

Boeing besturen vanaf de grond?

DELFT

Moet je de controle over een vliegtuig vanaf de grond kunnen overnemen? Die discussie opent de Duitse organisatie voor vliegveiligheid DFS na de zelfmoordactie van de co-piloot van Germanwings. Maar wie zit straks op de grond aan de knoppen en is dat wel veiliger?

MARTIJN VAN BEETEN

Stel je voor, er stuurt straks weer een piloot met zelfmoordneigingen een Airbus richting bergkam. Of de gezagvoerders raken door zuurstofgebrek buiten bewustzijn en het toestel dreigt verloren te gaan. Hoe fijn zou het zijn als dan ergens op de grond iemand met een joystick het vliegtuig in veiligheid brengt?

Het kan, zegt Joris Melkert, docent lucht- en ruimtevaarttechniek aan de TU Delft. „Als je vanuit een hokje in de Verenigde Staten een drone boven Afghanistan kunt besturen, dan is het technisch ook mogelijk dat met een Boeing te doen. Maar dan moet die daar wel toe worden uitgerust.”

Onderzoek

Na de aanslagen van 11 september 2001 in de Verenigde Staten deed de Europese Unie al onderzoek. Nu wil de Duitse vliegveiligheidsorganisatie DFS een discussie daarover aanzwengelen.

Toch, voorspelt Melkert, duurt het nog tientallen jaren, voordat verkeersvliegtuigen vanaf de grond kunnen worden overgenomen. „Het computersysteem moet 100 procent bestand zijn tegen hackers en foutloos opereren. Ook moet helder zijn wie het toestel mag overnemen en op welk moment.”

Doe dit niet! roept oud-piloot en luchtvaartexpert Benno Baksteen.

„Je zou een zeldzaam probleem oplossen, door een veel groter risico te nemen.

Computersystemen worden aan alle kanten gehackt. Straks hoeft je niet eens meer een vliegtuig te kapen. Ik vind het zorgelijk dat een serieuze organisatie als de DFS, dat zijn de Duitse luchtverkeersleiders, zo'n naïef vertrouwen heeft in de huidige computertechnologie.”

De KLM stelt dat het de veiligheid voor personeel en passagiers zo optimaal mogelijk wil krijgen en overal allerlei oplossingen wil meedenken. „Daarbij volgen we vooral grote luchtvaartorganisaties als IATA,” zegt een woordvoerder.

Ingewikkeld

De KLM loopt in deze discussie niet voorop. Begrijpelijk, want die is ingewikkeld. Luchtvaartstatistieken wijzen uit dat bij 70 procent van de ongelukken de piloot op z'n minst een bijdrage had in de crash. „Maar,” zegt Melkert, „er is nooit onderzocht hoe vaak de piloot juist een ramp heeft voorkomen.”

Controle vanaf de grond zal eerst worden getest met vrachtvliegtuigen, voorspelt Melkert.

„Voor de burgerluchtvaart zie ik in eerste instantie een hybride oplossing. Dat je in noodgevallen de controle overneemt, het vliegtuig naar een veilige hoogte brengt, om dan te kijken wat er aan de hand is. Vanaf de grond en eventueel met straaljagers. Het wordt echt nog een lastige discussie om te bepalen in welke gevallen je mag ingrijpen.”

Als het oud-piloot Benno Baksteen ligt, komt die discussie er helemaal niet.