

143 VRAGEN

Inleiding

Begin 1993 hebben passagiers en nabestaanden 143 vragen geformuleerd waarvan de antwoorden mogelijk meer duidelijkheid zouden geven over de oorzaak van de crash. De kwaliteit van de vragen is wisselend. Wat mij betreft waren de vragen ook bedoeld om een dialoog tussen ons, Martinair en de onderzoekers te starten.

In het voorjaar van 1995, na de vrijgave van het Portugese onderzoeksrapport, zijn de vragen beantwoord. De beantwoording van de vragen was een enorme teleurstelling. Door onze negatieve ervaringen tijdens de voorlichtingsbijeenkomst over het Portugese onderzoeksrapport (1 december 1994) hadden wij dit al kunnen verwachten. Maar toch, je hoopt op verbetering.

Met de antwoorden op onze vragen konden we niets. De vragen werden zeer formalistisch beantwoord. Inhoudelijk zijn de antwoorden niet altijd juist. *Zie vuur en brandweervagens vóór de crash*. Een dialoog met passagiers en nabestaanden werd al helemaal niet op prijs gesteld. De crash met alle vragen leek zo snel als mogelijk gedoofpot te moeten worden.

Waar waren de journalisten?

Ook hier blijft voor mij de grote vraag: waar waren al die journalisten toen wij ze nodig hadden?

Toelichting beantwoording

De vragen zijn beantwoord door Martinair (bijlage 1, pagina's 2 t/m 23) en BVO [Bureau Vooronderzoek Ongevallen en Incidenten van de Raad voor de Luchtvaart] (bijlage 2, pagina's 24 t/m 26).

Bijlage 1

Beantwoording Vragen Faro d.d. 11 augustus 1993

datum 18 november 1994

=====
Over de verhoren van de passagiers door de Dienst Luchtvaart

1. Is de officiële Portugese Onderzoekscommissie op de hoogte van het feit, dat alle passagiers die dat wensen verhoord zullen worden door het rechteam van de Dienst Luchtvaart ?

antwoord BVO.

2. Zijn de leden van deze Portugese Onderzoekscommissie van mening, dat alle processen-verbaal in het Engels moeten worden vertaald, zodat ook zij in staat zijn kennis te nemen van de inhoud ?

antwoord BVO.

3. Ook als dat niet het geval is, ben ik van mening, dat aan Minister Weggen moet worden verzocht de Nederlandse Commissie Vooronderzoek op te dragen, alle verklaringen van passagiers in het Engels te vertalen een aan de officiële Portugese Onderzoekscommissie ter beschikking te stellen ?

antwoord BVO.

Over de staat van onderhoud van de Anthony Ruys

4. Is Martinair bereid overzicht te leveren van alle storingen en al het onderhoud dat de afgelopen anderhalf jaar aan het bewuste toestel is gepleegd met vermelding van de verrichte reparaties; óók bijzonder onderhoud vlak voor de start ?

Ja, Martinair is bereid aan bevoegde autoriteiten en instanties (voor zover dat niet reeds gebeurd is) inzage te geven inzake storingen, onderhoud van en reparaties aan het desbetreffende vliegtuig.

Over de vertraging van de rampvlucht met 35 minuten op Schiphol

5. Zo niet kan een dergelijk overzicht dan geëist worden ?

Niet van toepassing.

6. Wat was de echte reden voor de vertraging van de
rampvlucht met 35 minuten op Schiphol ?

Het verhelpen van een reverseklacht aan de staartmotor
(motor nummer 2)

7. Wat probeert Martinair te verdoezelen door te zeggen,
dat het slechts om catering- en incheckproblemen ging,
terwijl de gezagvoerder de passagiers meedeelde, dat:
"De bemanning klaar stond om te vertrekken maar dat de
technische mensen nog niet klaar waren" ?

Martinair verdoezelt niets. Het is een normaal
verschijnsel dat kort voor een vertrek veel mensen
van diverse afdelingen, waaronder technische dienst,
catering, passage- en platformdienst in en om het
vliegtuig in actie zijn.

8. Is het toegestaan dat passagiers aan boord gaan vóórdát
alle technische problemen zijn opgelost ?

Ja, dat is toegestaan.

Over de linkermotor:

9. Wat was de reden, dat er een hoogwerker bij de linker
motor stond, zoals een aantal passagiers heeft gezien
vlak vóór wij aan boord gingen ?

Er stond geen hoogwerker bij de linker motor maar wel
bij de staartmotor.

10. Waren er technische problemen met de linkermotor
vóór het vertrek ?

Neen.

11. Zo ja, waarom is er dan niet gekozen voor een
zogenaamde "proefstart" alvorens te vertrekken ?

Niet van toepassing.

12. Is uit de gegevens van de zwarte doos of uit
restanten van de linkermotor alsnog op te maken,
of deze wellicht vanaf de start reeds heeft gehaperd ?

antwoord BVO.

Over problemen tijdens een vlucht op 3 januari 1992

13. Was het toestel van Martinair, dat vorig jaar op 3 januari 's morgens met 3 1/2 uur vertraging vertrok van Schiphol vertrok na een "proefstart" de Anthony Ruys ?

Neen.

14. Was het toestel, dat op 3 januari ¹⁹⁹¹ 's middags om 4 uur niet uit Faro kon vertrekken, maar eerst ter plekke moest worden gerepareerd de Anthony Ruys ?

Ja.

15. In het geval dat het bij beide toestellen over hetzelfde toestel gaat (ook, als het niet de Anthony Ruys betreft), is dan achteraf nu niet duidelijk, dat een proefstart in feite onvoldoende was en dat in feite gekozen had moeten worden voor een vervangend vliegtuig, omdat met het gerepareerde toestel een "proefvlucht" had moeten worden gemaakt in plaats van een "proefstart" ?

Er bestaan strenge regels, opgelegd door de autoriteiten aangevuld met regels van de maatschappij, die nauwkeurig omschrijven hoe een klacht behandeld dient te worden en of eventueel een proefstart c.q. proefvlucht gemaakt dient te worden. In het onderhavige geval was zowel proefstart als proefvlucht absoluut niet nodig.

Over de kerstdrukke

16. Heeft haast om onze charter in Faro te droppen in de kerstdrukke er toe geleid om niet te kiezen voor een grotere zekerheid middels een proefstart of voor volledige zekerheid middels een vervangend vliegtuig.

Neen, er was geen enkele sprake van haast.

Over het weer

17. Was het verantwoord te landen in de weersomstandigheden, zoals die zich in Faro voordeden ?

antwoord BVO.

18. Beschikte de bemanning over voldoende informatie om te beoordelen of een landing met een DC10 voor 100% zeker verantwoord was ?

antwoord BVO.

19. Om 06.00 uur GMT (7 uur Nederlandse tijd) hebben de Portugese luchtvaartautoriteiten volgens diverse kranten een speciale waarschuwing uitgegeven voor gevaarlijke weersomstandigheden met zware onweersbuien en zware ijsvorming. Heeft die waarschuwing uit Portugal van 06.00 GMT de bemanning van de Anthony Ruys bereikt ?

antwoord BVO.

20. Is het waar dat vóór de Martinair-toestellen andere vliegtuigen zijn uitgeweken naar Sevilla ?

antwoord BVO.

21. Zo ja, gebeurde dat omdat het vliegveld van Faro tijdelijk gesloten was wegens slecht weer ?

antwoord BVO

22. Zo ja, wat was dan de waarneembare weersverbetering, waardoor de toestellen van Martinair wél toestemming kregen om te landen ?

antwoord BVO.

23. Indien andere toestellen wél zijn uitgeweken, maar het vliegveld niet gesloten was, was dan het besluit om door te vliegen gevolg van een persoonlijke beslissing van de bemanning van die toestellen ?

antwoord BVO.

24. Zo ja, welke typen vliegtuigen betrof dit ?

antwoord BVO.

25. Is bij de bemanning van die bewuste toestellen te achterhalen wat hun beweegredenen waren en of die te maken hadden met de weersomstandigheden ?

antwoord BVO.

26. Heeft de bemanning van de Anthony Ruys bij het laatste contact met de verkeerstoren specifieke informatie over het weer ontvangen en hoe luidde die ?

antwoord BVO.

27. Is er toen gemeld, zoals in sommige persberichten is verschenen, dat er nog 1/8 onweerswolk aan de einder aanwezig was.

antwoord BVO.

28. Zo ja, kon het de bemanning dan bekend zijn, dat het daarin link is om te landen, aangezien daarin valwinden (microbursts) kunnen optreden vlak boven de grond ?

antwoord BVO.

29. Wat heeft de bemanning in dat geval bewogen om niettemin de landing in te zetten ?

antwoord BVO.

30. Zijn hier wellicht economische motieven in het geding geweest, zoals woordvoerder Gielen van Alitalia suggereert in de Nieuwe Revu van 27 januari ?

Pertinent niet.

Over mogelijke overmoed van de zijde van de bemanning

31. Zijn er op de tapes van de cockpit voice recorder uitspraken te vinden, die zouden kunnen wijzen op overmoedig of onverantwoord handelen van de zijde van de bemanning ?

antwoord BVO.

32. Waarom deelde de piloot de passagiers enkele minuten voor de crash mee, dat de wind HELAAS uit het oosten komt tijdens de landing " ?

Ten aanzien van deze vraag kan Capt. Van Staveren stellen dat hij zich niet kan herinneren zo iets dergelijks over het Public Address System te hebben gezegd.

Echter, zou hij iets dergelijks hebben gezegd dan zou dit met de gedachte zijn geweest dat het weer de eerste dagen vermoedelijk zo zou blijven en dat onze passagiers daardoor geen optimaal vakantieweer zouden hebben.

Bovendien zou deze uitspraak dan tijdens de standaard speech gedaan zijn die altijd ruim een half uur voor aankomst gegeven wordt en dus beslist niet enkele minuten voor de landing.

33. Waarom zei de piloot minder dan een minuut vóór de landing tegen de passagiers:
"Dames en heren, nú gaan wij de landing écht inzetten: Wij zijn er klaar voor!" ?

De piloot kan met zekerheid stellen dat er minder dan een minuut voor de landing geen mededelingen meer zijn gedaan over het Public Address System.

Over onrustig aanvliegen

34. Waarom blijft Martinair volhouden dat er tot aan het moment van de valwind een "volkomen normaal verloop" was in de vlucht, terwijl bijna alle passagiers getuigen, dat de piloot de grootste moeite had het toestel in bedwang te houden gedurende de landingsprocedure ?

antwoord BVO.

35. Is de onderzoekscommissie bekend met het feit, dat tenminste één bemanningslid heeft verklaard nog nooit in haar carrière zo onrustig te zijn aangevlogen ?

antwoord BVO.

36. Is de onderzoekscommissie bekend met het feit, dat tenminste één bemanningslid heeft verklaard de hele weg al bang te zijn geweest ?

antwoord BVO.

37. Is er in de verhoren van de bemanningsleden iets terug te vinden van deze verklaringen aan passagiers ?

antwoord BVO.

Over wat er is voorgevallen op 2 minuten voor de geplande landingstijd. Zo'n 7 minuten voor de feitelijke landing.

38. Wat is er voorgevallen precies 2 minuten vóór de geplande landingstijd, zo'n 7 minuten voor de crash, toen het toestel plotseling met brullende motoren van 1170 naar 1226 voet werd opgetrokken ?

antwoord BVO.

Over een ongewone aanvliegeroute:

39. Is het waar dat de Anthony Ruys over Almanville heen is gevlogen, terwijl dat normaal gesproken gebeurt over het 20 km. verderop gelegen Villamoura ?

antwoord BVO.

40. Zo ja, wat was de reden van die omweg ?

antwoord BVO.

Over het mogelijk gebruik van alcohol of drugs

41. Bestaat er in Portugal net als in de Verenigde Staten een wettelijke verplichting om in geval van ernstige verkeersongelukken bestuurders te testen op het gebruik van alcohol en drugs ?

antwoord BVO.

42. Is de bemanning van de Anthony Ruys direct na het ongeluk getest op het gebruik van alcohol en drugs ?

antwoord BVO.

43. Zo ja, wat was dan de uitslag van die tests ?

antwoord BVO.

44. Indien er niet getest is, is dat geen ernstige nalatigheid van de autoriteiten bij zo'n ernstig ongeluk ?

antwoord BVO.

Over de luchtverkeersleiding

45. Is het waar, dat de verkeersleider, zoals de Diário de Sul stelt, vlammen heeft waargenomen bij de Anthony Ruys op 7,26 km van het vliegveld op een hoogte van 400 a 500 meter ?


antwoord BVO.

46. Zo ja, waarom heeft de verkeersleider dat niet gemeld aan de bemanning ?

antwoord BVO.

Over brand in de rechtermotor voor de landing

47. Heeft de bemanning van de Anthony Ruys tegenover de rechercheurs van de Dienst Luchtvaart verklaard, dat de rechtermotor al in brand stond vóór we de grond raakten ?
- Neen, de bemanning heeft verklaard dat de rechtermotor niet in brand stond.
48. Is de bemanning van de iets eerder gelande Boeing van Martinair ook verhoord door de recherche ?
- antwoord BVO.
49. Heeft gezagvoerder Charbon van de Boeing tegenover de recherche bevestigd dat hij één van de bemanningsleden van de Anthony Ruys vóór de landing heeft horen roepen "Shit, we staan in brand" ?
- Neen, pertinent niet.
50. Heeft Charbon vuur gezien bij de rechtervleugel vóór de Anthony Ruys de landingsbaan raakte ?
- Neen.
51. Is de Onderzoekscommissie bekend met verklaringen van passagiers, die gezien hebben, dat de rechtermotor al in brand stond vóór de Anthony Ruys de grond raakte ?
- antwoord BVO.
52. Is er in de cockpit een melding ontvangen, dat de rechtermotor al in brand stond ca. 1 minuut voordat het toestel crashte ?
- antwoord BVO.
53. Zo niet, is de vliegtuigfabrikant dan niet verantwoordelijk voor het uitblijven van die melding ?
- Niet van toepassing.

Over de werkelijke oorzaak van de crash 

54. Gezien het feit, dat de rechtermotor al vóór de landing in brand stond en de mogelijkheid van een ondeugdelijke linkermotor, was het weer dan überhaupt nog een essentiële factor, of zijn wij gewoon domweg neergestort en hebben wij mazzel gehad, dat het zo dicht boven de grond gebeurde ?
- antwoord BVO.

55. Is een mogelijk mankement aan de motoren de verantwoordelijkheid van de motorenfabrikant of van de onderhoudsmaatschappij, in dit geval de KLM ?

Niet van toepassing.

Over de brandweer

56. Hoe is het te verklaren, dat de brandweer direct ter plekke was en passagiers onder het schuim heeft gespoten, die binnen één minuut na de crash het vliegtuig hebben verlaten ?

Tijdens iedere start en landing staat een emergency team in een truck met draaiende motor klaar. Er was tijdens de landing van de DC-10 geen brandweerwagen op de landingsbaan. Het vliegtuig crashte aan de zuidkant van de landingsbaan bijna tegenover het brandweer station en dat is de reden waarom zij zo'n erg korte tijd nodig hadden om bij het vliegtuig te komen.

57. Was de brandweer gewaarschuwd dat er een toestel in problemen was of had de brandweer op grond van eigen waarnemingen (geluid, vuur) zelf redenen om in de startblokken te staan ?

Neen, zie antwoord op vraag 56.

Over de plek waarop de Anthony Ruys voor het eerst de landingsbaan raakte

58. Waarom is het toestel niet midden op de 120 meter brede landingsbaan geland, maar op 10 meter van de rand ?

antwoord BVO.

In de lengte

59. Is de lengte van de remweg van een volbeladen DC10 in overeenstemming met de plaats waar het vliegtuig voor het eerst de baan raakte ?

Ja, de lengte is ruim voldoende. Het vliegtuig bevond zich tijdens de nadering op een juist glijpad om op een dusdanige afstand van de baandrempel neer te komen, dat voldoende afstand over zou blijven voor een veilige stop.

Over de veiligheid van passagiers in het vliegtuig

60. Welke van de volgende zaken zijn de verantwoordelijkheid van de Luchtvaartmaatschappij, welke vab de Onderhoudsmaatschappij en welke zijn de verantwoordelijkheid van de vliegtuigbouwer.

beantwoording vanaf vraag 61.

61. Zijn er stoelen losgeschoten op plaatsen, waar dat niet had mogen gebeuren ?

antwoord BVO.

62. Op welke krachten zijn gordels van passagiers berekend ?

De krachten zijn berekend op 9G voorwaartse snelheid.

63. In welke staat verkeerden de gordels in de Anthony Ruys ?

antwoord BVO.

64. Waren er meerdere al dan niet losgeschoten gordels in rafelige staat ?

antwoord BVO.

65. Hoe is het mogelijk, dat er montagefouten zijn gemaakt zodat tenminste twee gordels verkeerd om zaten gemonteerd ?

Van montagefouten kan geen sprake zijn. Door het haak-in-oog principe is foutieve montage uitgesloten.

66. Waarom zijn er alleen maar heupgordeltjes voor kleine pukjes op schoot zonder schouderstrips, zoals in elke baby-autogordel ?

Er zijn geen babyriemen met schouderstrips omdat de babygordel zit vastgekoppeld aan de gordel van de passagier die het kind op schoot heeft.

67. Kan het luchtvaartmaatschappijen worden verplicht om babygordels met schouderbandjes aan boord te hebben ?

Het zou kunnen, maar het is internationaal niet het geval.

68. Hoe goed horen de handbagagerekken te sluiten ?

De handbagagerekken horen goed te sluiten.
Ze worden aan een regelmatige controle onderworpen.

69. Moeten zij tijdens de landingsprodecure niet centraal verzegeld worden ?

Neen; zij worden door de cabinecrew gechecked.
Centrale verzegeling is niet mogelijk.

70. Op welke krachten zijn de plafondplaten berekend en hoe brandbaar zijn zij of is het isolatiemateriaal dat erboven zit ?

De plaatsing van de plafondplaten en de platen zelf voldoen aan de eisen, zoals gesteld door de fabrikant en door de Nederlandse en Amerikaanse Luchtvaartdienst. Hetzelfde is van toepassing op het isolatiemateriaal dat erboven zit.

71. Waar zijn de vlucht-glijbanen op berekend ? (Alleen op oefeningen of ook op rampen ?)

De glijbanen zijn berekend op gebruik bij nood- en voorzorgslandingen (op de grond en op het water) waarbij geen gebruik meer kan worden gemaakt van trappen en/of aviobruggen.

72. Hoe grondig moet vliegend publiek worden voorgelicht voorafgaand aan de vlucht ?

Grondig, overeenkomstig de nationaal en internationaal geldende voorschriften en regels.

73. Is het niet nuttig om passagiers ook te wijzen op de mogelijkheid, dat het behalve in de lucht en op het water ook op het land mis kan gaan ?

Zie antwoord vraag 72.

Vragen over de nasleep van de ramp

A. Over de begeleiding van passagiers die per trein terug wilden

74. Moeten luchtvaartmaatschappijen niet verplicht worden mensen, die na een crash niet met een vliegtuig terug durven vliegen, zorgvuldig medisch, psychisch en financieel te begeleiden ?

Luchtvaartmaatschappijen zullen te allen tijde alles doen wat in hun vermogen ligt hulp en bijstand te verlenen. Niet te verwaarlozen factor is, dat deskundigen vaak eerst over lange afstanden vervoerd dienen te worden. Na de crash in Faro was bovendien een baan geblokkeerd, waardoor de deskundigen niet snel genoeg ter plekke konden zijn.

75. Hoe is het in godsnaam mogelijk, dat het Europese Luchtvaartmaatschappijen (nog steeds) is toegestaan te vliegen met verzekeringsvoorwaarden voor hun passagiers die dateren uit 1966 ?

De regels zijn internationaal vastgesteld.

76. In hoeverre is de Nederlandse politiek verantwoordelijk voor het feit, dat in de wegenverkeerswet sinds 1966 bijstelling heeft plaatsgevonden van de verplichte verzekering van ca. f 250.000,- per gebeurtenis naar minimaal f 2.000.000,-, terwijl er voor het luchtverkeer is toegestaan, dat men vliegt, terwijl de maatschappij zijn passagiers slechts verzekerd heeft voor niet-geïndexeerde bedragen uit 1966 in gedevalueerde dollars.

Dit valt buiten onze competentie.

77. Is Martinair voor het toestel ook verzekerd voor een bedrag waarvoor in 1966 een vergelijkbaar toestel kon worden gebouwd ?

Aanschafwaarden van vliegtuigen over een periode van 27 jaar, zoals genoemd, en de aanpassing van de bestaande voorwaarden, zijn twee losstaande feiten. Beide zijn in belangrijke mate verhoogd.

78. Is Martinair - voor zover de schuld bij haar ligt en niet bij de Luchtverkeersleiding in Faro of bij de fabrikant van de DC10 - bereid om ernstig gedupeerden uit eigen middelen schadeloos te stellen overeenkomstig de regelingen van toepassing op bijvoorbeeld autoverzekeringen ?

Niet van toepassing.

79. Zo niet, kan Martinair daar dan toe worden verplicht ?

Niet van toepassing.

80. Zo niet, kan de Nederlandse staat dan aangesproken worden ?

Niet van toepassing.

C. Over het onderzoek naar de oorzaak van de ramp

81. Klopt het bericht dat alle passagiers, die die wens te kennen hebben gegeven, de komende twee weken verhoord zullen worden ?

Voor zover ons bekend, zijn alle passagiers die die wens te kennen hebben gegeven verhoord.

82. Is het rechercheteam van de Dienst Luchtvaart niet structureel onderbemand in deze tijd, zeker als je bedenkt, dat diezelfde 6 rechercheurs zich ook nog eens moeten bezighouden met de nasleep van de ramp in de Bijlmer ?

antwoord BVO.

Hoofdstuk 2: Vragen uit de brief over secundaire en tertiaire getuigen, gericht aan Mr. Bunjes, verzonden aan Mr. Biemond d.d. 15 maart 1993

83. Zijn vier verklaringen over angstreacties bij - met vliegtuiglawaai zeer vertrouwde - buitenstaanders voldoende om te constateren, dat de passagiers niet de enigen waren, die het motorgeluid van de Anthony Ruys verontrustend vonden ?

Niet aan Martinair ter beoordeling.

84. Waarom vloog de Anthony Ruys over de vertrekhal heen, terwijl dat normaal nooit het geval is ?

De normale instrument landing procedure te Faro schrijft voor dat over het vliegveld gevlogen wordt, ongeacht welke baan in gebruik is, alvorens de landing in te zetten.
Het woord nooit, zoals gesteld in de vraag is onjuist.

85. Is de brandweer wellicht net als de wachtenden in de hal gealarmeerd door het donderende geraas van het overvliegende toestel en op grond daarvan eerder uitgerukt dan normaal ?

antwoord BVO.

86. Zijn via de passagierslijsten van de geplande terugvluchten uit Faro op 21 december getuigen op te sporen, die mogelijk waarnemingen hebben gedaan, die van belang zijn voor het onderzoek naar de oorzaak van de ramp ?

antwoord BVO.

87. Geeft de heer Charbon in een gesprek met een passagier van de 767 impliciet nogmaals aan, dat het vliegtuig inderdaad al vóór de landing in brand stond ?

Neen.

88. Als die onweersbui aan de andere kant van de baan hing, kan er dan überhaupt nog wel sprake zijn geweest van een microburst aan de kant, waar de Anthony Ruys de landing inzette ?

antwoord BVO.

89. Als er sprake was van een onweersbui, ook al hing die aan de andere kant van de baan, was het dan wel verantwoord om op dat moment te landen ?

antwoord BVO.

90. Is het mogelijk om in Portugal in het algemeen getuigen te horen, die mogelijk waarnemingen hebben gedaan, die licht kunnen werpen op de toedracht van het gebeurde ?

antwoord BVO.

91. Bevestigen waarnemingen over openspringende bagagekastjes tijdens andere vluchten het vermoeden, dat de Anthony Ruys wellicht een tijdlang heeft gefunctioneerd als vrachtvliegtuig en later weer is omgebouwd tot passagiersvliegtuig ?

In welke configuratie het vliegtuig gevlogen heeft c.q. vliegt (passagiers of vracht) doet niet terzake. De bagagebakken zijn één separaat onderdeel gedurende de ombouw. M.a.w. de bakken bestaan niet uit meerdere segmenten.

92. Klopt het, dat een normaal DC10-passagiersvliegtuig naast beide buiten-rijen een dubbele rij bagagerekken in het midden van het toestel heeft ?

Martinair heeft een normaal type DC-10, dat voorkomt met en zonder bagagebakken in het midden.

93. Waren/zijn de bagagerekken aan de zijkant van een DC10 berekend op de bagage van 328 passagiers ?

Handbagage in een vliegtuig kan worden geplaatst in de bagagebakken alsmede onder de stoelen waartoe een extra beugel onder de stoelen is bevestigd.

94. Zo niet, is er dan sprake van verwijtbaar gedrag van de zijde van Martinair en/of de Nederlandse Staat als eigenaar van het toestel wegens het in gevaar brengen van de inzittenden door meer inzittenden toe te laten, dan waarop het vliegtuig qua handbagageruimte is berekend ?

Neen, zie antwoord vraag 93.

90. Kunnen luchtvaartmaatschappijen in de toekomst verplicht worden om te kiezen tussen ofwel het aanbrengen van handbagageruimte volgens het ontwerp van het toestel voor passagiersvluchten, ofwel vliegen met een beperkt aantal passagiers ?

Neen, het vliegtuig is gecertificeerd voor het aantal passagiers en de beschikbare ruimte voor handbagage in bagagebakken en onder de stoelen.

96. Heeft Martinair tussen 9 en 21 december reparaties aan het toestel laten verrichten om dit "volkomen normale" verschijnsel, dat rubber-doppen van een videotas smelten van de hitte op de bodem van een vliegtuig te verhelpen ?

Er is inderdaad een reparatie verricht aan een airduct onder de vloer van de cabine voor de achterste passagiersdeur. Een koppeling van deze airduct lekte en blies warme lucht tegen de vloer.

97. Wat was er op 17 december 1992 - vier dagen vóór de crash in Faro - aan de hand met de Anthony Ruys dat eerst een uur boven Cancun moest worden rondgevlogen om kerosine op te maken, alvorens er geland kon worden ?

Er was niets aan de hand met de Anthony Ruys op 15 december 1992 (en niet op 17 december 1992). Het landingsgewicht was door een gunstige route iets te hoog, waardoor de gezagvoerder terecht het besluit nam gedurende circa 15 minuten rond te vliegen om zodoende het landingsgewicht te verlagen door de lagere hoeveelheid brandstof aan boord.

98. En waarom is de landing toen zo ruw geweest ?

Er is ons niets bekend van een ruwe landing.

99. Had de tussenstop van anderhalf uur in Miami alleen ten doel om verse bemanningsleden aan boord te nemen, of is er toen ook aan het toestel gesleuteld en zo ja, waaraan ?

Er werd te Miami alleen van bemanning gewisseld.

100. Wat was de reden dat er in de herfstvakantie een mecanicien is meegevlogen naar Tenerife ?

Hij ging met vakantie.

101. Vraag om een overzicht van al het onderhoud aan de Anthony Ruys gedurende de afgelopen anderhalf jaar.

Zie antwoord vraag 4.

Hoofdstuk 3: Vragen uit de brief over mogelijke straf-rechterlijke zaken, gericht aan Mr. Toeter, verzonden aan Mr. Biemond d.d. 25 mei 1993.

102. Is de Anthony Ruys op 21 december 1992 zonder toestemming van de technische onderhoudsdienst vertrokken van Schiphol ?

Neen, deze machine is geheel volgens de regels afgewerkt en technisch luchtwaardig verklaard door de Technische Dienst en ook als zodanig gecheckt door de crew.

103. Hoe heeft dit kunnen gebeuren ?

Niet van toepassing.

104. Waarom is het toestel niet "teruggefloten" ?

Niet van toepassing.

105. Hoe zit het met de meldingsplicht van het technisch personeel in geval van een dergelijk incident ?

Er was geen sprake van een incident. Een vliegtuig vertrekt niet als het niet is vrijgegeven door de onderhoudsdienst.

106. Is er wel sprake van een incident, of is het een ingeslopen "goede" gewoonte, dat piloten zelf bepalen of een vliegtuig luchtwaardig is of niet ?

Er is geen sprake van een incident, noch van een ingeslopen "goede" gewoonte.

107. Handelde de piloot, door op deze wijze te vertrekken, in overeenstemming met geschreven of ongeschreven instructies van de zijde van het Martinair-management ?

Ja, volledig.

108. Bestaan er normen en voorschriften ten aanzien van de minimale eisen waaraan een vliegtuig moet voldoen, nadat het van vrachtvliegtuig weer is omgebouwd tot passagiersvliegtuig ?

Ja, deze voorschriften bestaan.

109. Heeft Martinair zich aan die normen gehouden ?

Ja, volledig.

110. Is er een keuringsinstantie (bijv. de RLD) voor om een certificaat van luchtwaardigheid te verschaffen, iedere keer nadat een toestel is omgebouwd tot passagiersvliegtuig ?

Martinair heeft bevoegde Grondwerktuigkundigen die, conform de door de RLD goedgekeurde voorschriften, de machine luchtwaardig verklaren.

111. Is er zo'n certificaat afgegeven voor de Anthony Ruys en zo ja, wie is er dan aansprakelijk voor achteraf geconstateerde tekortkomingen ?

De machine is volgens de goedgekeurde voorschriften afgetekend en er is geen sprake van achteraf geconstateerde tekortkomingen.

112. Bestaan er bij Martinair ook company regulations, die voorschrijven, dat bij een bepaalde zijwind de co-piloot niet mag landen en zo ja, lag de bij de bemanning bekende zijwind onder of boven deze norm ?

Bij Martinair bestaan dergelijke company regulations. De bij de bemanning bekende zijwind lag onder deze norm.

113. Zijn er normen, waarbij het met een DC-10 voorgeschreven is om handmatig en niet op de automatische piloot te landen bij een bepaalde weersgesteldheid en zo ja, zijn die normen in Faro overschreden ?

Ja, die normen bestaan. Zij zijn in Faro niet overschreden.

114. Is de conclusie gerechtvaardigd, dat de Boeing-vliegtuigen so wie so makkelijker te besturen dan de DC10; en zeker in extreme weersomstandigheden ?

Neen.

115. Is de conclusie gerechtvaardigd, dat de Boeing 767, die vlak vóór de Anthony Ruys in Faro landde, wendbaarder en beter manoeuvreerbaar is dan de rond de 20 jaar oude Anthony Ruys ? A) Omdat het een Boeing betreft. B) Omdat het een veel moderner toestel betreft.

Neen.

116. Is dat ook terug te vinden in de landingslimieten voor een Boeing 767 ten opzichte van een DC10 ?

Neen.

117. Is het uit bovenstaande dan ook verklaarbaar, dat de Anthony Ruys in Faro gecrasht is, terwijl de Boeing 767 hortend en stotend wél "veilig" geland is, hoewel één van de inzittenden van dat toestel de landing omschreef als: "Op je kont van een trap afglijden" ?

Neen.

118. Bestaat het rapport nog op grond waarvan de Rijks Luchtvaart Dienst in 1970 uitspraken deed over de onbetrouwbaarheid van de cabinevloer van de DC10 en is dat rapport openbaar ?

Dat rapport is behandeld door de Federal Aviation Authority, welke destijds een Airworthiness Directive-note heeft uitgegeven, waarbij alle Douglas en Boeing vliegtuigen moesten worden gemodificeerd met decompressie panelen. Door deze panelen ontstaat een vereffening van de druk boven en onder de vloer.

119. Is de vloer van de Anthony Ruys ooit aangepast aan de norm, die door de FAA verplicht is gesteld na de crash bij Parijs in 1974.

Ja, de Anthony Ruys is aan deze norm aangepast.

120. Hoe is het verklaarbaar, dat het gedeelte van de vloer tussen de rijen 23 en 29 tijdens de crash instortte met medeneming van circa 50 passagiers, waarvan er tenminste 32 de dood vonden ?

antwoord BVO.

121. Is het instorten van de vloer ter plekke een gevolg geweest van decompressie ?

antwoord BVO.

122. Zo niet, is het dan niet merkwaardig te noemen, dat de vloer op exact dezelfde plaats is bezweken als tijdens het zogenaamde Windsor-incident op 12 juni 1972 ?

antwoord BVO.

123. Kan het instorten van de vloer de fabrikanten worden aangerekend ?

antwoord BVO.

124. Is het niet noodzakelijk de vloer zodanig te versterken, dat hij überhaupt niet meer door decompressie kan instorten ?

antwoord BVO.

125. Is het niet raadzaam, dat de Rijks Luchtvaart Dienst in overleg treedt met de Australische Air Transport Group, die volgens onze informatie, veel strengere normen hanteert en handhaaft, dan in de rest van de wereld gebruikelijk is ? Ook de Duitse RLD schijnt overigens aanmerkelijk strengere normen te hanteren dan de Nederlandse.

antwoord BVO.

126. Was er eigenlijk wel enige kans om de volbeladen (180 ton zware) Anthony Ruys te behouden nadat hij was geland gezien:

- A. De snelheid van ruim 260 km. per uur
- B. De plek waar hij de landingsbaan voor het eerst raakte
- C. Het uitvallen van alle electriciteit, waardoor de straalkeerders in de motoren mogelijk niet in werking konden worden gesteld
- D. De (waarschijnlijke) brand in de rechtermotor kort voor de landing.

Het vliegtuig was niet 180 ton zwaar maar 161,4 ton. Op de vraag of er wel enige kans was om de volbeladen Anthony Ruys te behouden nadat hij was geland, luidt het antwoord, volmondig Ja, met betrekking tot het gestelde onder de punten A t/m C. Er was geen sprake van brand in de motor (punt D).

127. Is uit de zwarte doos en/of uit verklaringen van de bemanning op te maken, dat er problemen waren met het landingsgestel en dat meerdere keren gepoogd is het uit te schuiven ?

antwoord BVO.

128. Had de - reeds in vraag 34 (Sötemann vraag 38) gemelde-plotselinge optrekkende beweging van 1170 naar 1226 voet ± 7 minuten vóór de crash te maken met een poging het landingsgestel "uit" te krijgen ?

Neen, zie antwoord BVO.

129. Is de verklaring van 2 juli 1993 van de heer Schotgerrits aanleiding geweest voor de onderzoekscommissie om het rechter landingsgestel nog eens minutieus te onderzoeken op mogelijke reeds voor de crash aanwezige gebreken ?

antwoord BVO.

130. Zo nee, ziet de onderzoekscommissie daar nu alsnog aanleiding toe ?

antwoord BVO.

131. Of is reeds in een eerder stadium van het onderzoek gebleken wat de oorzaak is van het bezwijken van het rechter landingsgestel ?

antwoord BVO.

132. Is het bezwijken van het rechter-landingsgestel een gevolg van een eerder bestaand defect, of van een verkeerde landingsmanoeuvre ?

antwoord BVO.

133. Kan het bezwijken van het rechter-landingsgestel aangewezen worden als oorzaak van de onbestuurbaarheid van het toestel tijdens de landing en daarmee als één van de hoofd-oorzaken van de crash ?

antwoord BVO.

134. Staan er op de Hold Item List van de Anthony Ruys niet verholpen klachten vermeld, die mogelijk met de oorzaak van de crash van doen hebben ?

Neen, op de Hold Item List staan geen klachten die iets met deze crash te maken hebben.

135. Is van het oponthoud op Schiphol een zogenaamd trip-report opgemaakt en zo ja, is de inhoud daarvan openbaar ?

Neen, dit zou normaal na de vlucht geschreven zijn.

136. Indien er geen tripreport is opgemaakt, is er dan niet sprake van een overtreding van de voorschriften ?

Neen, zie antwoord vraag 135.

137. Hoe stond het met de bevoegdheid en ervaring van de cockpit-bemanning van de Anthony Ruys om te vliegen op een DC-10 ?

Allen waren volledig bevoegd en hadden meer dan voldoende ervaring om te vliegen op een DC-10.

138. Had de boordwerktuigkundige, gezien het feit, dat het hier een Canadese uitzendkracht betrof, voldoende autoriteit om de captain te weerspreken op diens besluit om de Anthony Ruys van Schiphol te laten vertrekken ?

Binnen het crewconcept heeft elk bemanningslid, waaronder de BWK, zijn eigen specifieke bevoegdheden en autoriteit, ongeacht zijn nationaliteit.

- 139A. Oefent de Rijks Luchtvaart Dienst controle uit op de kwaliteit van ingehuurd cockpitpersoneel bij Nederlandse Luchtvaartmaatschappijen ?

Ja, de RLD voert controle uit op elk bemanningslid.

- 139B. Is het niet zinvol in uw rapportage aan de Raad voor de Luchtvaart de aanbeveling op te nemen, dat in de Nederlandse Luchtvaartwet een maximaal toelaatbaar alcoholpromillage wordt opgenomen met ontzegging van de vliegbevoegdheid als straf voor overtredingen ?

antwoord BVO.

140. Op welk punt had de Anthony Ruys voor het eerst de baan geraakt, als er geen sprake was geweest van een verticale valwind, die het toestel in één klap 50 meter omlaag drukte ?

antwoord BVO.

141. Was er gemeten vanaf dat virtuele punt nog wel voldoende remweg geweest om het 180 ton wegende toestel bij een landings-snelheid van 260 km per uur vóór het eind van de landingsbaan tot staan te brengen ?

De machine was 161,4 ton zwaar en niet 180 ton.
Het antwoord op deze vraag luidt volmondig: JA.

142. Kan de plek waar de Anthony Ruys de baan voor het eerst raakte een gevolg zijn geweest van een combinatie van slecht zicht en het ontbreken van een zogenaamd ILS (Instrument Landing System) ter plekke ?

antwoord BVO.

143. Dienen er geen specifieke grenzen te worden vastgesteld voor de omstandigheden, waarbij het landen nog is toegestaan op vliegvelden, waar een zogenaamd ILS (Instrument Landing System) ontbreekt ?

Die zijn er. Het betreft hier verhoogde waarden voor zicht en wolkenbasis, welke in het onderhavige geval ruimschoots voldeden.

21/11/94/gd

Antwoorden van de Raad voor de Luchtvaart

- 1 t/m 3 Op de vragen 1 t/m 3 kan samenvattend worden geantwoord dat alle passagiers die dat wensten, zijn gehoord.
Hun verklaringen zijn, in het Engels vertaald, overgedragen aan de Portugese onderzoekscommissie.
De gegevens uit de verklaringen zijn verwerkt in het eindrapport, met name in het hoofdstuk "Overlevingsaspecten".
- 12 Uit de gegevens van de Digital Flight Data Recorder (DFDR) is af te leiden dat de linker motor, evenals de middenmotor en de rechtermotor, vanaf de start tot het moment van het ongeval normaal hebben gefunctioneerd.
- 17 Het was verantwoord om te landen onder de weersomstandigheden welke aan de bemanning waren bekendgesteld.
- 18 Met de weersomstandigheden welke aan de bemanning waren gemeld, beschikte deze over voldoende informatie om te beoordelen of de landing verantwoord was.

De snel veranderende weersomstandigheden in de laatste fase van de vlucht waren de bemanning niet bekend. Deze omstandigheden konden bij de besluitvorming om te landen dan ook niet worden meegenomen.
- 19 Inderdaad hebben de Portugese autoriteiten een dergelijke waarschuwing uitgegeven. De juiste tekst is in het rapport vermeld. Deze waarschuwing is niet aan de bemanning van vlucht 495 doorgegeven.
- 20 t/m 25 Er zijn die morgen, vóór het Martinair vliegtuig, volgens de mededeling van de Portugese autoriteiten, geen vliegtuigen uitgeweken.
- 26 De laatste weersinformatie kreeg de Anthony Ruys van de Verkeerstoren, één minuut voor het ongeval.
Deze luidde: "The wind 150, 15 knots, maximum 20".
- 27 Dit is toen niet gemeld.
- 28 Zie het antwoord op vraag 27.
- 29 De laatst ontvangen weersinformatie bevestigde het beeld, dat de bemanning zich van het weer had gevormd, en hield geen beletsel in om te landen.
- 31 Op de tape zijn dergelijke uitspraken niet aanwezig (zie het transcript).
- 34 Ontegenzeggelijk zal het gedurende de eindnadering turbulent zijn geweest. Dit geeft de registratie van de flight recorder ook aan.
De besturing van het vliegtuig zal hierdoor worden bemoeilijkt, maar is niet uitzonderlijk geweest.
De relatie die U in Uw vraag legt tussen de turbulentie welke de passagiers hebben ervaren, en "de piloot de grootste moeite had het vliegtuig in bedwang te houden" is voor U rekening, en kan ik niet onderschrijven.
- 35 t/m 37 Geen van de bemanningsleden heeft in hun verklaring een dergelijke uitspraak gedaan.

- 38 Op dat tijdstip bevond het vliegtuig zich in de daling van 3000 ft naar 2000 ft, en stond op het punt terug te draaien naar het vliegveld. De relatie met de door U genoemde "brullende motoren" en een "optrekbeweging" kan niet worden gelegd.
- 39 t/m 40 De Anthony Ruys heeft volgens de radarplot de normale, voorgeschreven route gevolgd, zoals door de verkeersleiders opgedragen.
- 41 t/m 44 In Portugal bestaat, volgens het Portugese rapport, geen wettelijke verplichting om o.m. bij luchtvaartongevallen de bestuurders te testen op alcohol en drugs. Er zijn testen uitgevoerd op de aanwezigheid van alcohol. Bij geen van de crewmembers werd alcohol vastgesteld. Het rapport gaat hier nader op in.
- 45 en 46 Het antwoord hierop is ontkennend, zoals de verklaring van de verkeersleider aangeeft.
- 48 De bemanning van de eerste gelande Boeing heeft aan de recherche alsmede aan de onderzoekscommissie verklaringen afgelegd.
- 51, 52 en 54 De commissie is bekend met de verklaringen van de passagiers. Uit de gegevens van de DFDR is af te leiden dat alle drie motoren tot het moment van het ongeval normaal hebben gefunctioneerd en dat er geen brand is geweest.
- 58 Dit is het gevolg van het kort voor de landing optreden van een plotselinge windverandering, waardoor het vliegtuig naar links werd weggezet. De landingsbaan is overigens 45 meter breed.
- 61, 63 en 64 Uit het onderzoek van de Portugese autoriteiten is dit niet vastgesteld.
- 82 Deze vraag is niet aan de Raad ter beantwoording.
- 85 Zoals reeds in het antwoord op vraag 56 is aangegeven is de brandweer niet eerder gealarmeerd.
- 86 De toedracht van het ongeval kon op grond van de beschikbare gegevens worden vastgesteld. De Portugese onderzoekscommissie heeft gemeend dat verdere verklaringen geen wezenlijke bijdrage kunnen leveren.
- 88 Uit de weersgegevens welke na het ongeval bekend werden, is op te maken dat een onweersfront dwars op de baan het vliegveld naderde. In de omgeving van een onweersbui kunnen micro-bursts optreden.
- 89 Zoals in vraag 18 beantwoord, beschikte de bemanning niet over informatie over het naderende front, noch dat dit zo snel het vliegveld zou bereiken.
- 90 De Portugese onderzoekscommissie heeft een aantal getuigen gehoord. Hun waarnemingen zijn in het rapport verwerkt en bevestigen de toedracht van het ongeval.
- 120 t/m 124 Het breken van de cabinevloer moet worden toegeschreven aan de vervormingen van de cabinewanden tijdens en na het doorbreken van de romp, gedurende het schuiven over de baan en het gras. Met decompressie heeft dit instorten van de vloer geen relatie.

- 125 De normen voor het handhaven van de luchtwaardigheid van vliegtuigen zijn internationaal vastgelegd. De Rijksluchtvaartdienst houdt deze normen aan en heeft voor bepaalde aspecten reeds strengere eisen.
- 127, 128 Uit de gegevens van de DFDR is op te maken dat het landingsgestel ca. 4 minuten voor de landing is uitgeselecteerd en zonder storingen heeft gefunctioneerd. Het is daarna uit blijven staan tot bij het ongeval.
- 129 t/m 133 Het bezwijken van het rechter landingsgestel is blijkens het onderzoek van de Portugese onderzoekscommissie het gevolg van overbelasting bij de harde schuivende landing. Er is geen sprake geweest van reeds bestaande defecten.
- 139B De Rijksluchtvaartdienst heeft voorschriften in bewerking ten aanzien van het verbod op gebruik van alcohol en drugs.
- 140 De Anthony Ruys is in het normale landingsgebied aan de grond gekomen. Het Portugese rapport geeft aan dat in het laatste deel van de nadering, vanaf ca. 80 ft, een hoge daalsnelheid heeft bestaan. Dit werd voorafgegaan door een periode waarbij het vliegtuig slechts weinig daalde, eveneens een gevolg van de heersende microburst. Uitgaande van de gemiddelde dalingslijn zal de plaats, waar de Anthony Ruys, zonder de invloed van de microburst, aan de baan zou zijn gekomen, niet aanzienlijk afwijken van het punt waar het thans de baan heeft geraakt.
- 142 Neen, het zicht en het ontbreken van een ILS hebben hierop geen invloed gehad.