wake-up call' voor Boeing

Terwijl de iconische vliegtuigfabrikant probeert de rampzalige uitbarsting van Alaska Airlines vorige maand goed te maken, wordt het steeds duidelijker dat de problemen veel dieper gaan dan losse schroeven en een uitgeblazen deurplug.

Boeing is een voorbeeld van tientallen jaren waarin de Amerikaanse bedrijfsfilosofie de verkeerde kant op is gegaan. In plaats van veiligere, perfectere producten te bouwen, richten bedrijven zich op het tevredenstellen van aandeelhouders – en Boeing is slechts het topje van de ijsberg.

Boeing is a wake-up call

America's businesses gambled that 'greed is good.'

Now they're losing that bet, big time.

Author: Linette Lopez

If only Boeing's problems were just about a nightmare flight – a screw loose, a blown-out door plug, and 177 people who will probably need therapy for the rest of their lives. But as the iconic American plane manufacturer tries to make amends for the disastrous Alaska Airlines flight in January, it's become clear that Boeing's problems run far deeper. They expose

decades of American corporate philosophy gone awry.

Boeing is a quintessential example of America's rotting business culture over the past 40 years. The company relentlessly disgorged cash to shareholders when it could've spent it on building a better (and safer) product. Investments that could've benefited employees, communities, and other corporate stakeholders were often sacrificed at the altar of efficiency and free cash flow. Boeing focused on pleasing Wall Street because that's how American executives believe companies should operate.

[Lees hier het artikel in het Engels 'Boeing is a wake-up call' door Linette Lopez](#)

Boeing 737 Max-9 van Alaska Airlines verliest nooddeur

Boeing 737 Max-9 van Alaska Airlines verliest nooddeur

Op vrijdag 5 januari verloor een Boeing 737 MAX 9 van tijdens de vlucht op 5 kilometer hoogte een inactieve nooddeur (een plug), samen met een stuk wandpaneel. Het toestel met 171 passagiers en zes bemanningsleden aan boord was onderweg van de luchthaven van Portland, Oregon, in het noordwesten van de Verenigde Staten, naar Ontario in de staat Californië. Het toestel had 171 passagiers en zes bemanningsleden aan boord. Niemand raakte gewond bij het incident.

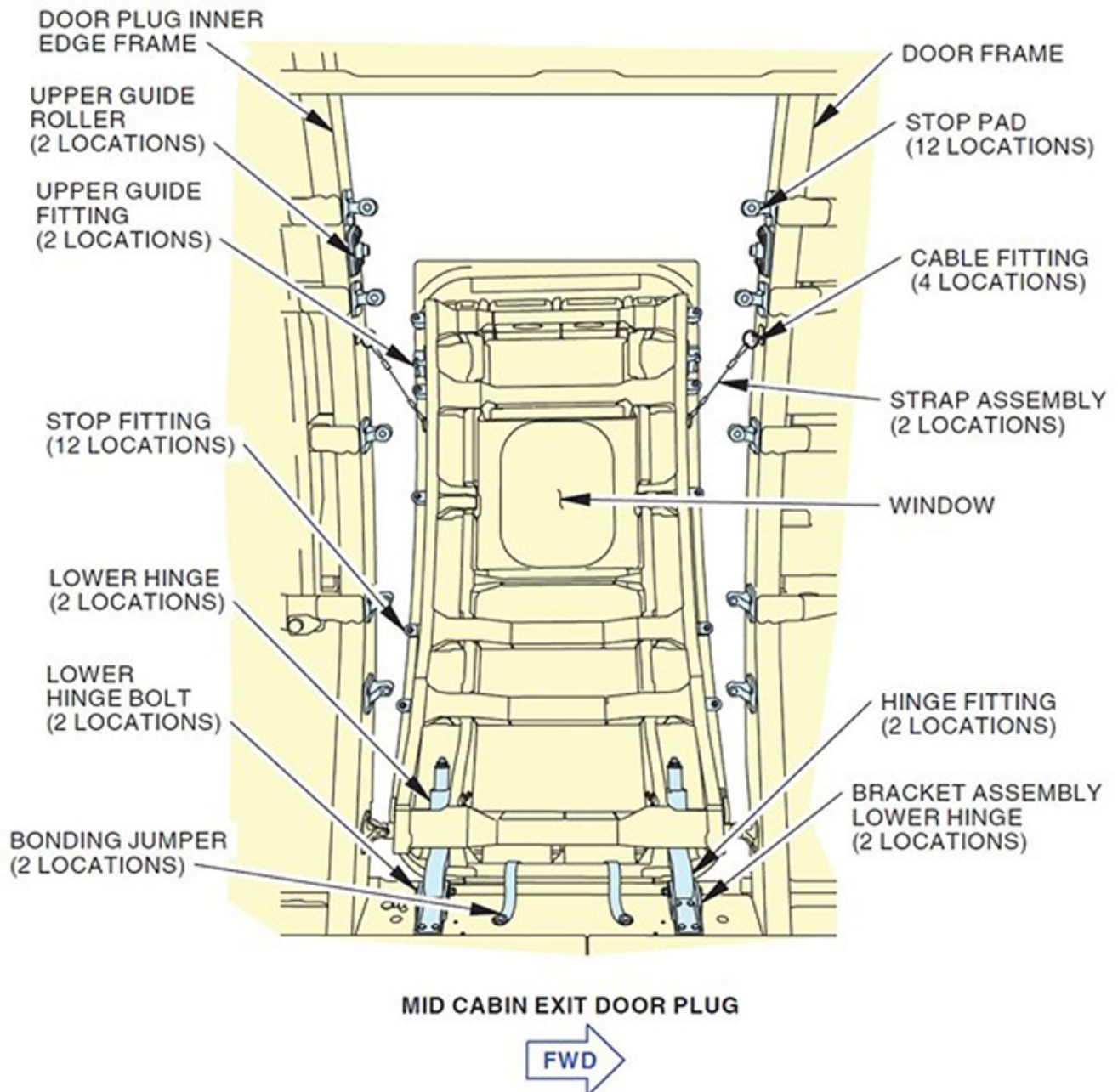
De Boeing 737 MAX 9 maakte een noodlanding op 'Portland

International Airport'. De nooddeur werd enkele dagen later teruggevonden in een achtertuin.

Het 27 kilogram zware paneel is een zogenaamde plug die de plaats van de nooduitgang inneemt. Op de Max 9 is er achter de vleugel namelijk ruimte voor een (extra) nooduitgang. Die wordt voorzien voor luchtvaartmaatschappijen die hun toestel van een hoge stoelcapaciteit willen voorzien. Alaska Airlines maakt daar geen gebruik van, waardoor de ruimte van de nooduitgang ontoegankelijk gemaakt wordt. In de cabine is niets te zien van de deurplug. Het toestel was nog maar twee maanden oud.

Waarschuingslampjes

Uit het eerste onderzoek blijkt dat bij enkele vluchten voor het incident een waarschuingslampje ging branden. Op 7 december 2023, 3 januari en 4 januari 2024 waarschuwde het toestel al voor problemen met de cabinedruk. Als gevolg daarvan besloot Alaska Airlines het toestel niet meer in te zetten op vluchten naar Hawaï, aangezien de Boeing zich op die route ver weg van uitwijkvluchthavens bevindt. Het is nog niet duidelijk of er een verband is tussen de waarschuwingen en het recente incident.



Inspectie

Als gevolg van het incident heeft de Amerikaanse luchtvaartautoriteit FAA de inspectie bevolen van 171 Boeing 737 Max 9-toestellen. Tot dan mogen de in de VS geregistreerde toestellen niet worden gebruikt. Europese luchtvaartmaatschappijen worden niet getroffen door de beslissing van de Amerikanen. Zij kunnen gewoon verder blijven vliegen. Dat betekent niet dat er in Europa helemaal geen toestellen van het type 737 Max 9 rondvliegen, maar vele

Europese toestellen zijn anders gebouwd en maken gebruik van een nooduitgang in plaats van de plug.

Het gaat om de grootste ingreep voor de Boeing 737 Max sinds toestellen van dat type na twee vliegtuigcrashes wereldwijd lange tijd uit de luchtruimen werden geweerd.

In de schijnwerpers

Het incident met de nooddeur is de laatste in een reeks kwaliteitsproblemen bij Boeing. In 2018 en 2019 vonden fatale ongevallen plaats met de Boeing 737 Max, waarbij in totaal 346 mensen om het leven kwamen. De FAA hield bijna twee jaar lang honderden vliegtuigen van dit type aan de grond. Boeing moest eerst technische aanpassingen doorvoeren. De kwestie kostte het concern vele miljarden dollars.

Ook bestaan er zorgen over de wijze waarop Boeing zijn vliegtuigen samenstelt. Boeing besteedt, overigens net als veel andere vliegtuigfabrikanten, steeds meer van de componenten uit die in zijn complexe vliegtuigen werden gebruikt. Al in 2001 presenteerde John Hart-Smith, een ingenieur op een intern technisch symposium een Witboek waarin hij zijn collega's waarschuwde voor de risico's van de strategie van het werken met onder aannemingen, vooral als Boeing te veel werk zou uitbesteden en niet voldoende kwaliteit en technische ondersteuning ter plaatse zou kunnen bieden aan zijn leveranciers.

Daarnaast wordt Boeing achtervolgd door problemen bij de assemblage van verschillende vliegtuigtypen. Bij een productiesnelheid van twee rompen per dag, zijn er 10 miljoen gaten die moeten worden gevuld met een combinatie van bouten, bevestigingsmiddelen en klinknagels. Boeing vicepresident Stan Deal, die in een memo aan alle werknemers reageerde op het Alaska Airlines incident, zei dat de uitgeblazen deurplug en de ontdekking van ontbrekende en losse bouten op andere vliegtuigen “*. . . duidelijk maken dat we niet zijn waar we moeten zijn*”.

Na het incident met de Boeing 737 max van Alaska Airlines

zakte het beursaandeel van Boeing op maandag 8 januari opnieuw met 9 procent.

[Bron: dit artikel is mede gebaseerd op nieuwsfeiten in demorgen.be](#)

[Lees ook: Hart Smith – OUT-SOURCED PROFITS – THE CORNERSTONE OF SUCCESSFUL SUBCONTRACTING](#)

Definitiekwestie paramotortrike opgelost

Definitiekwestie paramotortrike opgelost

Een paramotortrike is een variant op een gemotoriseerd schermvliegtuig waarmee de piloot kon opstijgen volgens de voetstart methode. De trike, een gemotoriseerd schermvliegtuig met een onderstel op wielen, bestond eigenlijk helemaal niet in de Nederlandse luchtvaartwetgeving en leverde in de praktijk diverse defintiekwesties op. Zo werden activiteiten met paramotortrikes door de luchtvaartpolitie als illegaal en strafbaar beschouwd. De uitleg was dat de paramotortrike een soort MLA was waarvoor de piloot een bewijs van bevoegdheid moet bezitten. Er zijn zelfs piloten strafrechtelijk vervolgd. Maar strikt formeel was de paramotortrike geen MLA.

Aan de onzekerheid over de wettelijke status van een paramotortrike is per 1 januari 2024 een einde gekomen door het opnemen van een definitie in een aantal wettelijke

regelingen. Zo is in het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, het Besluit burgerluchthavens en het Besluit luchtvaartuigen 2008 is per 1 januari 2024 een definitie van een paramotortrike opgenomen: luchtvaartuig zonder starre hoofdstructuur, dat wordt gestart en geland door gebruik te maken van een wielconstructie en over een hulpmotor beschikt, met niet meer dan twee zitplaatsen en een maximum startmassa van niet meer dan:

- a. 300 kg voor een eenzitter;
- b. 450 kg voor een tweezitter;

In het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart is bepaald dat voor het besturen van een paramotortrike geen bewijs van bevoegdheid nodig (art. 11, eerste lid onder n).

Aanvankelijk was het de bedoeling dat de paramotortrike ook in de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014 zou worden opgenomen. Het stond het zo in de (concept) Regeling, maar het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zag daar op het allerlaatste moment van af. Dit betekent dat het opstijgen en landen met een paramotortrike vooralsnog alleen vanaf een luchthaven met een luchthavenregeling of -besluit of een zogenaamd TUG-terrein kan plaatsvinden. De legeskosten voor de aanvraag van een luchthavenregeling verschilt enorm tussen de provincies. Zo heft de ene provincie geen leges, terwijl je in de andere tot vele duizenden Euro's kwijt bent voor het in behandeling nemen van de aanvraag van een luchthavenregeling of een TUG. In Zeeland kun je niet eens een TUG aanvragen voor regulier gebruik.

Bron: www.paramotorweb.nl

Explore the Future of Civil Aviation

Explore the Future of Civil Aviation

The sixth edition of the ICAO World Civil Aviation Report is out!

It reveals some of the incredible transformations now occurring in air transport, especially in the key areas of sustainability and digitalization.

Through this report, we show trends, initiatives, and strategies undertaken to reemphasize the commitment towards the long-term aspirational goal of net zero carbon emissions by 2050. From sustainable aviation fuels, cleaner energy sources, and innovative technologies to partnerships beyond the aviation industry, we cover several pertinent topics that will likely impact CO₂ emissions.

We are also attentive to the digitalization initiatives through the aviation industry that will affect aviation safety, air navigation, digital trust, and cybersecurity – topics covered in detail in this year's edition.

This edition also carries the latest statistical reports, trends, and campaigns, including:

- Innovation at ICAO – a year in review
- 2021 Air Transport Statistics
- Security statistics 2022
- Aviation accident statistics 2022 and 2021
- ICAO digital travel authorizations

- Digital immersion and the future of aviation

And what's more, you get all this information at ZERO COST. Just register on ICAO eLibrary and access your complimentary copy today.

[Access your free copy here](#)

Eerste grensoverschrijdende medische dronevlucht tussen Heerlen en Aken

Eerste grensoverschrijdende medische dronevlucht tussen Heerlen en Aken

Als de weersomstandigheden meewerken vindt deze vrijdag voor het eerst een medische dronevlucht plaats tussen het Zuyderland Medisch Centrum in Heerlen en het Klinikum in Aken. Het is voor het eerst dat er op deze manier medische goederen over een landsgrens worden getransporteerd. De drone vliegt daarbij buiten het zicht van de piloot (BVLOS). Dat was regeltechnisch nog een hele uitdaging.

[Eerste grensoverschrijdende medische dronevlucht tussen Heerlen en Aken](#)

ILT verstrekt eerste vergunning voor dronevluchten boven dichtbevolkt gebied

23 maart 2023 – Wiebe de Jager

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft voor het eerst een exploitatievergunning afgegeven voor het uitvoeren van dronevluchten boven dichtbevolkt gebied. Dit onder voorwaarde dat de drone is voorzien van een gecertificeerde noodparachute. Het overvlogen grondgebied hoeft dan niet meer afgezet te worden. De vergunningaanvraag werd begeleid door Drone Flight Company.

[ILT verstrekt eerste vergunning voor dronevluchten boven dichtbevolkt gebied](#)