

# Over god, geld en gusts.

Toen in Valkenburg en IJmuiden binnen 5 minuten de wind omging van hard zuid naar stormachtig west was de tijd gekomen om alarm te slaan. Ik stuurde een nieuwe trend naar de waarnemer op de toren - 'gradu TS, rapid 11.30z 29035/48' - en belde de verkeersleiding en de havendienst.

Via het interne tv-circuit werden de waarschuwingen onmiddellijk verspreid en voor-vertrek-gereed-staande vliegtuigen werden door de baliemeteoroloog nog eens extra geattendeerd op de naderende squall-lijn.

Vervolgens was het gespannen afwachten of het weer zich aan de trendverwachting zou houden.

De westelijke horizon werd zwarter en zwarter, in de richting van Hoogovens klieften bliksems door het zwerk, ieder moment kon de bui boven Schiphol losbarsten ... en op dat moment zag ik een F27 van de NLM starten op baan 24, recht in de richting van het naderende onweer.

Ik hield mijn hart vast maar er gebeurde niets. Het toestel maakte een wijde bocht en verdween in de snel dichterbij komende buienwolk. 5 minuten later zwipte de wind met donderend geweld in een klap om van zuid naar west.

Aan dit voorval moest ik denken toen ik na het vliegtuigongeluk in Faro in een landelijk ochtendblad de kop tegenkwam: "Luchtvaart onderschat gevaren van onweersbuien".

Maar om welke Luchtvaart gaat het dan?

Om de vlieger? Ik denk het niet want iedere gezagvoerder is doordrongen van de gevaren die een onweersbui kunnen opleveren (maar hij voelt ook de hete adem van 300 passagiers in de nek + die van 300 wachtenden voor de terugreis).

Om de luchtvaartmaatschappij die in de onderhandelingen met de toeroperator graag zal willen schermen met cijfers over efficiency en punctualiteit?

Om de vliegtuigbouwer die uitvoerig heeft getest met hoeveel dwarswind zijn toestel nog kan landen?

Om de verkeersleider wiens grote zorg het is geen vertragingen te laten ontstaan want daarop wordt ook zijn bedrijf eerdaags afgerekend?

Om de luchtvaartwaarnemer in Faro, de hostess van Holland International, de baliemeteoroloog op Schiphol? (Uit de uitspraak van een concurrerende meteoroloog, geciteerd in een artikel in een ander landelijk ochtendblad, zou je de indruk kunnen krijgen dat ze bij Meteo-Schiphol hebben zitten slapen die bewuste maandagochtend 21 december).

Uiteindelijk gaat het natuurlijk enkel en alleen om onszelf, (potentiële) luchtreizigers, consumenten.

De luchtvaart onderkent heus wel de gevaren van een onweersbui maar de luchtvaart onderkent tevens dat de klant razendsnel overstapt naar de concurrent als daar de vliegtuigstoel een dubbeltje goedkoper is, en dus wordt er gestart en geland,

ook als er een onweersbui voor de baan hangt of het zicht 300 meter is, wordt er doorgevlogen terwijl voorgaande kisten moderate to severe CAT melden en probeert de vlieger met behulp van zijn weather avoidance radar de zwaarste buien te ontwijken (voorzover het overige verkeer dat tenminste toelaat en hij toestemming krijgt van Air Traffic Control).

Time is money, het vluchtschema heilig, de risico's ingecalculeerd. En als er dan toch iets mis gaat dan is men er als de kippen bij om de ramp tot een act of God te bestempelen, het verzekeraarsjargon voor overmacht, force majeure, natuurramp.

De veiligheidsmarges worden steeds kleiner, de operationele limieten lager, de gevolgen van een act of God onvergelykbaar veel ernstiger. Waarna de meteoroloog zijn expertise beschikbaar mag stellen aan de rechter die moet bepalen of het inderdaad een gril van de natuur was waardoor 56 mensen de dood vonden. Je zou zeggen dat de luchtvaartmeteorologie een gouden toekomst tegemoet gaat. Of blinkt er nog iets anders?

Hoofddorp, 11 februari 1993

(Henk van Dorp - van 1969 tot 1988 werkzaam bij de Luchtvaartmeteorologische Dienst van het KNMI op Schiphol)