

Versie Martinair van Faro-ongeluk voorbarig genoemd

<http://www.nrc.nl/nieuws/1993/11/30/versie-martinair-van-faro-ongeluk-voorbarig-genoemd-7204947-a60190>

DEN HAAG, 30 NOV. 'Zeer voorbarig' noemt de Rijks Luchtvaart Dienst (RLD) de veronderstelling van Martinair dat de ramp met de DC-10 op het vliegveld van Faro veroorzaakt zou zijn door nalatigheid van de weerkundige dienst van dat vliegveld. "Het zou Martinair sieren als ze het rapport over de ramp afwachten", aldus een woordvoerder van de RLD.

30 november 1993

De definitieve versie van het rapport over de ramp op 21 december 1992 zal pas verschijnen in het tweede kwartaal volgend jaar. Dat is volgens de Portugese autoriteiten te wijten aan de afhankelijkheid van de informatie van derden. Zo wacht de onderzoekscommissie nog op het rapport van de brandweer op het vliegveld en op dat van de FAA (de Amerikaanse luchtvaartdienst). In het eerste kwartaal 1994 zal een conceptrapport over de ramp worden opgemaakt waarop alle betrokkenen commentaar kunnen leveren. Pas daarna volgt de definitieve versie.

Onmiddellijk na de ramp bracht Martinair, bij monde van president-directeur M. Schröder, de theorie naar buiten dat de Anthony Ruys zou zijn verongelukt door een "onverklaarbaar natuurverschijnsel". Na een lange periode van zwijgen, werd dat standpunt vorige week vervangen door kritiek op de Portugese weerkundige dienst die niet de toen meest recente windsnelheden zou hebben doorgegeven aan de bemanning van de DC-10. "Als de actuele windrichting en windsnelheid waren opgegeven, zou de gezagvoerder tijdig een doorstart hebben gemaakt", aldus Martinair.

Volgens de woordvoerder van Martinair was die reactie ingegeven door het KRO-televisieprogramma Reporter van vorige week vrijdag waarin werd gesteld dat het gebruik van de autothrottle (een systeem dat via de gashandel de snelheid van het toestel automatisch regelt) de belangrijkste oorzaak was van de ramp. "We voelden ons verplicht te reageren nu er wildwest verhalen worden verteld", aldus de woordvoerder.

De RLD bevestigt dat KLM en Martinair het voorschrift hanteren dat de DC-10 vlieger de autothrottle altijd moet benutten. Wel heeft één van de vliegers altijd een hand op het stuurwiel en één aan de gashandel, zodat de besturing in noodgevallen "in een fractie van een seconde kan worden overgenomen".

In kringen van vliegers circuleert het verhaal dat het vertrouwen op de autothrottle bij de landing van de Anthony Ruys op Faro, onder omstandigheden waarbij de windrichting voortdurend varieerde, de oorzaak zou zijn van de ramp. Wind van achter zou hebben geleid tot het nagenoeg wegnemen van het motorvermogen door de autothrottle. Toen onmiddellijk daarna de wind tegenblies was het systeem niet bij machte tijdig de snelheid op te voeren.

J.A. Mulder hoogleraar bij de faculteit luchtvaart en ruimtevaart-techniek van de T.U. in Delft en captain op een Boeiing 757 van Air Holland kritiseerde in het KRO-televisieprogramma de opvatting dat de autothrottle altijd zou gebruikt zou moeten worden. “Ik zet de autothrottle altijd af bij een turbulente landing”, zegt Mulder. “En vele collega's zullen dat met me eens zijn. De onderzoekscommissie zal zeker aandacht besteden aan dit facet.”

Directeur van de luchthaven Curaçao J. Biemond is de Nederlandse deskundige van de commissie die de ramp bij Faro onderzoekt. Hij zegt de geruchten rond de autothrottle te kennen. Maar dat verhaal heeft geen invloed op het onderzoek, want daarin wordt ieder detail minutieus onderzocht. “Dat strekt zich uit van voor de start van het toestel tot na de ramp”, aldus Biemond. “Dat is mede een verklaring voor de lange duur van het onderzoek.”

Naast het achterhalen van de oorzaak van het ongeluk is een tweede taak van de onderzoekscommissie richtlijnen te geven die herhaling kunnen voorkomen. Volgens Biemond zijn de verschillen in de voorschriften over het gebruik van de autothrottle bij de diverse luchtvaartmaatschappijen “niet echt groot”. Over de stand van zaken bij het onderzoek geeft hij geen informatie. “Heel standvastig gaan we niet in op de mogelijke toedracht. Dat zou het onderzoek maar bemoeilijken. Het is toch al gecompliceerd als daarbij mensen van verschillende nationaliteiten zijn betrokken. De publieke discussie die nu is ontstaan, betreurt ik omdat dit niet in het belang is van het onderzoek.”