

Zesde toespraak tot mijn studenten, voorjaar 1977.

Recentelijk heb ik de vluchten PA 811 van Los Angeles naar Sydney en PA 812 van Sydney naar Los Angeles meegemaakt. Die vluchten, die met een normale Boeing 747 Jumbo Jet worden uitgevoerd, zijn geen lolletje. Ze duren elk driekwart dag. Bij beide tussenlandingen, te Honolulu en te Paga-Pago, wordt de bemanning ververst, de passagiers die de hele vlucht meemaken, komen evenwel redelijk verwelkt op hun eindbestemming aan. Ik vind niet dat je PANAM daarvan een verwijt kunt maken: iedereen weet, dat door de lucht vervoerd worden een ellende is en dat, dies, langdurig door de lucht vervoerd worden een langdurige ellende is. Wie zo stom is om zich tot zulke verre reizen te laten verleiden, verliest daarmee het recht zich over het daaruit voortvloeiende ongemak te beklagen.

PANAM heeft toch gemeend er iets op te moeten vinden. Zij hebben dit gevonden in de vorm van een directe vlucht van Sydney naar San Francisco. Omdat ze nu langs een geodeet kunnen vliegen en de beide tussenlandingen geelimineerd zijn, is de reistijd tot ruim een halve dag gereduceerd. Mooi zo, zou je zeggen! De nieuwe mogelijkheid wordt dan ook in opgetogen termen geadverteerd.

Er schuilt echter een addertje onder het gras: de afstand is groter dan de actieradius van een gewone Boeing 747 Jumbo Jet. Ze vliegen het dan ook niet met een gewone Jumbo, maar met een Boeing 747-C, een verkorte versie die verder vliegen kan dan de normale.

Tot zover is er geen vuiltje aan de lucht. Er is maar een probleem: de aerodynamische eigenschappen van zo'n verkorte versie verschillen nogal van die van de standaard Jumbo, en dat is natuurlijk vervelend, want dat betekent, dat je je piloten uitgebreid hertrainen moet en dat ze zich op elk moment ervan bewust zouden moeten zijn, of ze een standaard Jumbo of een verkort model besturen.

God zij dank staat de techniek voor niets: Boeing heeft de besturingsorganen van de verkorte versie voorzien van de nodige conversie-apparatuur. De piloot vliegt alsof hij een standaard Jumbo bestuurt; de conversieapparatuur berekent daaruit, hoe een normale Jumbo op deze commando's gereageerd zou hebben, berekent vervolgens welke commando's aan de motoren en kleppen van de verkorte versie gestuurd moeten worden, opdat de verkorte versie het gedrag van de normale Jumbo simuleert. Dat kost natuurlijk wel een slordige dollar, maar die hoeft je niet zo vaak te betalen, want er zijn niet zoveel verkorte Jumbo's omdat, wegens ruimtegebrek op onze aardbol, de afstand tussen Californie en Australië niet zo vaak overbrugd hoeft te worden. En ga eens na wat het je bespaart op opleidingskosten voor je pilotenbestand!

Toch maak ik hier ernstig bezwaar tegen. Elk ervaren informaticus kent de geldigheid in zijn vak van Murphy's Law "Anything that can go wrong, will go wrong.". Het is erg genoeg, dat vliegtuigen zo godverlaten ingewikkeld moeten zijn omdat ze anders helemaal de lucht niet ingaan, laat staan weer heelhuids op de grond terecht komen. Het eeuwenoude adagium "Simplex Veri Sigillum" heeft door de automatische informatieverwerking een nieuwe, onheilspellende dimensie er bij gekregen: sinds we kunnen rekenen met de snelheid van het licht, zijn wij de poorten geopend voor de mogelijkheid om met de snelheid van het licht te blunderen. Ik heb helemaal geen bezwaar tegen contrapties, mits ze met de gepaste achterdocht gebruikt worden. En laat U geen rad voor de ogen draaien: alleen de grootst mogelijke achterdocht is gepast. Je kunt alleen maar anders geloven, zolang je niet in de keuken hebt gekeken.

Maar kunnen we anders verwachten in een wereld, waarin het "automatic air-traffic control system" in binaire code gerepareerd wordt door een jongeman, die zes weken ter plaatse in dienst is? Tot Uw geruststelling kan ik U mededelen, dat dit verhaal niet een civiele luchthaven betreft: alleen in bijzondere omstandigheden hoeft het burgerverkeer van militaire luchthavens gebruik te maken.