

Onjuist bericht over wie het vliegtuig bestuurd tijdens de landing van de Anthony Ruys

In onderstaand krantenbericht (krant onbekend, datum waarschijnlijk 23 december 1992) wordt direct aan het begin van het artikel duidelijk gesteld dat de gezagvoerder het toestel landde en dat de co-piloot instrumenten bediende.

Pas veel later wordt toegegeven dat de co-piloot het toestel bestuurd en dat de gezagvoerder pas op het allerlaatste moment en te laat in greep.

In dit zelfde artikel wordt de gezagvoerder ook geciteerd met "Tijdens de nadering was er niets bijzonders aan de hand".

In het officiële onderzoeksrapport (P 15) staat echter vermeld dat, ongeveer een kwartier voor de crash, de gezagvoerder het weer 'extreem slecht' noemde.

De stewardessen zaten ook al lang voor de landing op hun plaats in plaats van, zoals bij een normale vlucht, tot bijna het laatste moment actief te zijn.

Noot van Ten Hove: zijn dit begrijpelijke versprekingen? Of past dit in een schijnbare strategie direct ná de crash om een beeld van een normale vlucht te creëren die noodlottig eindigde door een 'onverwachte windvlaag'.

VETERAAN-PILOOT VAN STAVEREN STAAT VOOR RAADSEL:

„Ik verloor de DC10 na sterke windstoot”

Van onze verslaggevers

FARO/SCHIPHOL, woensdag

„Ik verloor de macht over het vliegtuig na een sterke windstoot”. Gezagvoerder H.W. van Staveren, met 24 dienstjaren een oude rot onder de piloten, heeft zijn behandelend arts in Faro deelgenoot gemaakt van zijn diepe ellende.

De 56-jarige gezagvoerder landde de Martinair DC10 zelf, terwijl zijn eerste officier en vliegtuigenieur R.J.H. Clemenkowff de radio, remkleppen, onderstel en gashandels bediende, samen met de boordwerktuigkundige.

Gisteren en vandaag worden beide vliegers gehoord door de Portugese rampenonderzoekers. Vanavond mogen zij naar Nederland terugkeren.

Landingspoging

Maandagavond was de voorzitter van de Vereniging van Nederlandse Verkeers-

vliegers, Benno Baksteen, de eerste die met Van Staveren telefonisch contact zocht. Hij bood hem namens de VNV persoonlijke ondersteuning aan. In een kort gesprek bevestigde Van Staveren dat hij slechts één keer een nadering naar de landingsbaan heeft gemaakt en poogde te landen.

„Tijdens de nadering naar de baan was er niets bijzonders aan de hand”, vertelde Van Staveren aan Baksteen, die ook KLM-gezagvoerder is. Het buiige weer speelde hem toen nog geen parten.

Overlevenden spreken van een ruwe naderingsvlucht, waarbij de passagiers heen en weer in hun stoelen werden geslingerd. Ook getuigen de passagiers over meer dan één landingspoging. Maar de verklaring daarvoor is dat Van Staveren eerst het herkenningsbaken van het vliegveld van Faro, dat naast de landingsbaan staat opgesteld, heeft aangevlogen. Daarna vloog hij volgens het boekje een circuit om voor de landingsdrempel van de baan terecht te komen.

Vastgesnoerd

De daling is in stappen ondernomen, wat nogmaals de indruk versterkte van een ruwe vlucht. De gezagvoerder corrigeerde voortdurend voor zijwind, terwijl de passagiers en cabinebemanning vastgesnoerd zaten in hun veiligheids gordels.

Van Staveren moest tegen de wind in op baan 11 landen, rekening houdend met variabele winden uit oostelijke richting. Bij de nadering op zicht had de bemanning geen probleem met de wind of regen, bevestigde Baksteen. „Ik denk dat de problemen pas zijn begonnen toen de DC10 al vlak boven de baan was”.

Wat er toen precies is gebeurd, is voor gezagvoerder Van Staveren toch nog een raadsel. De uitlezing van de twee zwarte dozen met vluchtgegevens en de gesprekken van bemanning en verkeersleiding zullen uitsluitel geven. Omdat de analyse niet in Portugal kan worden gemaakt, zijn de dozen met vluchtgegevens naar Farnborough in Engeland gestuurd, waar een gespecialiseerd luchtvaartlaboratorium is gevestigd.