

Hoe veilig zijn Russische vliegtuigen nog?



Een opeenstapeling van incidenten doet vragen rijzen over de veiligheid van Russische vliegtuigen, die sinds de oorlog geen westerse wisselstukken meer krijgen. Erge ongelukken lijken ‘onvermijdelijk’.

Passagiers die zaterdag van het Thaise Phuket naar Moskou zouden vliegen met de Russische maatschappij Azur Air, moeten stevig geschrokken zijn toen ze bij het opstijgen twee luide knallen hoorden, en door het vensterraam zagen hoe de rechtermotor van de Boeing 767 vuur vatte. De piloot, die werd gealarmeerd door de luchtverkeersleider, kon tijdig in de remmen en de meer dan 320 mensen aan boord werden veilig geëvacueerd. Angstige reizigers konden het incident filmen, tegenover de Russische krant *Izvestia* getuigden ze hoe het landingsgestel van het vliegtuig zwaar beschadigd was geraakt.

Het incident kwam er slechts enkele dagen nadat Alexander Neradko, de topman van Rosaviatsia, het Russische luchtvaartagentschap, in de Russische media had beklemtoond dat er geen enkel probleem met de veiligheid is voor Russische maatschappijen die met toestellen van het Europese Airbus en het Amerikaanse Boeing vliegen. Door de westerse sancties, die kort na de Russische invasie van Oekraïne van kracht werden, mogen die constructeurs geen reserveonderdelen meer leveren aan Russische maatschappijen. Daardoor moeten die onderdelen uit onder meer Afrika, India en Iran invoeren of afgeschreven toestellen demonteren.

Iedere dag problemen

Hoewel de Russische luchtvaart kort na de invasie in elkaar zakte, veerde ze snel weer op, en zit ze wat aantal vluchten betreft op het niveau van voor de oorlog. Maar onder meer Airbus-ceo Guillaume Faury zei in oktober al ‘bezorgd’ te zijn over de veiligheid van Airbussen gebruikt door Russische maatschappijen.

Die bezorgdheid blijkt niet onterecht, nu incidenten en ongelukken met Russische vliegtuigen zich opstapelen. In de eerste week van januari werden zelfs dagelijks incidenten met een niet- of slecht functionerend landingsgestel gerapporteerd, aldus de nieuwssite *The Insider*. Ook de onafhankelijke Russische krant *Novye Izvestia* stelde eind vorig jaar al vast hoe het aantal ongelukken en incidenten met (westerse) vliegtuigen van Russische maatschappijen toeneemt. Een vliegtuig dat delen van zijn romp op de startbaan verliest, brandstoflekken, storingen in het landingsgestel, een gebarsten voorruit: het zijn slechts enkele incidenten die de afgelopen maanden plaatsvonden bij de Boeings en Airbussen in dienst van Russische maatschappijen.

En sinds begin dit jaar nemen de ernstige incidenten, waarbij het vliegtuig rechtsomkeer moet maken, alleen maar toe, merken anonieme experts op tegenover *Novye Izvestia* – hoewel er geen officiële cijfers zijn.

‘De Russische maatschappijen vliegen al bijna een jaar met vliegtuigen zonder toevoer van reserveonderdelen vanuit de constructeurs’, zegt luchtvaarteconoom Wouter Dewulf (UA). ‘Je kan het even trekken met wisselstukken die nog voorradig waren of uit andere toestellen gehaald worden. Maar vroeg of laat raken die op, en moeten ze gekocht worden via parallelle circuits, waar de controle veel minder streng is.’ Dat er nu veel problemen zijn met onder meer het landingsgestel van toestellen mag ook niet verbazen, zegt Dewulf. ‘Van belangrijke componenten, zoals het hydraulische circuit, zijn er uit veiligheidsoverwegingen verschillende systemen aan boord, zodat je kan verder vliegen als één ervan uitvalt. Maar er zijn geen drie landingsgestellen natuurlijk.’

De Russische autoriteiten sussen door te verwijzen naar Iran, waar ondanks jarenlange sancties de burgerluchtvaart nog steeds leeft. ‘Maar ze zeggen er niet bij dat de Iraanse luchtvaart al jaren slecht scoort op het gebied van veiligheid en vooral met oudere en eenvoudigere toestellen rondvliegt – niet met de moderne toestellen, vol elektronica, die in Rusland vliegen.’

Tot voor de oorlog leesten Russische maatschappijen het leeuwendeel van hun vloot bij vooral Ierse firma’s, die ook gecontroleerd werden door Europese autoriteiten. Maar na de invasie ‘nationaliseerde’ het Kremlin de toestellen, waardoor het Russische luchtvaartagentschap plots bijna 500 vliegtuigen extra moet controleren – ‘onbegonnen werk’, aldus Dewulf.

Ethische discussie

Tot nu toe vielen geen doden bij de incidenten en ongelukken met Russische toestellen. Maar verschillende luchtvaartexperts vrezen dat het slechts een kwestie van tijd is. ‘Ik wil geen doempfeet zijn, maar dat is bijna onvermijdelijk’, zegt Dewulf. ‘Het maakt dat de sancties tegen Russische luchtvaart ook moeilijke ethische vragen oproepen: hoe vreselijk onethisch de oorlog ook is, kan je zomaar stoppen met onderdelen leveren, wetende dat je mogelijk de levens van gewone mensen in gevaar brengt?’

Lees ook

28/07/2022

Onder de motorkap is de Russische economie een rammelbak

[Korneel Delbeke](#)

