

DE VLIERAMP

Faro: het weer en het detectiesysteem van de toekomst

STEVEN DE VOGEL ■ *Speculaties van officials over de oorzaak van de vliegramp bij Faro waren er genoeg. De weersomstandigheden werden daarbij vaak genoemd. Maar: wind shear is een alledaags verschijnsel in de luchtvaart. Waarom is het zo gevaarlijk? En hoe gevaarlijk is het eigenlijk? 'De winduitschieters op de verkeersstoren liepen tegen de dertig knopen aan. Dat is binnen de limieten van een DC-10.' Deskundigen over de intensiteit en onvoorspelbaarheid van een vaak voorkomend weerprofiel. En: de selectieve verontwaardiging van de minister van Verkeer en Waterstaat.*

De minister van Verkeer en Waterstaat vertelde vorige week dat ze door de twee Nederlandse vliegtuigongelukken 'in drie maanden drie jaar ouder' was geworden. Mevrouw Maij had misschien even oud kunnen blijven als ze de twee vliegrampen wat minder gretig naar zich toe gehaald had. Want ministeriële verantwoordelijkheid houdt niet in dat een minister geen gelegenheid voorbij mag laten gaan om het televisiejournaal te halen.

Het begon op de dag na de Bijlmer-ramp. Op een persconferentie besloot Maij-Weggen zelf tekst en uitleg te geven bij een analyse van de laatste tien minuten voor de crash van de Boeing-747 van El Al. Haar beleidsambtenaren moesten met gekromde tenen aanhoren hoe de minister verdwaalde in de technische details en op vragen van de pers haar ondeskundigheid de vrije loop liet. Diezelfde dag benoemde ze ir. H. Wolleswinkel tot hoofd van het vooronderzoek naar de oorzaak van de Bijlmer-ramp. De kritiek kwam snel los. Wolleswinkel is directeur van de dienst Luchtvaartinspectie van de Rijksluchtvaartinspectie (RLD) en in die functie verantwoordelijk voor het toezicht op de luchtverkeersleiding op Schiphol. Het risico van belangenverstrengeling was evident, want mocht de luchtverkeersleiding essentiële fouten hebben gemaakt, dan zou de dienst Luchtvaartinspectie daar ook verantwoordelijkheid voor kunnen dragen.

Maij-Weggen werd door deze kritiek voor al heel boos. De Luchtvaartwet verplichtte haar om iemand van de Rijkslucht-

vaartdienst tot vooronderzoeker te benoemen, dus de benoeming van iemand buiten die organisatie zou onwettig zijn. Bovendien weigerde ze mee te doen aan 'al dat gespeculeer' over de oorzaak van de ramp. Alleen al de suggestie van mogelijke fouten bij de verkeersleiding vond ze ongepast. Dat zette 'haar mensen' van de RLD alleen maar onnodig onder druk, zei Maij-Weggen tegen KRO's *Brandpunt*.

Ruim twee maanden later volgde de ramp in Portugal. Het NOS-journaal had een camera in de buurt, dus was de minister - nog geen drie uur na de ramp op de luchthaven van Faro - bereid om vanuit Brussel commentaar te leveren op de medische opvang in Zuid-Portugal (toegegeven: wie anders dan een verslaggever van het NOS-journaal verzint het om Maij-Weggen vragen te stellen over de kwaliteit van de ziekenhuizen rond Faro).

De volgende dag geeft de minister een persconferentie op Schiphol in gezelschap van Martin Schröder, oprichter en directeur van Martinair. Ze maakt de benoeming bekend van J. Biemond tot hoofd van het 'onafhankelijk onderzoek' naar de oorzaak van de ramp. Biemond is directeur van luchthaven Zestienhoven in Rotterdam en dus geen ambtenaar van de RLD. Ze noemt haar keus 'een antwoord op de kritiek' die was gerezen na de aanwijzing van Wolleswinkel bij het onderzoek naar de Bijlmer-ramp. Eigenaardig. In oktober zei de minister dat ze de kritiek op de benoeming onredelijk vond en dat het ook nog onwettig was om iemand van buiten de RLD de lei-

ding over het vooronderzoek te geven.

Op dezelfde persconferentie begint Martinair-directeur Schröder unverfroren te speculeren over de oorzaak van de vliegramp. Hij houdt het op een plotselinge harde zijwind die de ramp onafwendbaar maakte. 'De bemanning van het vliegtuig kon op dat moment niets meer doen om de machine onder controle te houden,' zei Schröder. Ook de verkeersleiding op de luchthaven valt volgens de directeur van Martinair 'niets te verwijten'.

Wat doet de minister die twee maanden eerder nog iedereen kappitelde die speculeerde over de oorzaak van de Bijlmer-ramp, omdat het 'haar mensen, dag in dag uit in de weer met het vooronderzoek,' onder zulke zware druk zette?

Die minister luistert nu vol mededogen naar Schröders uiteenzetting over de oorzaak van het ongeluk bij Faro. Ze bekritiseert hem met geen woord. Ze kiest er zelfs niet voor om in de meest voorzichtige bevoordingen enige afstand te nemen van zijn voorbarige conclusies. Wat leidt tot de veronderstelling dat minister Maij-Weggen speculeren alleen goedkeurt als het dient om de Nederlandse luchtvaart vrij te pleiten van enige schuld aan een vliegramp.

Als Martin Schröder ooit gelijk zal krijgen met zijn conclusie dat de cockpitbemanning in de DC-10 en de verkeersleiding op de luchthaven van Faro geen enkele mogelijkheid hadden om deze ramp te vermijden, zou dat betekenen dat het luchtverkeer veel vaker moet worden stilgelegd. Want wind shear is een alledaags fenomeen in de luchtvaart.

Wat is wind shear?

Een definitie. De term 'dekt alle vormen van plotselinge verandering in de windanaheld en windrichting over een korte afstand die zowel uit horizontale als verticale richting kan opkomen. Als het zo vaak voorkomt, wat maakt het verschijnsel dan zo gevaarlijk?

De intensiteit en de onvoorspelbaarheid. Over de intensiteit van de wind shear bij Faro in de ochtend van 21 december valt wel iets te zeggen. Geert Groen, hoofd meteo Schiphol bij het KNMI heeft de weerkaart van die ochtend geanalyseerd.