

VEILIGHEID BRENGT GELD OP

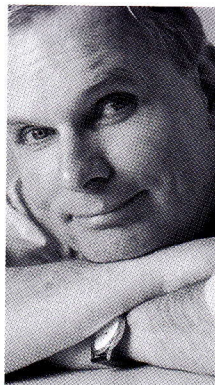
Luchtvervoer is erg veilig, veiliger dan bijvoorbeeld de auto. Maar dat was lang niet vanzelfsprekend. Nu wel: veiligheid brengt geld op.

Zo'n veertig jaar geleden woedde er in vakbladen een felle discussie over de vraag of tweemotorige verkeersvliegtuigen veilig genoeg waren om er grote watervlakten mee over te steken. Voor de goede orde: ik beperk me tot straalvliegtuigen. Zuigermotorige vliegtuigen waren minder betrouwbaar: de viermotorige Lockheed Constellation had de reputatie 'het beste driemotorige vliegtuig ter wereld' te zijn. Dat is een mooie bijnaam, maar ik weet niet of hij verdiend was. Straalvliegtuigen konden een 'Extended Range Twinjet Operations' (ETOPS) certificaat krijgen, later afgekort tot EROPS (Extended Range Operations).

De route die de meeste aandacht kreeg, was die tussen de Verenigde Staten en Hawaï. Zelfs een EROPS-ontheffing van drie uur was niet helemaal voldoende. Het werd een ontheffing van drie uur en enkele minuten.

Tegenwoordig worden er in het Westen geen drie-en viermotorige verkeersvliegtuigen meer gebouwd. De Boeing 767 en 787 en de Airbus A330 en A350 hebben twee motoren. De Boeing 737 en Airbus A320 mogen de Atlantische Oceaan over. Bij mijn weten is er nooit een vliegtuig, hetzij drie- of viermotorig, door motorstoring in de oceaan gestort. Een tweemotorig vliegtuig heeft eenmaal op het nippertje een vliegveld weten te bereiken, maar dat was omdat te weinig brandstof was meegenomen. De EROPS-regel betrof dan ook motorstoringen door verschillende oorzaken. Brandstofgebrek stopt alle motoren, hoe veel je er ook hebt. De EROPS-discussie is geheel verstomd en bijna alle moderne passagiersvliegtuigen hebben twee motoren. Het is - gelukkig - een uitzondering als er een passagiersvliegtuig verongelukt. Toch blijft veiligheid een belangrijk aandachtspunt van luchtvaartmaatschappijen. En dat is maar goed ook.

'Media hebben veel aandacht voor vliegveiligheid'



Hans Heerkens
is docent
luchtvaartindustrie
Universiteit Twente
hans.heerkens@freeler.nl

door onder meer claustrofobie. Maar die angst kan soms worden behandeld en houdt mensen lang niet altijd af van vliegen. Laten we overigens niet vergeten dat de media-aandacht voor luchtvaartongevallen de aandacht voor veiligheid waarschijnlijk heeft vergroot. In de jaren vijftig publiceerde een luchtvaartmaatschappij advertenties voor haar trans-Atlantische vluchten. Het vliegtuig werd extra groot afgebeeld om de watermassa van de oceaan kleiner te laten lijken. Het is logisch dat de luchtvaart zich heeft moeten ontwikkelen, zeker in de turbulente beginjaren. Luchtvervoer is bovendien gemakkelijker te structureren dan wegvervoer: wegen zijn abstracte luchtroutes, in de lucht zijn er geen bomen of koeien op de weg, en het personeelsbeleid is sterk gereguleerd. Bovendien is de hele samenleving veiligheidsbewuster geworden en heeft de ontwikkeling van sensoren, micro-elektronica en veiligheidsmanagement effect gehad op het luchtvervoer. In de begintijd moest elke chauffeur of piloot zelf ook monteur zijn of er eentje in dienst hebben. Tegenwoordig is het een uitzondering als een auto of vliegtuig voor 'unscheduled maintenance' de hangar of garage in moet. Hiermee komen we aan de volgens mij belangrijkste reden van de toegenomen veiligheid in de luchtvaart en elders: veiligheid brengt geld op.

WINST

Vliegtuigen moeten optimaal worden gebruikt om er winst mee te kunnen maken. Het beste voorbeeld zijn prijsvechters (lagekostenmaatschappijen). Passagiers en zakenmensen willen op tijd bij hun hotel of afspraak zijn. De luchtvervoerinfrastructuur is een goed geoliede machine, ook al gaan er soms dingen mis en hebben vliegtuigen vertraging. Als we de reistijden naar vooral verre bestemmingen vergelijken met die van een eeuw geleden, is zo'n vergelijking eigenlijk niet eens zinvol. In West-Europa en de VS kunnen veel mensen zich een vliegreis veroorloven. Dit is alleen mogelijk dankzij een uitgekende bedrijfsvoering.

BETROUWBAAR

Lang voordat een vliegtuig verongelukt, doen zich vaak al defecten voor die zorgen voor vertragingen. Betrouwbare vliegtuigen leveren meer op dan het in reserve houden van toestellen die zelden nodig zullen zijn. Betrouwbare vliegtuigen zijn meestal ook veilig. Ruim twintig jaar geleden las ik dat in de VS de meest winstgevendende luchtvaartmaatschappijen ook de veiligste zijn. Ik weet niet hoe de situatie nu is, maar het klinkt logisch. Een vliegtuig dat in de Atlantische Oceaan stort, kost veel geld. Veiligheid en winst gaan samen. ✈

BEWUSTZIJN

Luchtvaartveiligheid staat sterk in de belangstelling van de media. Het heeft volgens mij geen zin om te proberen dit te bestrijden; dat levert alleen maar veel aandacht op. In de tijd dat ik af en toe in de media werd gevraagd naar commentaar bij luchtvaartongevallen, probeerde ik daarom te benadrukken dat een ongeval naast directe oorzaken ook vaak indirecte, moeilijk zichtbare oorzaken heeft. Meestal is de vlieg angst die luchtvaartongevallen veroorzaken in mijn ervaring zeer tijdelijk, en ik heb nog nooit meegemaakt dat iemand een vlucht annuleerde als gevolg van een luchtvaartongeval. Er zijn natuurlijk mensen met vlieg angst. Veroorzaakt