

S-476,41 MIN

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Vloet.

Directie Voorlichting, Documentatie en Bibliotheek

Ramp met de Martinair DC-10 op Faro op 21 december 1992

Media - overzicht : deel 1



Ramp met de Martinair DC-10 op Faro op 21 december 1992

Mediaoverzicht

januari 1993

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directie Voorlichting, Documentatie en Bibliotheek

Bidoc-publicatie nr. 41

BEVAT KNIPSELS UIT DE VOLGENDE KRANTEN EN TIJDSCHRIFTEN UIT DE
PERIODE 21 DECEMBER 1992 TOT EN MET 8 JANUARI 1993

Algemeen Dagblad
Financial Times
Het Financieele Dagblad
Flight International
HP/De Tijd op zondag
Haagsche Courant
Haarlems Dagblad
Interavia Air Letter
International Herald Tribune
De Limburger
NRC Handelsblad
Nederlands Dagblad
Het Parool
Rotterdams Dagblad
De Telegraaf
The Times
Trouw
Utrechts Nieuwsblad
De Volkskrant
Vrij Nederland

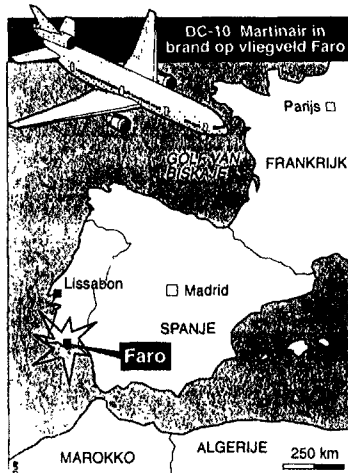
Ramp met DC-10 in Faro

TIENTALLEN DODEN ONDER NEDERLANDSE TOERISTEN

Faro/Amsterdam — In slecht weer is vanmorgen op het vliegveld Faro in Portugal een DC-10 van Martinair met 340 inzittenden verongelukt. Er waren dertien bemanningsleden aan boord. De directeur van de luchthaven spreekt van 'talrijke doden'. Gewonden konden met drie bussen vanaf de luchthaven worden afgevoerd naar ziekenhuizen.

Het vliegtuig, dat tijdens de landing in brand vloog, zat vol vakantiegangers uit ons land. Zij zouden de kerstdagen doorbrengen in de vakantiestreek Algarve in het zuiden van Portugal.

De passagiers hebben onder meer geboekt via Sudtours, NBBS en Rent-A-Casa. Onder de passagiers bevonden zich acht baby's en twaalf kinderen. Martinair heeft een informatie-



nummer opengesteld: 06 - 8343. Op Schiphol is een opvangcentrum ingericht.

Minister Maij zei in Brussel bij een vergadering van de Europe-

se ministers van transport 'geschokt' te zijn door de ramp.

Het chartertoestel met het vluchtnummer MP 495 was vanmorgen volgens schema om 05.35 uur vanaf Schiphol vertrokken. Een team van Martinair is naar Faro vertrokken, alsmede een team van de Rijksluchtvaartdienst.

Een Portugees persbureau meldde dat de DC-10 omstreeks half zeven plaatselijke tijd vlam vatte, nadat zich een explosie had voorgedaan. „Het vliegtuig veranderde direct in een enorme vuurbal”, aldus een ooggetuige. Het toestel sloeg over de kop en brak in tweeën. Door de klap kwam het vliegtuig in tegenovergestelde richting op de landingsbaan tot stilstand.

Naar Faro werden uit de verre omgeving brandweerauto's en ziekenwagens gedirigeerd om de eerste hulp te bieden. Het slechte weer bemoeilijkte een snelle afwikkeling, aldus een afhandelingsagent in Faro, die sprak van een 'gigantische cha-

os'.

Om de hulpverlening vlot te laten verlopen werden alle wegen rond het vliegveld hermetisch afgesloten. Het vliegveld van Faro geldt als een goed geoutilleerde luchthaven die onlangs een ingrijpende modernisering heeft ondergaan.

Martinair heeft drie DC's-10, die alle ongeveer vijftien jaar oud zijn. Twee ervan zijn onlangs aan Defensie verkocht voor de luchtmobiele brigade. Martinair huurt de toestellen voorlopig terug van Defensie.

Pal voor de ramp zich voltrok landde een ander Martinair-toestel, met 272 mensen aan boord op Faro. Gezagvoerder Frans Chardon zag even later hoe het mis ging met de DC-10: „Er kwam tijdens de landing plotseling vuur uit de linker-vleugel”. Volgens Chardon was het weer wel slecht, maar waren er goede mogelijkheden om te landen.

OVERLEVENDE VLEGGRAMP:

'Het was direct een grote vuurzee'

DOOR ONZE NIEUWSDIENST

Faro/Amsterdam — L. Ribeiro is een van de passagiers die de ramp in Faro hebben overleefd. „De piloot heeft twee keer geprobeerd te landen, bij de derde keer kwam de vleugel op de grond. Het was direct een grote vuurzee”.

Ribeiro heeft nog zijn vrouw en schoonvader uit de wrakstukken weten te bevrijden. Zijn schoonmoeder wist hij echter niet te bereiken. „Hoe het met haar is, ik weet het niet”, vertelt hij vanuit een ziekenhuis in

Faro. „Het is een chaos hier”. Volgens Marlies Jungerius, die het ongeluk eveneens overleefde, heeft het toestel met de rechtervleugel de grond geraakt. „Iedereen probeerde daarop zo snel mogelijk het wrak te verlaten. Mensen vielen over elkaar heen, er was geschreeuw, stewardessen die bloedende hoofdonden had-

den opgelopen. Juist toen ik het toestel had verlaten, is een deel ontploft. Ik heb het vervolgens op een lopen gezet, ik probeerde als een speer in de vertrekhal te komen”.

Een receptioniste van het ziekenhuis in Faro vertelt dat ambulances uit de verre omtrek af en aan rijden. Paniek is er volgens haar niet. Er zouden 264

gewonden in dit ziekenhuis liggen. Enkele slachtoffers zijn met ernstige brandwonden overgebracht naar een speciaal centrum in Coimbra, de universiteitsstad in centraal-Portugal.

Schiphol

In het kantoor van Martinair op Schiphol volgen de onheilspe-

lende aanduidingen elkaar vanmorgen in hoog tempo op. Van 'een brand aan boord van een vliegtuig' gaan de mededelingen uit het zuiden van Portugal al snel naar 'een grote ramp' en 'talrijke doden'. Het speciale informatienummer staat al snel roodgloeiend.

Grote verslagenheid maakt zich meester van het kantoorpersoneel van de chartermaatschappij. In allerijl wordt een open lijn gelegd met president-directeur Martin Schröder, die in Amerika verblijft. „Dit is zoiets verschrikkelijks. Je kunt alleen maar afwachten“, stelt een medewerker.

Opvangruimte

Martinair richt rond het middaguur in de Elzenhof op Schiphol een opvangruimte in voor de talloze familieleden, die het lang hebben moeten doen met hele vage gegevens. De beklemmende angst beheerst niet alleen de velen, die vanmorgen nog vrolijk op Schiphol hun vrienden en verwanten uitzwaaiden. Ook talrijke anderen trachten in grote verwarring na te gaan of er familieleden bij de ramp betrokken zijn. „We krijgen ook veel ongeruste mensen aan de telefoon die vragen naar een andere vlucht“, zegt woordvoerder Udo Buijs. Vanmorgen vloog ook een Boeing 767 met 272 passagiers aan boord naar Faro. Dit toestel kwam kort voor de DC-10 aan in het zuiden van Portugal.

Ook de reisorganisaties die de passagiers voor de betreffende vlucht boekten, krijgen urenlang uiterst summiere informatie. Holland Overseas Travel-Portugal uit Waddinxveen

hoort als een van de eerste Nederlandse touroperators van de ramp. „Onze hostess in Faro maakte razendsnel melding van de gebeurtenis“, aldus Marion Kuiper van HOT-Portugal, dat 86 passagiers voor deze reis had geboekt. Die boekingen kwamen volgens haar uit het hele land, onder de inzittenden zouden naast veel ouderen ook ouders met kinderen zijn. Kuiper zegt zich 'rot te zijn geschrokken', toen ze vanmorgen de alarmerende mededeling van de reisleidster ter plekke doorkreeg. „Al die Nederlanders die daar hun kerstvakantie zouden doorbrengen... Verschrikkelijk...“

De Rotterdamse reisorganisatie BelAir had dertien inzittenden aan boord. „Gelukkig niet veel“, reageert woordvoerder Schoenmakers. Hij zegt amper over actuele informatie te kunnen beschikken, omdat zijn

agent in Faro de luchthaven niet op mag. Zijn reisleidster is eveneens onbereikbaar, zij escorteert gewonden naar een ziekenhuis in de Zuidportugese havenstad.

Directeur E. Wenink van touroperator Rent A Casa uit Zoetermeer, die zeventig passagiers voor de vlucht had geboekt, weet tegen half twaalf vanmorgen 'in feite nog niets'. „Ik ga er vanmiddag zelf heen om mijn reisleiding behulpzaam te zijn. Mijn medewerkers daar houden zich momenteel vooral bezig met de opvang en begeleiding van gewonden“.

Opvang

Ook touroperator NBBS uit Leiden stuurde vanmiddag een vertegenwoordiger naar Portugal om slachtoffers op te vangen. Via deze organisatie reisden 36 volwassenen en één baby naar Faro. Via de Amster-

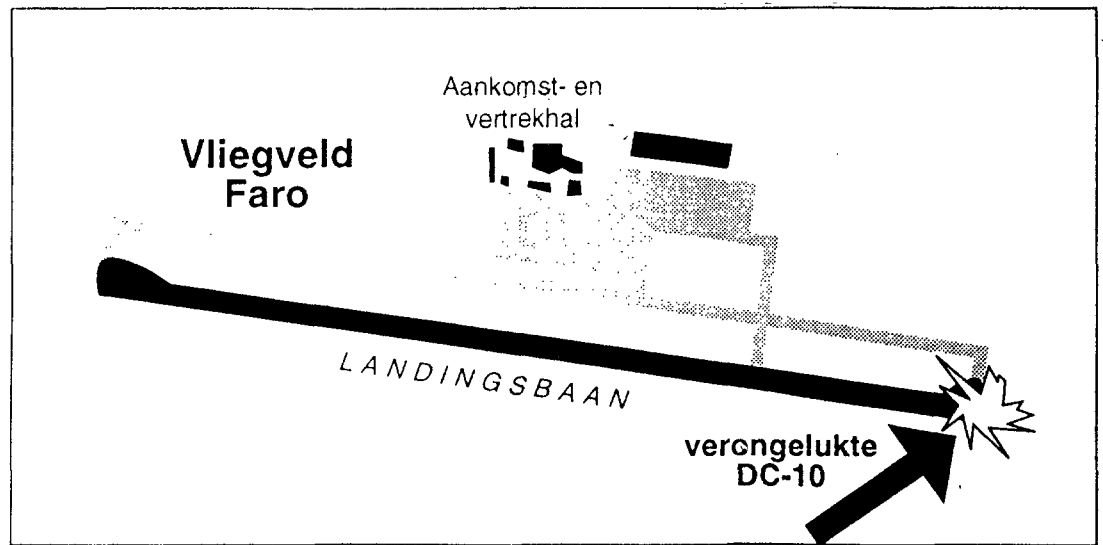
damse organisaties Zonnetour en Sudtours reisden respectievelijk 25 en zestig met de DC-10 mee.

Het ongeval met de DC-10 is de zevende ramp in de geschiedenis van de Nederlandse burgerluchtvaart in de afgelopen zestig jaar, waarbij een groot aantal Nederlandse slachtoffers is gevallen.

Het ergste gebeurt op 27 maart 1977 op Tenerife als twee Boeings 747 van KLM en PanAm botsen. In totaal 253 passagiers van de Nederlandse Boeing komen om.

Op 4 oktober dit jaar verloren 43 mensen het leven in de Bijlmer, nadat een Boeing 747 van de Israëlische vliegmaatschappij El Al zich in de flats Groeneveen en Kruitberg boorde.

Dit jaar kwamen al ten minste vijftien Nederlanders bij vliegtuigongelukken in het buitenland om het leven.



INFOGRAFIEK SIJTHOFF PERS

• 'Aanzienlijk aantal doden' • Honderden gewonden • Oorzaak ongeluk in Portugal
onduidelijk

Ramp met DC-10 Martinair

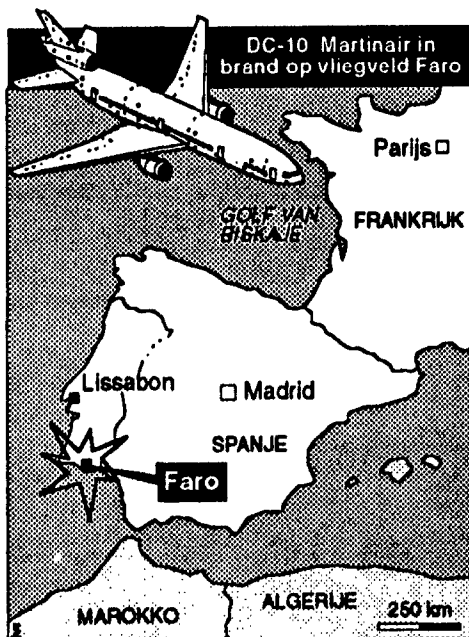
Bij een vlieg-ramp met een DC-10 van Martinair in Faro (Portugal) is vanochtend volgens een woordvoerder van de civiele gouverneur van Algarve een „aanzienlijk aantal mensen” om het leven gekomen. Bovendien zijn enkele honderden passagiers gewond geraakt.

FARO

Het toestel is vlak voor de landing in stormachtig weer neergestort en in brand geraakt. Er waren 327 Nederlandse passagiers en 13 bemanningsleden aan boord. Hulpverleners verklaarden dat na het ongeluk overlevenden uit de brandende wrakstukken kropen.

De DC-10 (vluchtnummer MP 495, vertrektijd 05.35 uur) raakte vlak voor de landing in brand. Er zijn twee versies over de toedracht van het ongeluk. Volgens ooggetuigen zou het toestel door de bliksem zijn getroffen, andere bronnen spreken over een hevige rukwind waardoor het vliegtuig vlak voor de landing kapseide en een vleugel de grond raakte, waarop een motor explodeerde.

De Luchtvaart Meteorologische dienst in Portugal had vanochtend gewaarschuwd voor onweer en zware ijsvorming. Een ooggetuige zei via een com-



merciële radiozender in Portugal dat het toestel veranderde in een vuurbal. Andere ooggetuigen zeiden dat de DC-10 zeker twee keer de landing inzetten, waarna het uiteindelijk met een vleugel op de landingsbaan terecht kwam, over de kop sloeg en vlam vatte.

Alle toegangswegen naar het vliegveld werden na de ramp onmiddellijk afgesloten. Zieken-

en brandweerwagens reppen zich naar het vliegveld om assistentie te bieden. De Portugese autoriteiten stuurden een militair transportvliegtuig, een C-130, dat echter niet kon landen vanwege de wrakstukken van de DC-10 op de landingsbaan. Ook zijn verscheidene helikopters naar Faro gestuurd om gewonden op te halen en naar ziekenhuizen in Lissabon over te brengen.

Het toestel zat vol vakantiegangers die de kerstdagen in de Portugese Algarve wilden doorbrengen. De inzittenden hadden de reis geboekt bij Rent A Casa in Zoetermeer, bij Holland Overseas Travel, Wolfs Reizen, Südtours, NBBS, Zonnetour en Bel-Air. Volgens een woordvoerder van Rent A Casa zijn er overlevenden die het toestel ongedeerd hebben kunnen verlaten en naar hun vakantieaccommodatie zijn gereisd. Bij Wolfs Reizen is een telefoontje binnengekomen van twee passagiers die hebben gemeld ongedeerd te zijn.

Martinair heeft voor informatie over de bij de luchtramp betrokken passagiers een speciaal telefoonnummer ingesteld: 020 - 60 11 222. De telefooncentrale bij de luchtvaartmaatschappij stond vanochtend roodgloeiend. Ongeruste familieleden meldden zich op Schiphol en werden opgevangen door medewerkers van Martinair. Inmiddels is de sporthal De Elzenhof op Schiphol-oost ingericht als opvangcentrum.

Onder de passagiers bevinden zich 307 volwassenen, 12 kinderen en 8 baby's. De bemanning bestaat uit drie man cockpitpersoneel en tien mensen cabinepersoneel. Er was nogal wat verwarring op de luchthaven omdat vanochtend ook een Boeing 767 met 272 passagiers van Martinair naar Faro is vertrokken. Dat toestel is voor de DC-10 zonder problemen geland.

Twee leden van het managementsteam van Martinair, drie technische medewerkers en een team van de Rijksluchtvaartdienst zijn inmiddels naar Faro vertrokken.

Martinair vliegt met drie DC-10 straalvliegtuigen die ongeveer vijftien jaar oud zijn. Het is de tweede grote ramp voor de Nederlandse luchtvaartmaatschappij. In 1974 vloog een toestel van Martinair tegen een berg bij Colombo in Sri Lanka.

Het vliegveld van Faro geldt als een goed geoutilleerde luchthaven die onlangs een ingrijpende modernisering heeft ondergaan.

De vluchten van Transavia naar Faro met de vluchtnummers HV 455 en HV 657 zijn vandaag uitgeweken naar Sevilla. De HV 455 zou om 16.00 uur vertrekken van Schiphol en de HV 657 twintig minuten later. De passagiers worden per bus verder vervoerd naar Portugal. Reizigers die op dit moment in Faro zijn, worden per bus naar Sevilla gebracht en zullen daarvandaan vertrekken naar Schiphol.

Derde vlieg-ramp met Nederlanders

SCHIPHOL • ANP

De ramp met de DC-10 van Martinair is het derde vlieg-

tuigongeval sinds de Tweede Wereldoorlog waarbij een groot aantal Nederlandse

slachtoffers is gevallen. De eerste ramp voltrok zich op 27 maart 1977 in Tenerife. Een Boeing 747 van de KLM botste tijdens het taxien tegen een Jumbo van PanAm. Alle 253 passagiers, onder wie

de 14 bemanningsleden, kwamen daarbij om het leven. De vlieg-ramp op 4 oktober in de Bijlmer kostte 43 mensen het leven, van wie 40 bewoners van de flats Groeneveen en Kruitberg.

DC-10 Martinair verongelukt bij slecht weer in zuiden van Portugal

Vrees voor tientallen doden

Door een onzer redacteurs

AMSTERDAM, 21 DEC. Een DC-10 van de Nederlandse chartermaatschappij Martinair is vanmorgen om half negen Nederlandse tijd verongelukt tijdens de landing in stormachtig weer op het vliegveld van Faro in Zuid-Portugal. Gevreesd wordt dat hierbij tientallen Nederlanders zijn omgekomen. Exacte gegevens ontbraken nog aan het begin van de middag.

Aan boord van het toestel bevonden zich 327 voornamelijk Nederlandse passagiers en 13 bemanningsleden. De Portugese televisie meldde omstreeks het middaguur dat er 80 doden en tweehonderd gewonden zouden zijn. Er zouden volgens plaatselijke radiostations ten minste 200 overlevenden zijn. Autoriteiten hebben deze cijfers niet bevestigd.

Een woordvoerder van de gouverneur van de provincie Algarve, waarin Faro ligt, verklaarde tegenover het Amerikaanse persbureau AP een dodental van zeker honderd te hebben doorgekregen vanaf de luchthaven. Later bracht ze dit terug tot 10. Tien zwaargewonde passagiers zijn met ernstige brandwonden overgebracht naar een speciaal brandwonden-centrum in Coimbra, in het mid-

den van Portugal.

Tijdens de landing in stormachtig weer heeft een vleugel de baan geraakt en is het vliegtuig vervolgens over de kop geslagen en in brand gevlogen. Volgens een overlevende gebeurde dit bij de derde landingspoging, nadat twee eerdere waren afgebroken. Tot meer dan een uur daarna zijn passagiers uit de uitgangen en een gat in de romp ontsnapt. De brand zou volgens Martinair in ieder geval in het achterste deel van het vliegtuig hebben gewoed. Het neusstuk van het toestel is vrijwel losgebroken van de romp. In de eerste berichten was sprake van een blikseminslag die aan het ongeval voorafging. Volgens het Portugese persbureau LUSA wisten meer dan een uur na het ongeluk overlevenden zich nog uit

het brandende wrak te bevrijden. Een deel van de slachtoffers zou met bussen zijn afgevoerd.

De Portugese autoriteiten hebben militaire vliegtuigen en verscheidene helikopters ingezet voor het transport van de gewonden naar onder meer ziekenhuizen in Lissabon. Talrijke brandweerwagens bestreden het vuur terwijl ziekenauto's een begin maakten met het transport van gewonden naar plaatselijke ziekenhuizen. Het smalle weggetje dat het vliegveld met de stad verbindt is afgezet voor het transport van de slachtoffers. Het zou om de ergste ramp op het vliegveld sinds 27 jaar gaan. Volgens een medewerker van het Nederlandse consulaat was het vuur om ongeveer 11 uur (Nederlandse tijd) geblust. In het ziekenhuis van Faro zouden 150 gewonden liggen en sommige gewonden zouden zijn overgebracht naar een ziekenhuis in Portimão. Rond 11 uur zou de brand zijn geblust. Het toestel blokkeert de landingsbaan. Meteen na de ramp is het vliegveld door de autoriteiten gesloten.

Het vliegtuig met vluchtnummer MP 495 was vanmorgen om 05.30 uur voor een chartervlucht opgestegen van Schiphol naar het Zuid-portugese Faro. Volgens woordvoerder U. Buijs van Martinair had de DC-10 340 mensen aan boord, die allemaal de Nederlandse nationaliteit zouden hebben. Volgens andere berichten zou er ook Britten en Afrikanen aan boord zijn geweest.

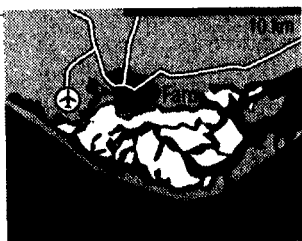
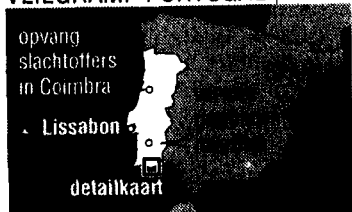
Onder de inzittenden bevonden zich 13 bemanningsleden, 12 baby's en 8 kinderen. De passagiers waren vakantiegangers op weg naar het toeristengebied Algarve. Volgens de vereniging van ANVR-reisorganisaties hadden zeven touroperators de DC-10 gecharterd voor een vakantiereis naar de Algarve. Het gaat om Rent-A-Casa, Wolfs Reizen, Holland Overseas Travel, Südours, de NBBS, Zonnetour en Bel Air, aldus directeur G. Couvreur van de ANVR. Enkele reizigers van Rent-A-Casa hebben die organisatie reeds telefonisch laten weten ongedeerd te zijn. Martinair had de DC-10 ingezet voor een extra vlucht wegens de kerstdruk. Martinair vliegt iedere maandag en vrijdag naar Faro.

Martinair heeft voor familieleden en bekenden een informatietelefoonnummer opgesteld. In het ontspanningscentrum De Elzenhof bij Schiphol is een opvangruimte ingericht voor mensen met familieleden in het vliegtuig.

Medewerkers van de Rijks Luchtvaartdienst en brandwondenexperts zijn vanmorgen naar Portugal vertrokken. Ook een team van het Rampen Identificatie Team (RIT) is op Schiphol in gereedheid gebracht om af te reizen naar Portugal, zo heeft een RIT-woordvoerder meegedeeld. Het wachten is op een verzoek van Martinair of het ministerie van buitenlandse zaken om daadwerkelijk naar de rampplek te gaan.

Toeristen waren op weg naar Algarve

VLIEGRAMP PORTUGAL

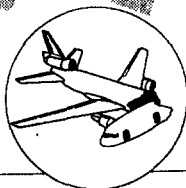


vliegveld Faro

500 m

windrichting

- 1 tijdens landing linkermotor in brand
- 2 toestel breekt in twee stukken



Windstoten gevaarlijker dan bliksem

Door een onzer redacteurs

ROTTERDAM, 21 DEC. De precieze oorzaak van het ongeluk met de DC-10 van Martinair op het Portugese vliegveld Faro is nog niet bekend. Tegen het middaguur bestonden er twee verschillende theorieën. Ofwel het chartervliegtuig zou in de lucht door bliksem zijn getroffen en in brand zijn geraakt. Of het vliegtuig zou bij een tweede, of zelfs derde landingspoging door sterke zijwind zijn getroffen waarna de linker-vleugel, mogelijk ook met de motor, de baan raakte, waarna er brand uitbrak. De DC-10 heeft drie motoren: een in de staart en een onder elke vleugel.

Vast staat dat het weer op het moment van de landing bij Faro erg slecht was. Volgens het Wageningse weerkundig bureau Meteo Consult trok er op het moment van de landing een buienlijn met zeer zware buien vanuit het zuidwesten (vanaf de Atlantische Oceaan) over de Portugese kust. Op foto's die tussen half negen en half tien Nederlandse tijd genomen werden door de weersatelliet Meteosat zijn de buien duidelijk te zien. Het was, volgens Meteo Consult, een buienlijn die zeker drie tot zes uur buien kon brengen. Veel onweersbuien worden voorafgegaan door zware windstoten waarvan sommige zelfs verticaal naar beneden gericht kunnen zijn. Over het algemeen zijn piloten meer beducht voor de windstoten in onweersbuien dan voor

de kans op blikseminslag.

Volgens B. Baksteen, voorzitter van de Vereniging van Nederlandse verkeersvliegers, bestaan er per vliegtuig en type landingsbaan duidelijke richtlijnen voor het uitwijken van een vliegtuig als er buien met zware windstoten dreigen. Faro heeft slechts één landingsbaan van 150 meter breed en 2,5 kilometer lang die ruwweg west-oost loopt en doorgaans vanuit zee wordt aangevlogen. Het vliegveld staat niet ongunstig bekend.

Voor de zogeheten 'tail-wind' wordt doorgaans een limiet van 10 knopen (windsnelheid van 18,5 km/u) aangehouden als maximaal acceptabel. Voor zijwind ligt de limiet op zo'n 25 à 30 knopen (35 tot 55 km/u). Bij nog zwaardere windstoten wordt al gauw besloten om uit te wijken. Er is in principe altijd voldoende brandstof aan boord om uitwijkhavens die zelfs honderden kilometers verderop liggen, nog te kunnen bereiken.

Informatie over de te verwachten windsnelheden moet geleverd worden door het weerstation van het vliegveld zelf. De uiteindelijke beslissingsverantwoordelijkheid voor het al of niet doorzetten van de landing berust altijd bij de gezagvoerder van het vliegtuig.

Het probleem is, erkent Bak-

Vliegtuigen beschermd tegen inslag

steen, dat er aan de kracht van de windstoten in buien niet veel te voorspellen valt. „Je houdt bij het kiezen van de landingsrichting rekening met de overheersende windrichting en gaat er vanuit dat de wind in windstoten ruimt.” (Ruimen is met de zon meedraaien). Baksteen: „In dit geval was de situatie extra ongunstig, omdat de buien uit zee kwamen. Er was nog geen grondstation geweest dat de kracht van de windstoten had kunnen peilen.”

Het komt niet zo veel voor dat een vliegtuig in brand vliegt als een van de motoren bij de landing de landingsbaan raakt. Vaak eindigt een dergelijk ongeluk met een bekraste of gedeukte motorgondel. Uit het recente ongeluk met de Boeing-747 van El Al is duidelijk geworden dat vliegtuigfabrikanten bovendien voorzieningen treffen voor zo'n ongeluk. De motoren blijken te zijn opgehangen aan borgpennen (*fuse-pins*) die bij zware belasting breken. „Dat hoorde ik zelf ook pas voor het eerst na de Bijlmerramp”, aldus B. Baksteen van de pilotenvereniging. Wordt bij een ongeluk een vliegtuigvleugel zwaar be-

schadigd, bijvoorbeeld door een losgeslagen motor, dan is brand veel waarschijnlijker: de brandstof voor het vliegtuig bevindt zich niet alleen in de romp maar ook en vooral in een drietal tanks in elke vleugel.

Het minst waarschijnlijk leek het tegen het middaguur dat de DC-10 is verongelukt door blikseminslag. Vliegtuigen worden vrij regelmatig getroffen door de bliksem, maar bijna altijd loopt dat goed af. De aluminium romp is een uitstekende 'kooi van Faraday' die het invallende tegen hoge elektrische en magnetische velden beschermt. Een mogelijke elektrische lading wordt via kwasten op de vleugels afgevoerd naar de omringende lucht. De plastic neus van het vliegtuig, waarin zich radar en andere gevoelige elektronica bevinden, is voorzien van metalen strips die een mogelijke lading afvoeren naar de romp. In de praktijk is dat een afdoende bescherming gebleken. Toch komt het bij oudere vliegtuigontwerpen (het DC-10-ontwerp is van 1970) wel voor dat de elektronica na blikseminslag buiten gebruik raakt. Baksteen herinnert zich bovendien een incident waarbij de deuren van het neus-landingsgestel na een blikseminslag bleken te zijn dichtgelast.

Vliegcrampen in 1992: vele honderden doden

Door een onzer redacteurs

Overzicht van vliegcrampen dit jaar:

• **20 januari:** Een Airbus A-320 van de Franse luchtvaartmaatschappij Air Inter verongelukt vlak voor de landing op het vliegveld in Straatsburg. Er vallen 87 doden.

• **23 januari:** Een transportvliegtuig van de Griekse luchtmacht stort neer op enkele tientallen meters afstand van een lagere school. Geen van de drie piloten overleeft het ongeluk. De ramp wekt in Griekenland veel beroering: het is het achtste ongeluk in de luchtmacht binnen een jaar.

• **9 februari:** Bij een vliegcramp in Senegal komen 31 van de 58 inzittenden van een chartervliegtuig om. Het toestel was op weg naar een vakantiekolonie van Club Mediterrannée.

• **22 maart:** Een F-28 van USAir slaagt er tijdens een sneeuwstorm

bij New York niet in goed van de grond te komen, stort neer en vliegt in brand. Hierbij komen 24 inzittenden om het leven.

• **8 april:** Een toestel met Yasser Arafat aan boord voert in een zandstorm in de Sahara een noodlanding uit. Drie bemanningsleden komen om, er zijn negen overlevenden. In het verband maar lachend wordt Arafat naar een Lybisch ziekenhuis gebracht.

• **16 april:** Bij een vliegcramp in Kenia komen 45 mensen om het leven. Na een mislukte noodlanding vloog het vliegtuig in brand.

• **26 april:** Alle 39 inzittenden van een Iraans verkeersvliegtuig komen om het leven wanneer het ten zuiden van Teheran neerstort.

• **14 juli:** In Jemen eist een vliegtuigongeluk door slecht weer 57 dodelijke slachtoffers.

• **20 juli:** Zeker 40 mensen komen om het leven wanneer een vracht-

vliegtuig van de Georgische luchtvaartmaatschappij neerstort op een wijk in Tbilisi. De slachtoffers zijn voor het merendeel wijkbewoners.

• **24 juli:** Bij een vliegtuigongeval op het Indonesische eiland Ambon komen alle 70 inzittenden om het leven. Door het slechte weer is het vliegtuig tegen een berg gevlogen.

• **31 juli:** Vliegtuigongevallen in Nepal en China kosten aan meer dan 200 mensen het leven. Een Chinese Yak-42 explodeert bij het opstijgen van de luchthaven van Nanking, een Thaise Airbus stort neer op een beboste helling in Nepal.

• **28 augustus:** Alle 82 inzittenden komen om bij een ongeluk met een Toepolev-134 van Aeroflot op 250 kilometer ten noordoosten van Moskou.

• **29 augustus:** Bij de tiende luchtvaartshow in Lelystad komt een sportvliegtuigje in de turbulentie van een Fokker Friendship terecht en stort neer. Hierbij valt een dode.

• **20 september:** Bij een ongeluk met een sportvliegtuig in de buurt van Tholen komen vier mensen om. Op het vliegveld van

Hoogeveen komen op diezelfde dag de vier inzittenden van een neerstortend sportvliegtuig om.

• **28 september:** Een Airbus van het Pakistaanse PIA stort neer bij Kathmandu. Alle 167 inzittenden komen om het leven.

• **5 oktober:** In de Bijlmermeer stort een Boeing 747-F van El Al neer. Er vallen 49 doden, onder wie de drie Israëlische bemanningsleden en een vrouwelijke passagier. Een van de getroffen flats moet worden gesloopt.

• **8 oktober:** Negen Franse toeristen en vijf Chinese bemanningsleden komen om bij een vliegtuigongeval in China.

• **14 november:** De Nederlandse Annette Herfkens is de enige overlevende van een vliegtuigongeluk in Vietnam, dat aan 31 inzittenden het leven kost, onder wie een Nederlander, twee Fransen en een Zweed.

• **24 november:** Een Boeing-737 van China Southern Airlines verongelukt in Zuid-China. Alle 141 inzittenden komen om het leven.

• **13 december:** In Zaïre komen alle 37 inzittenden om het leven wanneer het vliegtuig tegen een berg vliegt.

DC-10 verongelukt

Vrees voor groot aantal slachtoffers bij ramp met toestel van Martinair

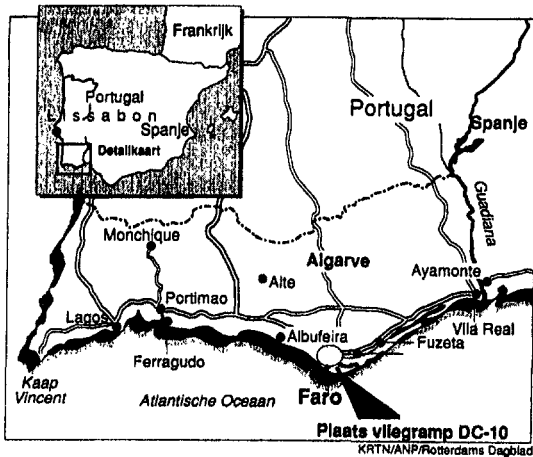
Faro/Lissabon – Een vliegtuig van de luchtvaartmaatschappij Martinair is vanmorgen om 8.30 uur Nederlandse tijd verongelukt tijdens de landing op de luchthaven van de Zuidportugese stad Faro aan de Algarve. Volgens directeur Silva Salgado van de luchthaven zijn er 'talrijke doden' te betreuren.

In de ziekenhuizen in Faro komen veel gewonden binnen, sommigen zijn er ernstig aan toe. Aan boord van de DC-10 bevonden zich volgens woordvoerder Udo Buijs van Martinair 340 mensen; 327 passagiers en dertien bemanningsleden.

De inzittenden zijn waarschijnlijk allen Nederlanders. Het chartertoestel zat vol vakantiegangers die de kerstdagen zouden doorbrengen in de vakantiestreek Algarve. Volgens het Portugese persbureau Lusa kropen een uur na het ongeluk nog passagiers uit iedere mogelijke uitgang en een gat in de romp van het brandende vliegtuig.

Martinair heeft op Schiphol een informatienummer opgesteld voor mensen die mogelijk familie of bekenden aan boord hebben: 020-6011222. De DC-10, vluchtnummer MP 495, was vanmorgen om 5.35 uur opgestegen vanaf Schiphol. Een deel van de inzittenden had de reis geboekt bij Rent A Casa in Zoetermeer.

Om 7.30 uur landde het toestel op Faro. De weersomstandigheden waren slecht. Er was een sterke wind en het regende hevig. Een ooggetuige verklaarde dat het toestel bij de landing werd getroffen door een bliksemschicht en veranderde in een vuurbal. Het vliegtuig sloeg over de kop en explodeerde. Maar volgens andere ooggetuigen probeerde de Nederlandse DC-10 zeker twee keer de landing in te zetten waarna het uiteindelijk met een vleugel op de landingsbaan terechtkwam en vlam vatte.



Brandweerauto's en ziekenwagens repten zich naar het vliegveld om hulp te bieden. De Portugese autoriteiten hebben helikopters naar Faro gestuurd om gewonden op te halen en naar ziekenhuizen in Lissabon over te brengen.

Het vliegveld van Faro geldt als een goed geoutilleerde luchthaven die onlangs een ingrijpende modernisering heeft ondergaan. Twee mensen van het managementteam van Martinair en drie technische medewerkers zijn inmiddels naar het vliegveld vertrokken.

Volgens Martinair-woordvoerder Buijs weet de vliegmaatschappij nog niet precies wat de toedracht van het ongeluk is. Hij bevestigde vanmorgen wel dat er een explosie zou hebben plaatsgevonden terwijl het toestel bezig was met de landing.

Martinair heeft drie DC-10's die gemiddeld vijftien jaar oud zijn. De maatschappij is van plan de toestellen te vervangen door MD-11-vliegtuigen. De Luchtmobiele Brigade keurde twee DC-10's van Martinair in verband met een mogelijke overname. Volgens directeur Martin Schröder was de luchtmacht van oordeel dat de vliegtuigen zich in uitstekende staat bevonden.

Het ongeluk in Portugal zou één van de grotere rampen in de Nederlandse luchtvaartgeschiedenis kunnen worden. Op 27 maart 1977 kwamen veel Nederlanders om het leven toen op het vliegveld van Tenerife twee Boeings 747 van de KLM en PanAm met elkaar in botsing kwamen. Alle 253 passagiers van het Nederlandse toestel, onder wie de veertien bemanningsleden, kwamen om.

Martinair actief in passagiers- en vrachtvervoer

Door een onzer redacteuren

ROTTERDAM, 21 DEC. De in Zuid-Portugal verongelukte DC-10 maakte deel uit van de vloot van de Nederlandse chartermaatschappij Martinair die dertien toestellen telt. Verder beschikt Martinair over drie Boeing-747's, vijf Boeing-767's, twee DC-10-toestellen en twee Airbusen A-310.

Hoofddactiviteit van de naamloze vennootschap Martinair Holland is het chartervervoer van vracht en passagiers over korte en lange afstanden. Daarnaast voert Martinair vluchten uit voor andere maatschappijen, zowel voor langere perioden als incidenteel. Bij het bedrijf werken 1.800 mensen.

Martinair is voor 49 procent in

handen van het Rotterdamse transportconcern Nedlloyd, de luchtvaartmaatschappij KLM bezit 34 procent en de rest, 17 procent, is van financiële instellingen.

Net als andere luchtvaartmaatschappijen ondervindt Martinair dit jaar de nadelige gevolgen van enige stagnatie in de ontwikkeling van het passagiersvervoer en van de daarmee verband houdende prijsenslag op de transatlantische routes. Daardoor is het onwaarschijnlijk dat Martinair dit jaar de omzetgrens van 1 miljard gulden zal passeren, zoals de directie afgelopen voorjaar nog verwachtte. Vorig jaar boekte de chartermaatschappij een netto winst van 64,5 miljoen gulden (plus 80 pro-

cent ten opzichte van 1990) op een omzet van 877 miljoen gulden (plus 14 procent).

De strategie van Martinair is erop gericht haar belangen over verschillende deelmarkten te spreiden. Daardoor verwacht het bedrijf minder afhankelijk te zijn van sterke schommelingen in de afzonderlijke markten. Martinair richt zich in het bijzonder op vier deelmarkten: het korte afstandsvervoer van passagiers naar het Middellandse-Zeegebied, het lange afstandsvervoer van passagiers naar Noord-Amerika, Mexico, het Caraïbisch gebied en Zuidoost-Azië, het lange afstands-vracht-

vervoer naar het Midden- en Verre Oosten, Australië, Mexico en de Verenigde Staten, en het vliegen in opdracht van andere maatschappijen.

Deze strategie vereist een betrekkelijk grote mate van flexibiliteit, reden waarom Martinair wil beschikken over zogenoemde convertibele vliegtuigen. Dat zijn toestellen die geschikt gemaakt kunnen worden voor zowel passagiers- als vrachtvervoer. Zo kon het bedrijf vorig jaar tijdens de Golfoorlog profiteren van de plotseling toenemende vraag naar capaciteit voor luchtvrachtvervoer, toen de passagiersmarkt inzakte.

Faro herinnert aan vliegcrash op Tenerife

Door een onzer redacteuren

ROTTERDAM, 21 DEC. De vliegcrash van vanmorgen in Faro roept herinneringen op aan de grootste vliegcrash in de geschiedenis van de luchtvaart, die van zondag 27 maart 1977 op Tenerife, een van de Canarische Eilanden, een van de Canarische Eilanden. Op het vliegveld van Santa Cruz vielen toen bijna 600 doden bij een botsing tussen een Boeing 747 van de KLM en eenzelfde toestel van de Amerikaanse maatschappij Panam. Van de KLM-jumbo kwamen alle, voornamelijk Nederlandse inzittenden om het leven: 234 passagiers en veertien bemanningsleden.

Aan de fatale crash zijn destijds diverse fouten en technische tekortkomingen voorafgegaan. De ramp kon vooral gebeuren wegens de grote drukte op de luchthaven, waardoor een deel van de taxi-baan als parkeerstrook moest wor-

den gebruikt. Vliegtuigen die al taxiënd op weg waren naar het startpunt moesten daarom uitwijken naar de startbaan. Bovendien bestond er met de verkeerstoren een misverstand over de nummering van de verbindingswegen. Beide vliegtuigen vlogen onmiddellijk na de botsing in brand, terwijl zich ook enkele explosies voordeden.

De passagiers aan boord van het KLM-toestel, dat 'De Rijn' heette, waren bijna allemaal vakantiegangers. Er waren verscheidene complete gezinnen bij. Onder de slachtoffers bevonden zich ook enkele Duitsers. De Boeing-747 voerde een chartervlucht uit voor het reisbureau Holland International.

Eigenlijk had geen van beide verongelukte toestellen iets te maken op Tenerife. Ze waren naar

dit eiland uitgeweken na een bomaanslag op het vliegveld van Las Palmas, opgeëist door een beweging die ijverde voor onafhankelijkheid van de Canarische Eilanden. Als gevolg hiervan werd de luchthaven gesloten en moesten alle binnenkomende toestellen door naar Santa Cruz.

Analyse van de geluidsband van de cockpit-voicerecorder in het KLM-toestel heeft naderhand aangetoond dat van taalmoeilikheden bij de gesprekken geen sprake is geweest. Althans volgens de experts die de tekst bestudeerden. De Washington Post wist al vlug te melden dat een radiostoring een voorname rol had gespeeld bij de ramp. Door die storing zou de bemanning van het Nederlandse vliegtuig enkele instructies van de verkeerstoren zijn ontgaan. Men zou gestart zijn

zonder officiële toestemming.

Anderhalve week na de ramp, op woensdag 6 april, is toen op Schiphol een korte rouwdienst gehouden ter nagedachtenis van de slachtoffers. In een hangar, die normaal werd gebruikt voor onderhoud van Boeings 747, stonden 232 kisten met stoffelijke resten opgesteld. De andere zestien doden waren op verzoek van de nabestaanden naar elders overgebracht. Premier Den Uyl en minister Westerterp (verkeer) behoorden tot de circa 1.700 aanwezigen. De volgende ochtend zijn op Westgaarde in Amsterdam 170 slachtoffers in stilte begraven. De overigen zijn in de eigen woonplaats ter aarde besteld.

Aansprakelijkheid na vliegramp 'erg moeilijk na te gaan'

Door een onzer redacteurs

ROTTERDAM, 21 DEC. „Kort na een ramp is de aansprakelijkheid altijd erg moeilijk te beoordelen”, zegt A.H.J. van den Biesen, de advocaat die de belangen van enige tientallen personen in verband met de Bijmervliegramp behartigt.

In beginsel zijn er altijd drie partijen die een fout kunnen hebben gemaakt als er een vliegtuig verongelukt: de verkeersleiding, de bemanning en de fabrikant van het vliegtuig. Gezien het extreem slechte weer in het zuiden van Portugal is het bovendien niet geheel ondenkbaar dat deze partijen zich zullen beroepen op overmacht. „Maar er moet wel heel wat gebeuren wil het op die grond tot uitsluiting van aansprakelijkheid komen”, aldus Van den Biesen.

De aansprakelijkheid van een vervoerder is voor het luchttransport geregeld in de Conventie van Warschau. Ook Nederland is hierin partij. De voor een ramp als deze belangrijkste bepaling uit de conventie is een maximering van de aansprakelijkheid van de vervoerder. Deze bedraagt nu 78.000 dollar. De maximering vervalt echter wanneer sprake is van grove nalatigheid bij de vervoerder of de piloot.

De plaats waar een eventuele aansprakelijkstelling voor de rechter komt staat niet a priori vast. Mocht de oorzaak bij de verkeersleiding in Faro liggen, bijvoorbeeld omdat men meteorologische informatie onjuist heeft beoordeeld of doorgegeven, dan ligt afwikkeling voor de Portugese rechter het meest voor de hand. Mocht blijken dat problemen van technische aard in het vliegtuig een rol spelen, dan zou een zaak tegen fabrikant McDonnell Douglas in de Verenigde Staten ahangig kunnen worden gemaakt. Van den Biesen: „Daarnaast ligt het zonder meer voor de hand om

in Nederland te procederen, want Martinair is een Nederlandse maatschappij en de meeste slachtoffers zijn Nederlander.” Overigens staat bij de keuze van de rechtbank niet vast welk recht zal worden toegepast. De Nederlandse rechter kan bijvoorbeeld beslissen Portugees recht toe te passen of omgekeerd.

In de praktijk worden aansprakelijkheidszaken na een vliegramp vrijwel nooit tot op de bodem uitgeprocedeerd. Doorgaans treffen de verzekeraars van de luchtvaartmaatschappij, de vliegtuigfabrikant en/of de overheid een schikking met de betrokkenen en de nabestaanden van de slachtoffers. Er zijn tal van voorbeelden waarbij men om de hete brij van de schuldvraag heen draaide en een schikking trof om een rechterlijke uitspraak te vermijden. Zo ontkende de Amerikaanse overheid schuld bij het neerstorten van een Boeing 727 op een woonwijk, kort na het opstijgen vanaf New Orleans in 1982, maar betaalde wel vele miljoenen dollars uit aan de nabestaanden. Dit ongeluk werd geweten aan een fout van de verkeersleiding, omdat deze krachtige kruidwinden niet tijdig had gesignaleerd.

Als niet duidelijk is aan welke partij het ongeluk te wijten is, wordt veelal besloten de schade te delen, al is het alleen al om jarenlange juridische procedures te voorkomen. Ook al neemt een partij de verantwoordelijkheid op zich, wil dat nog niet zeggen dat die ook alles betaalt. Toen in 1988 een toestel van de Amerikaanse luchtmacht neerstortte in het Duitse Remscheid, erkende de luchtmacht dat het om een fout van de piloot ging. Desondanks betaalde de Duitse overheid een kwart van de schade, de Amerikaanse luchtmacht betaalde de rest.

'Triage-team' kan aantal sterfgevallen beperken

Door een onzer redacteurs

ROTTERDAM, 21 DEC. De aanwezigheid van een zogeheten triage-team bij grote rampen is van het grootste belang voor het beperken van het aantal sterfgevallen. Een dergelijk team van specialisten heeft tot taak te kiezen welke slachtoffers zo snel mogelijk naar een gespecialiseerd brandwondencentrum moeten.

In Nederland is in overleg met het ministerie van WVC een dergelijk team opgezet, na een analyse van een aantal wereldwijd verspreide rampen door chirurg D.P. Mackie van het Brandwondencentrum van het Rode Kruis in Beverwijk en de anesthesist H.M. Koning, die verbonden is aan het Medisch Centrum in Leeuwarden. Zij hebben hun bevindingen twee jaar geleden gepubliceerd in het Britse wetenschappelijk tijdschrift *Burns*.

Uit de studie is gebleken dat het grootste aantal slachtoffers van brandwonden valt bij zogeheten

'outdoor-rampen'. Voorbeelden daarvan zijn het ongeluk met een benzine-tankwagen, die in januari 1973 barstte op de markt van Kampale in Oegande. Ook de ontploffing van de gastanker bij de camping Los Alfaques in 1978 in Spanje wordt tot deze categorie gerekend. Verder hebben zij een grote brand in een circus in het Indiase Bangalore in 1981 geanalyseerd, de brand in het voetbalstadion van het Engelse Bradford in 1985 en de neergestorte straaljager op het Duitse plaatsje Ramstein in 1988. Bij al deze 'outdoor branden' overleden tientallen slachtoffers in de navolgende dagen aan hun brandwonden.

Anders was dat bij 'indoor branden', zoals in een ontspanningscentrum op het Eiland Man in 1973, waar uiteindelijk twee doden vielen. Andere van deze rampen waren een explosie in een kolenmijn in het Britse Cardowan in 1984, een brand in een discotheek in Dublin in 1981, een vliegtuig dat in brand vloog in Manchester in 1985, de brand in het metrostation King's Cross in Londen in 1988 en de brand op het olie-platform Piper Alpha in 1988.

Bij binnenbranden blijken relatief veel mensen met kleine brandwonden te kunnen vluchten, zo luidt de conclusie. Anderen verliezen veelal het leven doordat zij giftige stoffen inhaleren van brandend plastic en stikken door een gebrek aan zuurstof.

Drie Nederlandse artsen naar Portugal voor hulp na ramp

Door een onzer redacteurs

ROTTERDAM, 21 DEC. Drie Nederlandse artsen zouden vanmiddag om twee uur vanaf het Rotterdamse vliegveld Zestienhoven vertrekken naar Portugal om hun collega's ter plaatse bij te staan bij de 'triage', wat wil zeggen dat zij een keus moeten maken tussen gewonden die voornamelijk in Portugal kunnen worden behandeld, zij die teruggevlogen moeten worden en slachtoffers bij wie verdere behandeling geen zin meer heeft.

De SOS Alarmcentrale, een instelling waarin onder meer de ANWB en een groot aantal reisverzekeraars samenwerken, heeft hiertoe vanochtend het initiatief genomen. Voor het triërend team stond een uit Engeland ingevlogen straalvliegtuigje klaar.

Volgens de Rotterdamse chi-

rurg H. Boxma, verbonden aan het Brandwondencentrum van het van het Zuiderziekenhuis is repara-triëring van de gewonden op dit ogenblik goed mogelijk omdat de drie belangrijkste centra een lage bezettingsgraad hebben. Het Groningse Martini-ziekenhuis zou tien patiënten kunnen opvangen, het Rode Kruisziekenhuis in Beverwijk twaalf en het Zuiderziekenhuis twintig. Vanmiddag was de centrale nog bezig met het zoeken van artsen die naar Portugal konden gaan. Naast Boxma zullen ook de Rotterdamse arts J. Dokter en de anesthesist J.W. Kroon meereizen. Afhankelijk van de toestand ter plaatse stuurt de SOS Alarmcentrale vanavond of morgenvroeg een volgend team van drie artsen en drie verpleegkundigen naar de plaats van de ramp, aldus H. Dokter, coördinator namens de alarmcentrale.

Ramp Nederlandse DC-10 bij Faro

‘Tot nu toe vijftien doden geborgen’

(Van onze verslaggevers)

FARO/AMSTERDAM – Een DC-10 van Martinair is vanochtend om half negen onze tijd (half acht plaatselijke tijd) tijdens de landing op het Portugese vliegveld Faro in de Algarve in brand gevlogen. Het toestel had 327 passagiers en dertien bemanningsleden aan boord. Om half twaalf waren vijftien doden geborgen. Volgens directeur Baja van Mil Tours, de agent van Arke-reizen in Faro, zijn er ‘ten hoogste’ twintig doden gevallen bij de crash.

“Dozijnen passagiers zijn per bus afgevoerd naar het vliegveldgebouw en naar Faro.” Naar zijn zeggen is zeker dat de slechte weersomstandigheden de oorzaak zijn geweest van het ongeluk.

Volgens Martinair zijn drie bussen met overlevenden afgevoerd. In het achterste deel van het vliegtuig brak brand na de crash uit. Passagiers wisten per glijbaan het toestel te verlaten.

Een woordvoerder van de Ne-

derlandse ambassade in Lissabon sprak vanochtend om negen uur nog van 150 gewonden en drie tot vier doden. De ambassade kreeg deze melding van het vliegveld door. “We hebben geen indicaties dat er een groot aantal doden is gevallen,” aldus ambassadewoordvoerder Van Royen.

Directeur Silva Salgado van de luchthaven sprak vanochtend om elf uur van ‘talrijke doden’. Volgens Salgado, die werd aangehaald door het commerciële radiostation TSF, bevond zich nog altijd een groot aantal passagiers in het toestel, dat in brand stond. Ooggetuigen verklaarden dat het toestel na een explosie over de kop sloeg en veranderde in een enorme vuurbal.

Anderen zeiden dat de Nederlandse DC-10 zeker twee keer de landing inzette en uiteindelijk met een vleugel op de landingsbaan terechtkwam en vlam vatte.

Volgens ziekenhuisfunctionarissen zijn er vele gewonden, van wie sommigen er ernstig aan toe zijn. Luchthavenfunctionarissen zeiden dat een van de motoren bij de landing de landingsbaan had geraakt waardoor een explosie ontstond. Radioverslaggevers die ooggetuigen citeerden, verklaarden dat de passagiers uit iedere mogelijke uitgang en een gat in de romp het vliegtuig uitstroomden.

Brandweerauto's en ziekenwagens reppen zich naar het vliegveld om hulp te bieden. De Portugese autoriteiten stuurden een militair transportvliegtuig, een C-130, naar Faro. Het toestel kon er echter niet landen doordat de lan-

dingsbaan geblokkeerd was door de verongelukte DC-10.

Daarop werden door de Portugese luchtmacht kleinere vliegtuigen en verscheidene helikopters naar Faro gestuurd om gewonden op te halen en naar ziekenhuizen in Lissabon over te brengen. De autoriteiten hebben alle toegangswegen tot het vliegveld afgesloten.

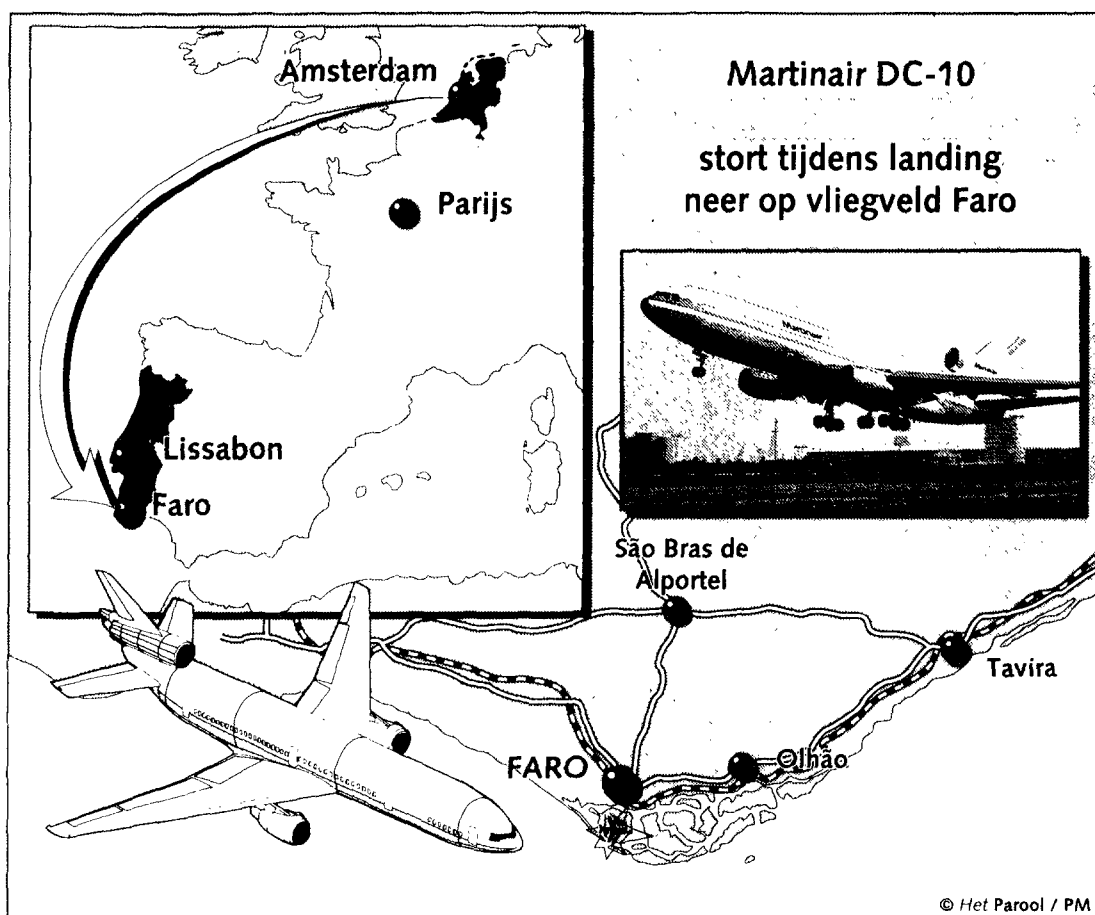
De DC-10 van Martinair met het vluchtnummer MP 495 was volgens schema om 05.35 uur vanaf Schiphol vertrokken. Het toestel heeft als registratienummer MBN. De weersomstandigheden op het moment van het ongeluk waren slecht. Er was een sterke wind en het regende hevig.

Volgens woordvoerder Buys van Martinair hadden alle passagiers de Nederlandse nationaliteit. Onder de passagiers zijn twaalf kinderen en acht baby's. In de DC 10 zaten passagiers die tegen gereduceerd tarief een kerstreis hadden geboekt. Ook de dertien bemanningsleden (twee vliegers, een boordwerktuigkundige en tien man cabinepersoneel) zouden de Nederlandse nationaliteit hebben.

Bij de chartermaatschappij wist men rond het middaguur nog niet precies wat de toedracht van het ongeluk is. Martinair had vanochtend grote moeite om telefonisch contact met het vliegveld van Faro te krijgen. Twee mensen van het managementteam van Martinair en drie technische medewerkers zijn vanochtend naar Faro vertrokken.

Het vliegveld van Faro geldt als een goed geoutilleerde luchthaven die onlangs een ingrijpende modernisering heeft ondergaan.

Martinair heeft drie DC-10's die gemiddeld vijftien jaar oud zijn. De maatschappij is van plan de toestellen te vervangen door MD-11-vliegtuigen. Het ministerie van defensie heeft twee DC-10's van Martinair gekeurd in verband met een mogelijke overname ten behoeve van de Luchtmobiele Brigade.



‘Landingsbaan ligt bezaaid met brokstukken’

(Van een verslaggever)
FARO – Vlucht MP 495, een DC 10 van Martinair, vertrok vanochtend om 6.44 uur van Schiphol met ruim een half uur vertraging. Aan boord waren dertien bemanningsleden en 327 passagiers, die de kerst in de Algarve wilden doorbrengen. Na een vlucht van twee uur en 45 minuten bereikte het de luchthaven van Faro.

Om half acht plaatselijke tijd (8.30 in Nederland) probeerde het toestel voor de eerste maal in slecht weer te landen. Die poging werd afgebroken.

Een luchthavenmedewerker zag hoe de DC 10 twee minuten later een tweede poging waagde. “Het was erg slecht weer. Het regende en er stond een harde westenwind. Toen het vliegtuig boven de baan was, drukte een harde windvlaag één van de vleugels op de baan. De achterkant crashte eerst, en vloog in brand. Meteen daarna ontplofte het toestel.”

Een ander ooggetuige vertelde voor een lokaal radiostation, dat een van de vier motoren al in brand stond, toen het vliegtuig landde. Mogelijk is het door de bliksem geraakt, hoewel de luchthavenmedewerker ontkent dat het vanochtend onweerde.

“De landingsbaan ligt bezaaid met brokstukken,” vertelde de hevig geëmotioneerde medewerker. “Het toestel is in twee delen gebroken. Er zijn veel doden en gewonden in de

achterzijde van het toestel gevallen. Dat is compleet vernield. Het is een enorme tragedie.”

Een ooggetuige verklaarde tegenover de plaatselijke radiozender TSF dat het toestel bij de landing veranderde in een vuurbal. Brandweerauto's en ziekenwagens repten zich naar het vliegveld om hulp te bieden. De autoriteiten sloten de toegangswegen naar het vliegveld voor het publiek af.

Lokale radiostations laten ooggetuigen en luchthavenpersoneel aan het woord, die zeggen dat overlevenden aan alle kanten uit gaten in het wrak kwamen. Hulpploegen waren meteen ter plekke en hebben een aanzienlijk aantal mensen gered.

Volgens een ooggetuige zijn er veel gewonden en bevond zich twee uur na de crash nog een groot aantal van hen in het toestel. “Ze zijn bezig de mensen er uit te halen,” aldus de ooggetuige.

Een verslaggever van de plaatselijke radiozender TSF zag dat zes verkoolde lichamen werden weggedragen. Een reporter van Sky TV News was ter plaatse: “Een aantal passagiers is oké, maar we weten niet hoeveel.”

Pogingen met militaire toestellen gewonden naar Lissabon over te brengen moesten daarom worden gestaakt. Gewonden worden nu overgebracht naar een luchtmachtbasis.

Vorig ongeval in Portugal eiste ruim 140 levens

(Van een verslaggeefster)

AMSTERDAM – Totdat vanmorgen een DC-10 van Martinair in Faro verongelukte, was het ernstigste luchtvaartongeluk in Portugal dat op het Azoren-eiland Santa Maria. Daar stortte in 1989 een Italiaanse Boeing 707 neer. Daarbij kwamen 144 mensen om het leven.

Andere ernstige luchtvaartongelukken de afgelopen tien jaar:

- december 1983 – een Colombiaanse Boeing 707 stort neer op een industrieterrein bij Medellin; 25 doden.
- september 1984 – een Ecuadoraans vrachtvliegtuig van het type DC-8 raakt bij het opstijgen een hoogspanningsmast en stort brandend neer op een arbeiderswijk in Quito; 53 doden.
- maart 1986 – een Frans gevechtsvliegtuig van het type Jaguar stort kort na het opstijgen neer op een deel van Bangui, de hoofdstad van de Centraalafrikaanse Republiek; 35 doden.
- augustus 1986 – een Mexicaanse DC-9 botst door een technisch mankement in de lucht met een eenmotorige Piper boven Verriitos, bij Los Angeles; 85 doden.
- juli 1987 – een Boeing C-97 (vrachtvliegtuig) van de luchtvaartmaatschappij Belize Air tracht na het opstijgen een noodlanding te maken op een autoweg; 40 doden.
- augustus 1988 – bij een luchtvaartshow in Ramstein in Duitsland botsen drie straaljagers van Italiaanse luchtacrobaten in de lucht; 70 doden.
- december 1988 – een jumbojet van PanAm explodeert als gevolg van een bomaanslag boven de Schotse plaats Lockerbie. Alle 259 inzittenden en elf inwoners van Lockerbie komen om.
- juni 1989 – een DC-8 van de SLM (Surinaamse Luchtvaartmaatschappij) stort neer in Paramaribo; 177 doden.
- september 1989 – in Cuba stort vlak na het opstijgen een Iljoesjin-62 neer op een woonwijk nabij Havana; 171 doden.
- april 1992 – een Keniaans luchtmachttoestel stort in Nairobi neer op een flatgebouw; 49 passagiers en zes flatbewoners komen om het leven.
- juli 1992 – dertig mensen vinden de dood als een Toepolev-154 kort na het opstijgen neerstort in de buitenwijken van de Georgische hoofdstad Tbilisi.
- september 1992 – een Airbus van Pakistan International Airlines stort neer bij de Nepalese hoofdstad Katmandoe. Alle 167 inzittenden, onder wie veertien Nederlanders, komen om.
- oktober 1992 – een Boeing 747 van El Al stort neer op een flat in de Amsterdamse Bijlmermeer; 43 doden, van wie 41 geïdentificeerd.

Verongelukt in slecht weer in zuiden van Portugal

Tientallen doden bij ramp DC-10 Martinair

LISSABON (AFP,Rtr,AP,ANP) — Een vliegtuig van Martinair is in zwaar weer vanmorgen op de luchthaven van de Zuidportugese stad Faro verongelukt. De DC-10 had volgens Martinair 327 Nederlandse passagiers en dertien bemanningsleden aan boord. Volgens de directeur van de luchthaven in Faro zijn er tientallen doden gevallen.

De gouverneur van Algarve, Cabrita Neto, sprak op de Portugese televisie over zeker 28 doden en mogelijk meer. Volgens de gouverneur zijn zo'n 275 mensen naar ziekenhuizen in Faro en omgeving gebracht. Het lot van 45 inzittenden van het toestel is nog onbekend.

Een verslaggever van de radiozender TSF heeft bericht dat hij heeft gezien dat brandweerlieden vijftig volledig verkoolde lijken uit de in tweeën gebroken DC-10 hebben gehaald. De reddingswerkzaamheden worden volgens hem ernstig gehinderd door de aanhoudende zware regenval.

De zwarte doos met alle vluchtgegevens is geborgen.

Volgens Martinair-woordvoerder Udo Buijs zijn passagiers die ongedeerd zijn gebleven of slechts licht gewond zijn geraakt met drie bussen afgevoerd. Aan boord waren 307 volwassenen, twaalf kinderen en acht baby's.

Het ongeluk deed zich voor om 8.30 uur Nederlandse tijd (7.30 plaatselijke tijd). Volgens ooggetuigen is het toestel over de kop geslagen en in brand gevlogen nadat het bij de landing door de bliksem werd getroffen. Er was een sterke wind en het regende hevig. Eén ooggetuige omschreef het toestel tegenover TSF als een 'vuurbal'.

Er zijn echter ook getuigen die met een ander verklaring komen. Volgens hen probeerde de Nederlandse DC-10 zeker twee keer de landing in te zetten waarna het uiteindelijk met een vleugel op de landingsbaan terecht kwam en vlam vatte.

De Nederlandse eerste secretaris in Lissabon, Dissevelt, en passagier Ribeiro onderstrepen die versie. Volgens Ribeiro, die sprak voor het NOS-journaal, trachtte het toestel twee keer te landen voordat het bij de derde keer met een vleugel de grond raakte.

De Portugese autoriteiten wilden eerst een militair transportvliegtuig, een C-130 Hercules, naar Faro sturen om gewonden op te halen en naar ziekenhuizen in Lissabon over te brengen. Het

toestel kon echter niet in Faro landen omdat de DC-10 de landingsbaan blokkeerde. De Portugese luchtmacht stuurde daarop kleinere Aviocar-toestellen en Puma-helikopters om hulp te bieden.

Eerder waren brandweerauto's en ziekenwagens al te hulp gesneld. De autoriteiten hebben kort na het ongeluk de toegangswegen naar het vliegveld voor het publiek afgesloten.

Faro is de belangrijkste stad in de Algarve, een populaire vakantiestemming. Faro geldt

als een goed geoutilleerde luchthaven, die onlangs een ingrijpende modernisering heeft ondergaan.

Martinair heeft drie DC's-10 die gemiddeld vijftien jaar oud zijn. De maatschappij is van plan de toestellen te vervangen door MD-11-vliegtuigen. De Luchtmobiele Brigade keurde recentelijk twee DC's-10 van Martinair in verband met een mogelijke overname. Volgens directeur Schröder was de luchtmacht van oordeel dat de vliegtuigen zich in uitstekende staat bevonden. Martinair-directeur Schröder verblijft op het moment in de Verenigde Staten.

Voor Martinair is dit de tweede vlieg-ramp in de geschiedenis van de maatschappij. In 1977 botste een toestel bij Sri Lanka op een berg. Twee mensen van het managementteam van Martinair en drie technische medewerkers zijn inmiddels naar Faro vertrokken.

Martinair heeft een informatienummer geopend: 068343. De DC-10 van Martinair met het vluchtnummer MP 495 was vanmorgen volgens schema om 05.35 uur vanaf Schiphol vertrokken. Het toestel heeft als registratienummer MBN. Juist

voor het verongelukken van de DC-10 landde een Boeing 747 van Martinair nog probleemloos op Faro.

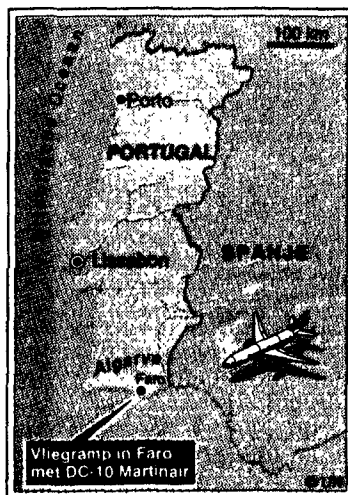
Een toestel van Transavia met vluchtnummer HV 427 die vanmorgen 11.00 uur op Faro zou aankomen, is uitgeweken naar de Spaanse stad Sevilla. Passagiers worden verder per bus naar Portugal vervoerd. Hoe de passagiers van Transavia vanuit Faro naar Nederland worden vervoerd, staat nog niet vast.

Volgens Harry Geurts van het KNMI in De Bilt is het 'bijna

niet mogelijk' dat het toestel van Martinair door blikseminslag zou zijn verongelukt. „Vliegtuigen worden geregeld door de bliksem getroffen, maar nooit met dergelijke consequenties”.

Alle vliegtuigen zijn volgens de woordvoerder van het KNMI tegen blikseminslag beveiligd, volgens het principe van de kool van Faraday. „Net als in auto's kan blikseminslag in principe geen fatale gevolgen hebben. Het inwendige is beveiligd”.

Volgens bestuurslid Den Boer Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) is alleen gevaar van een blikseminslag te duchten is als er fysiek contact tussen het vliegtuig en de grond bestaat. Bij blikseminslag tijdens de vlucht kunnen er wel kleine schroeiplekjes in de huid van het vliegtuig ontstaan, omdat de stroom zich door de huid naar de staart van het vliegtuig



beweegt, maar dat heeft geen effect op de vliegveiligheid, aldus Den Boer. De passagiers merken er normaal gesproken niets van.

UTRECHTS NIEUWSBLAD

21 DEC. 1992

Dutch aircraft crash kills at least 50

By Ronald van de Krol
in Amsterdam

AT LEAST 50 people were killed when a DC-10 carrying 327 Dutch holidaymakers and 13 crew to Portugal crashed while trying to land in heavy rain and winds at the Algarve town of Faro.

The aircraft, operated by Martinair, a charter airline partly owned by KLM Royal Dutch Airlines and the Dutch transport group Nedlloyd, burst into flames and broke in two on impact.

Airport officials in Faro, the main city of Portugal's Algarve coastal region, said at least 50 people were known to have died, while 25 were missing.

Scores of injured passengers

were taken to hospitals in Faro, Lisbon and Coimbra.

Most of the people on board were Dutch nationals.

In Amsterdam, airline officials said the cause of the crash was not known. First reports suggested the aircraft had been hit by lightning. The pilot is reported to have survived.

The "black box" containing flight data has been located and will be examined by Portuguese and Dutch investigators. Passengers interviewed by Dutch television said the pilot had made two attempts to land before the fatal approach.

The accident is the latest of a number of Dutch transport disasters and occurred less than three months after an El-Al cargo aircraft crashed into two apartment blocks on the outskirts of Amsterdam, killing 43 people.

Asked about the spate of transport accidents, Mrs Hanja Maij-Weggen, transport minister, said: "This has been a horrible year for me and my ministry. I sometimes feel as I've aged three years in the past three months."

Ongeluk Martinair-toestel: 52 doden, 277 overlevenden

Zeker 52 doden, 11 vermisten en enkele tientallen gewonden vielen er maandagochtend in het Portugese Faro, toen daar een vliegtuig van de Nederlandse chartermaatschappij Martinair

bij een mislukte landing in tweeën brak en gedeeltelijk uitbrandde. Er zijn ongeveer 277 overlevenden. Het ongeluk had plaats in zeer slecht weer. Het toestel was extra ingezet om het

extreme aanbod van vakantiegangers naar de Algarve te kunnen verwerken. Even voor de ramp had een Boeing van Martinair wel een succesvolle landing gemaakt. De verongelukte DC-10

kwam dwars op de landingsbaan te liggen waardoor die voor reddingsvliegtuigen onbruikbaar werd.

Rond 277 personen overleven vliegramp

De ramp, maandagochtend op de luchthaven van het Portugese Faro met een vliegtuig van chartermaatschappij Martinair, heeft aan zeker 52 mensen het leven gekost. Er waren maandagavond 11 vermisten; 277 personen overleefden het ongeluk. Van hen zijn velen licht tot ernstig gewond.

Alle 327 inzittenden van het toestel waren Nederlandse vakantiegangers die de kerstdagen in de Algarve zouden doorbrengen. Onder hen bevond zich een groot aantal kinderen en baby's.

Het ongeluk vond plaats in zeer slecht weer. Een zwiepende, veranderlijk draaiende wind en slagregens maakten het landen voor het toestel tot een moeizame onderneming. Ten minste één, maar volgens inzittenden twee keer, werd de landing onderbroken en trok het toestel weer op. Bij de derde poging raakte de linker-vleugel de grond, explodeerde een motor en brak het vliegtuig even vóór de vleugels in tweeën. De meeste dodelijke slachtoffers vielen in dit middengedeelte.

Een felle brand kon vrij snel worden bedwongen, maar van heel wat doden waren de lichamen toch ernstig verkoold. De hulpverlening door brandweer en

reddingswerkers kwam snel en adequaat op gang, maar het slechte weer, de onbruikbaarheid van de landingsbaan en de onvoldoende opvangcapaciteit van ziekenhuizen zorgden voor de nodige hinder. Toen het leger eenmaal helikopters had ingezet, konden gewonden vervolgens worden afgevoerd naar ziekenhuizen en brandwondencentra. Tot in Lissabon en Coimbra namen ziekenhuizen slachtoffers op. Ook pensions in de onmiddellijke omgeving zorgden voor opvangmogelijkheden.

Vanaf Schiphol werd maandagmiddag een team van artsen overgevlogen met medische apparatuur, vergezeld van leden van het Rampen Identificatieteam. Chartermaatschappij Martinair had op Schiphol-Oost een centrum ingericht waar verontrusten zich konden vervoegen om het wel en wee na te gaan van familie, vrienden

en bekenden aan boord van het betrokken toestel.

Het toestel was afgehuurd door in totaal zeven reisorganisaties. Deze probeerden aan de hand van eigen lijsten en via vanuit diverse locaties in Portugal doorgebelde gegevens al afstrepnd inzicht te verkrijgen in doden- en gewondentallen onder hun eigen cliënten.

Martinair wilde maandag zo spoedig mogelijk een Airbus 310 naar Faro sturen om overlevenden terug te brengen naar Nederland. In het begin van de avond was echter nog altijd geen inkomend vliegverkeer op de luchthaven van Faro mogelijk doordat de landingsbaan is beschadigd door het ongeluk, en de wrakstukken nog altijd over de hele breedte dooreen lagen. Andere maatschappijen zoals Transavia verlegden hun Faro-vluchten na de ramp naar Lissabon of het Spaanse Sevilla. Van daaruit werden vakantiegangers met bussen naar de Algarve vervoerd.

Koningin Beatrix heeft maandagmiddag een condoléance-telegram gestuurd aan Martinair-directeur Schröder, waarin zij

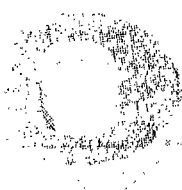
uiting geeft aan diepe verslagenheid over het ongeluk, en medeleven betuigt met slachtoffers en nabestaanden. Minister Maij van Verkeer reageerde vanuit Brussel waar zij deelnam aan de EG-ministerraad. Zij noemde de afgelopen periode voor haar ministerie een rampjaar na twee ernstige vliegtuigongelukken en twee ongevallen bij de Nederlandse Spoorwegen.

De apparatuur die gezagvoerders van vliegtuigen ten dienste staat, geeft meer en meer informatie die de veiligheid van het vliegen ten goede komt. Er zijn echter verschijnselen die nog altijd moeilijk te voorspellen zijn, zoals windschering, microbursts of bliksem.

.....

De valkuilen in de lucht

DOOR ONZE REDACTIE WETEN & WERKEN



nderzoek zal moeten uitwijzen wat de oorzaak is geweest van het verongelukken van de DC-10 van Martinair, gisteren op het Portugese vliegveld Faro. De eerste berichten spraken van een

blikseminslag, later speculeerde men op een sterke zijwind. Allemaal fenomenen die binnen de luchtvaart worden gevreesd. Onweer dient men te mijden, en verschijnselen als *windshear* of *microburst* zijn verradelijk. Vooral het laatste verschijnsel, de microburst, is een soort valwind waar luchtverkeersleiders mogelijk nog te weinig rekening mee houden.

„Buiten de Verenigde Staten”, zegt meteoroloog Reinier van den Berg, „zijn de verkeersleiders op veel luchthavens waarschijnlijk niet erg op de hoogte van het verschijnsel. Zij gaan ervan uit dat een vliegtuig niet in of vlakbij een actieve onweersstoring moeten komen. Maar ik denk dat het het beste is als ze nog wat meer afstand bewaren”. Van den Berg, verbonden aan het Wageningse bureau Meteo Consult en weerman van RTL4, heeft kennis gemaakt met de microburst tijdens een werkbezoek aan Amerika. Daar is in de afgelopen tien jaar een aantal luchtvaartrampen met het verschijnsel in

verband gebracht. In enkele gevallen is het zelfs als oorzaak bewezen. Elders in de wereld ontbreekt echter de apparatuur die daarvoor nodig is, zodat het daar bij speculeren blijft.

Microbursts doen zich voor in sterk ontwikkelde onweersbuien, waarbij grote hoeveelheden warme, vochtige lucht naar grote hoogte worden gezogen, ongeveer zoals dat gebeurt in een schoorsteen. Aan de flanken van de buien gaat het, kouder en droger, weer naar beneden. Maar soms vertonen zich in die zuilen van zo'n *downdraught* kleine haarden van soms niet meer dan enkele tientallen meters waarvan de snelheid hoger is dan de lucht in de omgeving. Eenmaal op het aardoppervlak gekomen, kunnen dergelijke microbursts nog maar naar één kant: opzij. Van den Berg: „En dat gebeurt nog steeds met extreem hoge snelheid. Heel vervelend dus als het een vliegtuig treft, want het wordt er in de meeste gevallen gewoon onbestuurbaar door”.

Het ontstaan van microbursts is een ingewikkeld verhaal. Eén rol wordt gespeeld door *slipstreams*, die alle elementen in de neergaande luchtstroming achter zich aan slepen en die snelheidsverschillen veroorzaken, een andere door de gedeeltelijke verdamping waardoor verschillen in zwaartekracht ontstaan en een derde door luchtdrukverschillen.

Van den Berg is ervan overtuigd dat dergelijke valwinden voor een startend of landend vliegtuig uitzonderlijk ge-

vaarlijk zijn: „Het gemene ervan is dat het verschijnsel soms naast het onweersgebied zit, daar waar het nog niet regent. Dus, als de verkeersleider zegt: kom maar binnen, kan het vliegtuig er toch door worden getroffen”.

Op 6 oktober 1981 stortte de Fokker F-28 'Eindhoven' van de NLM, vlak na het vertrek uit Rotterdam, in zwaar weer neer op het industrieterrein Moerdijk. Alle zeventien inzittenden, veertien passagiers en drie bemanningsleden, kwamen om het leven. Achteraf, na eliminatie van alle andere mogelijkheden, werd bewezen geacht dat het toestel door de hevige verticale luchtstromingen uit elkaar gescheurd is. Nadat ongeveer een jaar later in New Orleans een Boeing-727 van PanAm vlak na de start neerstortte (waarbij 146 doden vielen) kwam in de VS de discussie over het pas ontdekte fenomeen van de microburst op gang.

Speciale radar

Alleen in de Verenigde Staten, waar zich dergelijke tornado-achtige verschijnselen veel frequenter voordoen dan in West-Europa, bestaat radarapparatuur die de luchtbewegingen in onweersbuien driedimensionaal kan meten. Op een aantal grondstations is dergelijke Doppler-radar al aanwezig, maar eigenlijk streeft men ernaar om ze in de vliegtuigen zelf aan te brengen. „Uiteraard”, zegt Geert Groen, hoofd van de luchtmeteorologische dienst op Schiphol, „kan men in de cockpit zelf het snelst reageren, maar je moet je wel afvragen of het de moeite loont. In Nederland, en dat geldt ook voor Portugal, hebben we gematigd weer, met slechts een paar keer per jaar hevige onweersbuien, maar die zijn dan nog altijd niets vergeleken bij wat er in de Verenigde Staten mogelijk is. Er is daar ook veel

meer commercieel vliegverkeer". De ramp in Moerdijk heeft geleid tot de beslissing om in Nederland twee grondstations met radar te bouwen. Ze komen, aldus meldt Groen, in De Bilt en vermoedelijk Den Helder en zullen over een jaar of twee, drie gereed zijn. Een vliegtuig kan ook door bliksem worden getroffen. Het is weinig aannemelijk dat dit de luchtramp in Faro heeft veroorzaakt, al wordt een aantal onverklaarde vliegcrashes hardnekkig aan blikseminslag toegeschreven. Toch is eerder de turbulentie tijdens onweersbuien gevaarlijk voor vliegtuigen dan de inslag zelf.

Wél kan de bliksem elektronische instrumenten aan boord beschadigen. Soms vertoont een door de bliksem getroffen toestel gaatjes in de vleugels of romp. Vaak komt zoiets niet voor, want de piloten proberen onweer zo veel mogelijk te mijden.

De mensen in het vliegtuig zijn beveiligd volgens het principe van de kooi van Faraday, zowel in de lucht als op de grond. Michael Faraday, een Engelse natuurkundige die leefde van 1791 tot 1867, bewees in 1831 dat elektrische stroom die zich over de buitenkant van een metalen kooi verplaatst, geen enkel effect binnen in de kooi veroorzaakt. Vliegtuigen, auto's en metalen schepen bieden binnen dan ook bescherming tegen elektrische verschijnselen buiten, dus ook tegen de bliksem.

Volgens tamelijk recent Amerikaans onderzoek doen zich ook bliksemontladingen voor vanuit onweerswolken naar boven, de stratosfeer in. Toen de wervelstorm Hugo in 1990 Amerika beleagde, sprongen uit wolke toppen op zestien kilometer hoogte 'fontein' van ongewoon felle bliksemstralen nog eens tien kilometer omhoog. Dit verschijnsel speelt zich overigens af boven de gebruikelijke vlieghoogte van commerciële vluchten.

Een enkele keer komt tijdens onweer een bolbliksem voor, op het moment dat een object wordt getroffen of direct

erna. Er vertoont zich dan een lichtgevende bol van tien tot twintig centimeter middellijn. Meestal is zo'n bolbliksem meer een fractie van een seconde te zien, een enkele keer langer, tot enkele minuten toe.

Dit nog niet verklaarde fenomeen gaat soms gepaard met een sissend of zomend geluid. De bol kan geluidloos verdwijnen, maar ook met een luide knal en een vonkenregen ontploffen, een lucht van zwavel of ozon achterlatend. In januari 1984 maakte het persbureau Tass melding van een bolbliksem in een Russisch lijntoestel. De vuurbol drong door de neus naar binnen, ging over de hoofden van bemanning en passagiers naar de staart om daar het vliegtuig weer te verlaten. Op de plaatsen van in- en uittreding werden volgens Tass gaten aangetroffen.

Beslissing

N. van Keppel was jarenlang gezagvoerder op een DC-10. Hij was bovendien instructeur. Desgevraagd zegt hij over de procedures en de afwegingen die spelen bij het nemen van een beslissing omtrent de landing van een vliegtuig: „Of de omstandigheden zó zijn dat het veilig is om te landen, dat is in feite de moeilijkste vraag in de luchtvaart. Het is een beslissing die je neemt aan de hand van alle informatie die tot je beschikking staat, maar ook een beslissing die je neemt op basis van ervaring”.

Van Keppel: „Vergelijk het met bridge: je kunt de theorie volledig beheersen en toch worden uitgespeeld door mensen die minder theoretisch zijn aangelegd, maar wat meer feeling voor kaarten hebben. Zo is het in een cockpit ook. Er komen duizenden gegevens bijeen. Klinkt dramatisch, maar het is wel zo. Het overgrote deel van die gegevens is routine, standaard. Maar een klein deel wordt gevormd door bijzondere, afwijkende gegevens. En het interpreteren van die laatste categorie, daar gaat het om”.

„Het zijn moeilijke beslissingen voor

een gezagvoerder om door te starten (een ingezette landing af te breken, red.) of uit te wijken naar een ander vliegveld.

De captain heeft de beschikking over weersgegevens die in de computer zijn ingevoerd en een radar om de situatie ter plekke in te schatten. Op basis van die gegevens en de gegevens die worden doorgegeven vanaf de luchtverkeersleiding over de situatie op de grond, weegt de gezagvoerder af.

Twee verraderlijke zaken daarbij zijn genoemde windschering en microburst. Meteorologische fenomenen die in de luchtvaart worden gevreesd. Voor de vlieger is er een belangrijk verschil. Van Keppel: „In de cockpit is de aanwezigheid een windschering redelijk te voorspellen door het vergelijken van de grondgegevens en de gegevens op de vlieghoogte. Zo'n microburst is echter meestal nog niet te voorzien”.

Windschering is de naam voor het verschijnsel waarbij de wind snel draait of snel in sterkte verandert. Een fenomeen dat zich voordoet bij zgn. temperatuurinversies of bij forse buien. Temperatuurinversies doen zich voor als de temperatuur op de grond lager is dan die op bijvoorbeeld 100 meter hoogte. Daar waar de temperatuur zich weer 'normaal' gaat gedragen, het omkeerpunt, ontstaan sterke verticale of horizontale winden. Bij buien ontstaat sowieso een veranderlijk, onvoorspelbaar windpatroon.

Van Keppel: „Omdat bij windschering de windrichting verandert, verandert ook de windsnelheid en daarmee de snelheid van het toestel. Dat is bij het aanvliegen voor een landing reuze hinderlijk, omdat je niet te snel maar ook niet te langzaam mag vliegen. Je knabbelt dan als gezagvoerder aan je randvoorwaarden”. De normale snelheid bij het landen voor een DC-10 is — afhankelijk van gewicht, stand van de landingskleppen etc. — zo'n 250 kilometer per uur.

ZEKER 46 SLACHTOFFERS TE ZWAAR VERMINKT

Velen niet te identificeren

Faro/Schiphol — Het staat vrijwel vast dat 46 van de 54 slachtoffers van de vliegcrash in het zuidportugese Faro niet kunnen worden geïdentificeerd. Volgens de gouverneur van Faro, Cabrita Neto, zijn de doden te zeer verminkt door de brand aan boord van de verongelukte DC-10. Onder de doden zijn zes kinderen.

De twee omgekomen stewardessen zijn Simone Stratemans (23) uit Rotterdam en de 24-jarige Mireille Roelofs uit Amsterdam. Zij waren twee jaar in dienst. Martinair wil eerst de verdere identificatie afwachten voor een lijst met slachtoffers wordt gepubliceerd.

De luchtvaartmaatschappij en de hulpdiensten konden ook vandaag nog niet gedetailleerd reageren op de wurgende onzekerheid bij familieleden en vrienden. Van ongeveer veertig slachtoffers is de naam bekend. Tientallen passagiers bleken zo in de war dat ze hun eigen naam niet meer wisten. Ook circu-

leerden er lijsten met namen van mensen, die later in Faro bleken te verblijven.

Vanmiddag kwamen op Schiphol twee vliegtuigen aan met gewonden. Zeventien passagiers van het ramptoestel weigerden pertinent om per vliegtuig naar huis terug te keren.

In de nieuwe hangar van Martinair op Schiphol wordt een aula ingericht. Daar wordt later een rouwdienst gehouden.

Cabrita Neto was goed te spreken over de 'bijzonder professionele hulpverleners', zowel op de luchthaven als in het ziekenhuis van Faro. Hij zei dat de eerste brandweerwagens al na enkele minuten bij het brandende wrak waren. Artsen en verplegend personeel, die geen dienst hadden, zijn uit eigen gelegenheid naar het ziekenhuis in Faro gesnel om te helpen.

Het Rampen Identificatie Team, dat gisteren in Faro is aangekomen, vermoedt dat in enkele gevallen alleen op basis van gebitten of genetisch mate-

riaal kan worden vastgesteld wie het slachtoffer is.

Bevrijd

Uit het wrak van de DC-10, de Anthony Ruys, zijn gisteren tijdens het bergingswerk nog twee kinderen bevrijd. De baby en een meisje van negen jaar zijn in het ziekenhuis opgenomen. Er zijn in totaal ongeveer honderd gewonden. Van hen zijn er tien zo ernstig aan toe, dat ze nog niet konden worden geïdentificeerd. Zij liggen in brandwondencentra in Lissabon.

Over de juiste toedracht van het ongeluk doen uiteenlopende lezingen de ronde. Volgens Martinair is de brand aan bakboord ontstaan, waarschijnlijk nadat de linkervleugel tijdens de landing de grond heeft geraakt. Getuigen van het ongeluk zeggen dat de DC-10 met de rechtervleugel een diep spoor in het gras naast de baan heeft getrokken, voordat hij in brand vloog en in tweeën brak.

Klep

Langs de baan is overigens een klep van de linkervleugel gevonden. Volgens andere verklaringen is het vliegtuig na de landing door de wielen gezakt en is de motor aan bakboord door de aanraking met de baan in brand gevlogen.

Gezagvoerder Willem van Sta-veren zegt de controle over het toestel te zijn verloren, nadat hij een sterke windvlaag voelde. Hij hoorde daarna een explosie. Meer informatie moet de komende dagen de black box opleveren, die zonder schade is aangetroffen.

Op Schiphol kwam vannacht president-directeur Martin Schröder van Martinair terug van vakantie uit het Caribisch gebied. Schröder heeft na overleg met zijn directieleden besloten niet naar Faro te gaan. Hij gaf de bemanning een 'buitengewoon groot' compliment voor de enorme inzet kort na de ramp.

'Een engeltje is met ons meegevlogen'

Faro — Het voltallige gezin Van der Elst uit Dordrecht is vrijwel ongedeerd uit de wrakstukken van de verongelukte DC-10 tevoorschijn gekomen. „Er heeft een engeltje met ons meegevlogen, anders kan ik het niet verklaren dat we het er levend hebben afgebracht”, stelt de 47-jarige V. van der Elst, die met zijn vrouw en twee kinderen in het toestel zat.

„Het was een spooklanding”, vervolgt de bouwkundige, „het toestel werd hevig heen en weer geschud en kwam met een keiharde klap op de baan. Meteen daarna was er overal vuur, bagage-rekken vielen en stoelen werden van hun plaats gerukt.

Het was net een film. Wij zaten achterin het toestel en daar ben ik door een deur naar buiten gesprongen. Langs de baan zag ik even later mijn vrouw, zoon en dochter, die op dezelfde manier naar buiten waren gekomen”. Volgens Van der Elst werkten de glijbanen niet, die in noodgevallen automatisch zouden moeten uitrollen. Althans niet bij de betreffende achteruitgang. Het gezin zou de kerstdagen en de jaarwisseling doorbrengen in een appartement in Albufeira, maar ziet daar nu van af. „We gaan zo snel mogelijk terug naar Nederland, we hebben er geen zin meer in”, zegt de Dordtenaar.

Aan zijn sprong van vier meter hoogte uit het brandende toestel heeft hij slechts een gescheurde enkelband overgehouden. „Vergeleken met de verwondingen die anderen hebben opgelopen, is dat een splinter in een duim”, stelt Van der Elst, nauwelijks hersteld van een recente knie-operatie.

Zwaargewonden

Vanmorgen zijn de eerste zwaargewonde slachtoffers per ambulance naar de luchthaven van Faro gebracht om met een gereedstaande Airbus van Martinair naar Schiphol te worden gebracht. Ruim honderd gewonde passagiers hebben de

nacht in het ziekenhuis van de Zuidportugese havenstad doorgebracht. Dertig mensen met brandwonden die om een speciale behandeling vragen, zijn gisteren met helikopters naar een ziekenhuis in Lissabon gebracht. Zij kunnen naar Nederland zodra hun toestand dat toelaat.

De artsen van het medisch team dat gisteren naar Faro is gevlogen, verwachten dat tachtig slachtoffers vandaag met de eerste vlucht naar Nederland kunnen terugreizen. Voor mensen die per se liggend moeten worden vervoerd, zijn in de Airbus A310 veertig stretchers aangebracht.

Gezagvoerder voelde een hevige windvlaag

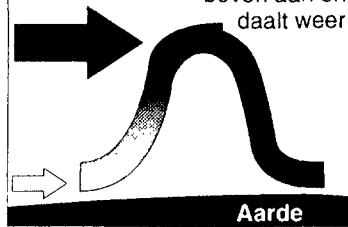
Faro — Pal voor de fatale landing van de DC-10 op Faro heeft gezagvoerder Willem van Staveren een hevige windvlaag gevoeld. Vrijwel onmiddellijk daarna volgde een explosie en verloor hij de controle over het toestel. Hij ontkende meer naderingen te hebben uitgevoerd. De 56-jarige Van Staveren, sinds 1968 in dienst bij Martinair, kon gisteren in een ziekenhuis in Lissabon nog niet gedetailleerder ingaan op de toedracht van de ramp. Volgens een woordvoerder van het ziekenhuis is hij wel aanspreekbaar, maar heeft hij een shock en een gebroken sleutelbeen. Hij zou op korte termijn naar Nederland terugkeren. De copiloot zou een gebroken kaak hebben opgelopen.

Beiden hebben voor de crash geen enkel noodsignaal naar de verkeerstoren op Faro kunnen doorspelen. Vandaar ook dat geen brandweer op de luchthaven klaarstond. De beide andere bemanningsleden van de cockpit hebben de ramp ook overleefd, zo meldde een woordvoerder van Martinair gisteren. Van de tien overige bemanningsleden worden twee stewardessen nog vermist. Vijf stewardessen en twee stewards zijn vanmorgen vroeg, met twee passagiers, die de ramp hebben overleefd, aangekomen op Schiphol. Het personeel werd in een aparte ruimte opgevangen, waar zich emotionele taferelen afspeelden. De zeven medewerkers bleken allen licht gewond. Een van de

ONTSTAAN VAN VALWINDEN

Windsnelheid in hogere luchtlagen is groter dan bij de grond

Door warmte opgestegen lucht neemt snelheid van luchtstroming boven aan en daalt weer



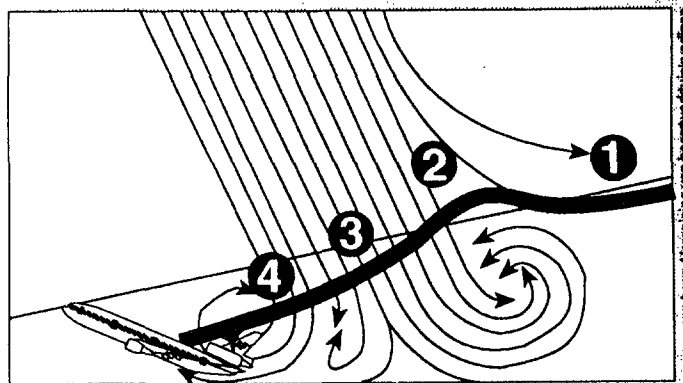
INFOGRAFIEK SIJTHOFF PERS

stewardessen die de ramp heeft overleefd, is in Faro achtergebleven vanwege een botbreuk. De twee passagiers zijn kort na aankomst op Schiphol huiswaarts gekeerd.

De windvlaag, waarover de gezagvoerder sprak, kan volgens meteoroloog P.J. van Haren van Meteocconsult 'zeker zijn voortgekomen' uit het zogenoemde 'gustfront' dat zich bij Faro had ontwikkeld. Uit zo'n gustfront kan plotseling koude lucht naar beneden stromen.

Het front was volgens Van Haren nog volop in ontwikkeling. De directeur van de luchthaven van Faro, die het ongeluk vanuit de verkeerstoren zag gebeuren, zegt dat hij het vliegtuig zag neerstorten vlak voor het zou landen. Dat zou, meent Van Haren, kunnen zijn veroorzaakt doordat de DC-10 tijdens

VALWINDEN



ZONDER WAARSCHUWING

1. Het vliegtuig nadert een valwind. De horizontaal uitstromende lucht laat de luchtsnelheid toenemen en duwt het vliegtuig omhoog.
2. De vlieger verlaagt de neusstand en het vermogen. Tegelijkertijd nemen wind en luchtsnelheid af terwijl het vliegtuig in de neerwaartse stroming terecht komt.
3. De vlieger heeft de valwind herkend. De neusstand wordt verhoogd en er wordt maximum vermogen gegeven. Het vliegtuig bevindt zich nu echter in de kern van de windvlaag.
4. Het vliegtuig verlaat de windvlaag, maar krijgt nu te maken met een dramatische toename van de staartwind.
5. Het uiteindelijke lot van dit vliegtuig is afhankelijk van vele factoren. Hieronder uiteraard omvang en kracht van de windvlaag en karakteristieken van het vliegtuig maar vooral ook de tijd die de vlieger verloren liet gaan vóór hij de windstoot herkende alsmede zijn vaardigheid in het toepassen van ontsnapingsmaatregelen.

de daling in die neerwaarts stromende lucht is terechtgekomen. De windrichting was 15 knopen uit zuidoost om 06.00 uur, ruimend naar zuidzuidoost en afnemend tot 12 kno-

pen rond 09.00 uur. Er was dus zijwind van ruim tien knopen en dat is binnen de limiet van 25 tot 30 knopen waarbinnen een vliegtuig veilig kan landen.

ANNULEREN NA RAMP IS KOSTBARE ZAAK

Ondanks crash gaan vakanties gewoon door

Er was gisteren bij veel reisbureaus weinig te merken van de gevolgen van de ramp in Faro. De touroperators gaan ervan uit dat de komende dagen misschien iets minder zal worden geboekt. 'Maar de praktijk leert dat dat niet lang duurt'.

DOOR RIEN VAN DEN ANKER

Rijswijk — Enkele uren na het ongeluk met de DC-10 van Martinair op het vliegveld van Faro in Portugal vertrokken gistermiddag alweer drie Boeings van Transavia van Schiphol richting zuidelijk Portugal. Landen op het vliegveld van

Faro was voor het eerste vliegtuig toen nog onmogelijk, zodat die toeristen eerst naar Sevilla vlogen en vandaar met bussen naar de Algarve werden vervoerd. De twee andere Transavia-vliegtuigen landden later wel op Faro.

„De vakanties gaan gewoon door”, aldus een touroperator.

„Natuurlijk zijn de mensen geschrokken, maar de mening overheerst dat de kans dat je iets overkomt op weg naar Schiphol, groter is dan in de lucht”.

Er was gisteren bij veel reisbureaus weinig te merken van een veranderd boekingspatroon. „Maar zo vlak voor de kerst is het altijd wat stiller”, is de mening. Arke-directeur Ferdinand Fransen gaat ervan uit dat er de komende dagen misschien iets minder zal worden geboekt. „Maar de praktijk leert dat dat niet lang duurt”.

Anders was de sfeer op de kan-

toren van de zeven touroperators, die de DC-10 hadden gecharterd. Het gaat om Rent A Casa in Zoetermeer, Wolfs Reizen in Beuningen, HOT Portugal in Waddinxveen, NBBS in Leiden, Bel Air in Rotterdam en Sudtours en Zonnetour in Amsterdam. Op vrijwel al deze kantoren werd men tot vanmorgen overstelpt met telefoontjes van familieleden. Alle zeven reisorganisaties hebben inmiddels vertegenwoordigers naar Faro laten vliegen om hun

klanten zoveel mogelijk op te vangen en te begeleiden.

Een aantal grotere organisaties heeft sinds de ramp op Tenerife, meer dan vijftien jaar geleden, een speciaal draaiboek klaarliggen. „Tenerife was een dure leerschool. Daarna is alles goed geëvalueerd en het resultaat daarvan brengen we nu in praktijk”, zegt adjunct-directeur F. Schoenmakers van Bel Air. Even na de melding van de ramp werden bij hem meteen de gegevens van de dertien bij de ramp betrokken personen uit de computer gehaald. Daarna is contact opgenomen met de kantoren, waar de reizen waren geboekt en met Martinair.

„Bovendien is er regelmatig overleg met de reisleidster op

de rampplek, die zo goed en zo kwaad als dat gaat de belangen van de overlevenden probeert te behartigen”. Veel informatie kon Schoenmakers verder niet geven.

Directeur Simone Wenink van de reisorganisatie Rent A Casa zegt eveneens een plan voor noodgevallen te hebben. Haar bedrijf had 72 klanten in de DC-10 van Martinair. „In zo'n ramplan staat hoe en waar mensen moeten worden opgevangen en met welke vliegtuigen ze zo snel mogelijk naar huis kunnen worden gehaald. In de praktijk blijkt het nu toch anders uit te pakken. Toestellen die je had willen inschakelen, vertoeven net ergens anders of zijn niet beschikbaar”.

Hans Kuyper van HOT Portugal met 86 klanten in het ramplvliegtuig, wijst op een ander probleem. „Ook wij zaten vooral in het begin verlegen om informatie”, aldus woordvoerder Hans Kuyper. „Dan is het moeilijk om verontruste mensen te vreden te stellen”.

Op veel reisbureaus belden gisteren wel klanten die de komende dagen nog naar de winterzon zullen vertrekken: een aantal van hen heeft geboekt voor de Algarve. Of annuleren ook mogelijk is, was veelal de vraag. „Voor die mensen is op zich weinig te doen”, aldus Gerard Couvreur van de ANVR-vereniging van Reisorganisatoren. „Annuleren is dan een heel

kostbare zaak, want je krijgt niets terug. Een plotselinge vlieg angst na een ernstig ongeluk staat niet in de regels van de annuleringsverzekering”. Op het Portugees Verkeersbureau in Amsterdam heerste gisteravond een bedrukte stemming. Men vreest dat de vliegramp negatief effect zal hebben op het toerisme naar Portugal, dat de laatste jaren in trek is door het relatief lage prijspeil. Jaarlijks gaan er zo'n dertigduizend Nederlanders per vliegtuig naar dat land, van wie er ongeveer zestig procent de Algarve bezoeken. Vooral na de Golfoorlog steeg de belangstelling ten nadele van bestemmingen als Turkije en Griekenland.

Hoofdrol voor vrijwilligers bij hulpverlening

VERVOLG VAN VOORPAGINA

Faro – In drie hotels in het centrum van Faro zijn ongeveer honderdtwintig mensen gehuisvest, die bij de ramp met het Martinair-toestel uitsluitend lichte verwondingen hebben opgelopen. Hoeveel van hen de komende dagen met hun kneuzingen, blauwe plekken en snijwonden in ons land terugkeren, is niet bekend.

Een aantal reist wellicht alsnog door naar hun vakantiebestemming. Bijna vijftig passagiers die niet of nauwelijks gewond waren geraakt, zijn gisteren meteen naar hun uiteindelijke reisdoel in Portugal gegaan.

De meeste omgekomen passagiers zaten op de plaats waar het vliegtuig in tweeën is gebroken. De brand die zich razendsnel een weg door de romp heeft gevreten, werd nog aangewakkerd door de harde wind.

Geredden

In tegenstelling tot eerdere berichten zijn bijna driehonderd geredde passagiers – gewond of niet gewond – in het ziekenhuis van Faro onderzocht. An-

dere ziekenhuizen in de Algarve waren weliswaar in staat van paraatheid gebracht, maar niettemin werd voor de opvang op één plaats gekozen.

Veel lof is er voor een groep Nederlandse vrijwilligers die in de Algarve woont en spontaan een hulpteam vormde onder leiding van de advocate mr. Marianne Does. Bij de hulpverlening hebben ook Nederlandstalige Portugezen een belangrijke rol gespeeld.

In de hotels waar de licht- en niet-gewonde passagiers na onderzoek in het ziekenhuis waren ondergebracht, heerste gisteravond een stemming die varieerde van ingehouden vrolijkheid tot diep verdriet.

In de hal van het Ibis-hotel, halverwege het vliegveld en Faro, zit Eldert Ruiter (38) uit Castricum met grote witte pleisters op zijn rechterwang en boven het opgezwollen linkeroog. Hij was voor het vijfde jaar op weg voor een vakantie in het zuiden.

„Een rustige vlucht”, zegt Ruiter. „Boven Spanje, de Pyreneeën geen enkele last. Slechts een klein beetje turbulentie. En

dan dit”.

Hulp

De meeste Nederlandse hulpverleners kwamen gisteravond rond half negen aan op de luchthaven van Faro. In de Airbus, met de naam 'Prins Maurits', bevonden zich onder meer een team van acht artsen van het Amsterdam Medisch Centrum (AMC) en acht man verplegend personeel. Hun eerste zorg ging uit naar de patiënten met zware brandwonden.

„We moeten proberen hen zo spoedig mogelijk naar Nederland te krijgen”, aldus een van de chirurgen. „De toestand van patiënten met ernstige brandwonden blijft, zo leert de ervaring, vierentwintig uur stabiel. Daarna kunnen er grote problemen ontstaan. Er moet dus grote haast worden gemaakt, omdat we er niet zeker van zijn dan de gewonden in Portugal de juiste behandeling zullen krijgen”.

Medicamenten

Voor het vervoer van de patiënten was gistermiddag op Schip-

hol een grote hoeveelheid medische apparatuur en medicamenten aan boord geladen, onder meer steriele dekens en vele honderden liters infuus-vloeistoffen. Twee specialisten van het Brandwondencentrum van het Zuiderziekenhuis in Rotterdam waren 's morgens al vanaf Zestienhoven naar Portugal gevlogen in een poging om via Lissabon Faro per auto te bereiken.

Op Rotterdam Airport en in Denemarken werden vanmorgen twee speciale vliegtuigen in gereedheid gehouden. In deze kleine toestellen kan hooguit één patiënt met brandwonden worden vervoerd, omdat ook een in deze wonden gespecialiseerde arts, een anesthesist en een verpleegkundige moeten meevliegen. Ook moet extra medische apparatuur worden meegenomen, onder meer voor de beademing voor de zwaar gewonde slachtoffers.

Leden van het traumateam zijn vanmorgen begonnen met hun ronde langs de ziekenhuizen in de Algarve om te beslissen wie in aanmerking komt voor de vlucht naar Schiphol. De kans bestaat dat een aantal gewonden in Lissabon er zo slecht aan toe is dat vervoer niet verantwoord is.

Onzekerheid

Tot minder dan een uur vóór de landing van de Airbus met de hulpverleners en -goederen was het gisteravond overigens nog uiterst onzeker of het toestel daadwerkelijk in Faro aan de grond kon komen.

Het vliegtuig was van Schiphol opgestegen met bestemming Sevilla in Spanje. Na twee uur vliegen kwam in de cockpit het verlossende bericht van de verkeerstoren op Faro, dat de Airbus daar kon landen.

Dat hield dus in dat de zwartgeblakerde rompdelen van de verongelukte DC-10 van Martinair van het beton waren gesleept. Enkele minuten eerder waren overigens al twee kleinere toestellen van Transavia geland. Deze vliegtuigen waren in de loop van de dag naar Sevilla in zuid-Spanje uitgeweken.

Op Faro, de bekende havenstad van de populaire vakantie-streek Algarve in het zuiden van Portugal, heeft het vliegverkeer weer zijn aanvang genomen.

Condoléance van koningin

Den Haag — Koningin Beatrix heeft gisteren Martinair-directeur Martin Schröder in een telegram haar condoléances overgebracht. „Diep geschokt door het bericht over het vliegtuigongeluk bij Faro betuigen wij u onze gevoelens van diep medeleven met de families van de slachtoffers en met hen die bij het ongeluk gewond zijn geraakt”, zo luidt de tekst van het telegram.

Bevallen vrouw geen slachtoffer

Lissabon — Een ziekenhuis in Faro maakte er gistermiddag plotseling melding van: Nederlandse overlevende van vliegramp schenkt het leven aan een kind. 'Moeder en kind maken het goed', aldus een woordvoerder, slechts enkele uren na de ramp.

Gisteravond volgde, net zo plotseling, de rectificatie. De bevallen vrouw bleek geen slachtoffer van de ramp en ook geen Nederlandse. Het ziekenhuis had in de grote drukte patiënten door elkaar gehaald.

'We dachten dat de bliksem in het toestel was geslagen'

DOOR WIM DE REGT
IN FARO

Faro — Honderden gestrande Nederlandse passagiers stonden gisteravond laat op het vliegveld van Faro te wachten op een stoel in een van de twee Transavia-toestellen of in een Boeing 767 van Martinair, die hen naar Schiphol zouden terugbrengen.

Zij hadden toen al meer dan twaalf uur in de vertrekhal doorgebracht tot het ogenblik dat de start- en landingsbaan was vrijgemaakt van de wrakstukken van de in tweeën gebroken en uitgebrande DC-10 van Martinair.

De Boeing 767 van de chartermaatschappij was het toestel, waarvan gezagvoerder F. Charbon de ramp met de DC-10 voor zijn ogen had zien gebeuren. Hij was enkele ogenblikken vóór de brand en de daaropvolgende explosie van het drie-motorige vliegtuig wel veilig aan de grond gekomen. Later op de dag meldde de captain aan het hoofdkantoor van Martinair op Schiphol, dat hij het gedeelte van de DC-10 vóór de vleugel als een deur naar rechts had zien scharnieren. Meteen daarna was het achterste gedeelte in brand gevlogen.

Tankwagens

Veel vakantiegangers, die 's morgens omstreeks half negen op hun terugvlucht naar Nederland stonden te wachten, waren ook ooggetuige van het ogenblik. De 43-jarige Fries A. Korsten uit Joure vertelde dat hij eerst aan een brandende

tankwagen had gedacht, toen hij een meterslange strook vuur langs de baan zag.

Een andere getuige had gezien dat het toestel met de linker-vleugel de grond had geraakt voordat het in brand vloog. „Pas na enkele minuten volgde de explosie en een geweldige vuurzee en zwarte rookwolken. Even daarvóór heb ik enkele mensen uit een gat in de romp zien springen. Zij hebben nog geluk gehad”.

Pas na een uur hoorden de Nederlanders, die van een vakantie in de Algarve naar ons land terug wilden, dat het verongelukte toestel een DC-10 van Martinair was, die een extra vlucht naar Faro had gemaakt. Berichten over doden en gewonden hoorden ze via hun draagbare radio's in uitzendingen van de Wereldomroep.

Toen het toestel op Faro landde, was het volgens Korsten bar slecht weer. „Het stortregende, er waren sterke windvlagen en het weerlichtte. Daarom dachten we eerst dat de bliksem in het toestel was geslagen”. Zijn verhaal staat haaks op de verklaring van Martinair, dat er van noodweer geen sprake was en dat de weersomstandigheden een veilige landing geenszins onmogelijk hadden gemaakt. Het heeft de afgelopen drie dagen hard geregend aan de Algarve. Het weer deed gisteren sterk aan het Nederlandse klimaat denken.

Gesloten

Volgens de door de zon gebronsde Nederlanders, die achter de glazen wanden van de vertrek-

hal de ramp voor hun ogen hebben zien gebeuren, kwam de hulpverlening langzaam op gang. Korsten schatte dat de eerste brandweerwagen pas na tien minuten ter plaatse was en de eerste ambulance pas na een kwartier. „We zijn hier nu eenmaal geen Schiphol”, zei een functionaris van de luchthaven gisteravond verontschuldigend.

De Portugese autoriteiten hebben besloten de media niet over het verloop van het onderzoek naar de ramp en de hulpverlening te informeren. De kantoren van de directie van het vliegveld waren gisteren hermetisch gesloten. „Geen tijd”, was het enige commentaar.

Aan boord van de verongelukte DC-10 waren relatief veel jonge gezinnen met kleine kinderen, die aan de Algarve overwinterende ouders en grootouders tijdens de kerstdagen zouden gaan bezoeken.

Op de luchthaven van Faro wees gisteravond laat er bijna niets meer op dat er 's morgens een vreselijke ramp was gebeurd. Het was er wel aanzienlijk drukker dan normaal op dit tijdstip, door het feit dat het vliegveld de hele dag gesloten was geweest. Nadat de enige start- en landingsbaan weer was geopend, stroomde de vertrekhal in enkele uren leeg. Op ruime afstand van het platform markeerden enkele schijnwerpers de plaats van de wrakstukken van de uitgebrande DC-10, maar wie dat niet wist, veronderstelde dat er, ondanks de hevige regen, aan de baan werd gewerkt.

Geschokte Martin Schröder vol lof over zijn bemanning

Schiphol — Pas het tweede telefoontje op de brug van het cruiseschip in het Caribisch gebied bevestigde de angstigste vermoedens van Martin Schröder, directeur van Martinair en zijn echtgenote Tineke. Om vier uur 's nachts was de oprichter van de chartermaatschappij door de kapitein op de brug geroepen voor een drin-

gend telefoontje. Het werd in het eerste gesprek duidelijk dat er iets ergs was gebeurd op het vliegveld van Faro, maar de verbinding werd verbroken.

„We hebben na het afbreken met bonkend hart zitten wachten op het volgende gesprek”, aldus vanmorgen mevrouw Schröder. Het tweede gesprek

bevestigde de ernstigste vermoedens. Tineke Schröder: „We waren verslagen, verbijsterd en zijn meteen onze koffers gaan pakken”.

In haven

Het cruiseschip lag toevallig in een haven, wat de terugreis naar Nederland iets makkelijker maakte. Vannacht zijn zij

via New York teruggevlogen. Mevrouw Schröder was zelf ooit ook stewardess en kan zich goed voorstellen wat de bemanning van het rampvliegtuig heeft meegemaakt. Zij denkt zich de komende dagen 'verdienstelijk te kunnen maken' voor de slachtoffers. Waarschijnlijk brengt ze vanmiddag al een bezoek aan de familieleden en nabestaanden van de slachtoffers die worden opgevangen in het Ibis hotel bij Schiphol. „Onze gedachten zijn bij alle mensen die dit heeft getroffen”, stelt mevrouw Schröder, die sterk bij het bedrijf is betrokken. Hoewel niet formeel

in dienst is zij regelmatig op het hoofdkantoor om haar man van advies te dienen.

Martin Schröder arriveerde vanmorgen om kwart over zeven aangedaan op het hoofdkantoor van Martinair bij Schiphol om zich te laten informeren over de stand van zaken. Niet eerder dan vanmorgen tien uur waren alle inzittenden van het vliegtuig gevonden in ziekenhuizen, hotels en pensions. Schröder heeft 'niets dan lof' voor de Portugese autoriteiten ook al heeft het erg lang geduurd voordat lijsten met slachtoffers bekend waren.

Ook voor het dertien mannen en vrouwen tellende cabinepersoneel, van wie twee stewardessen worden vermist en zeker vijf gewond raakten, is hij vol lof. „Ze hebben zich buitengewoon goed gedragen en hebben enorm veel reddingswerk verricht”. Hij kon vanmorgen nog niets zeggen over de drie nog vermiste leden van de bemanning.

Schröder staat bekend als een betrokken manager. Van alle zaken, groot en klein, is hij op de hoogte; alle personeelsleden kent hij. Hij eist van zichzelf en ook van andere medewerkers volledige inzet.

Informatie moeizaam door de slechte verbindingen

In het hoofdkantoor van Martinair zijn gisteren de hele dag crisisteams bezig geweest met de gevolgen van de ramp met de DC-10 in Faro. De slechte verbindingen met het vliegveld Faro maakten de berichtgeving over slachtoffers en overlevenden moeilijk.

DOOR MAAIKE KRAAYVELD

Schiphol — Het rampenplan van chartermaatschappij Martinair is gistermorgen onmiddellijk na de melding van de crash met de DC 10 met Nederlandse toeristen in Faro in werking getreden. In drie zalen in het hoofdkantoor op Schiphol zijn tientallen deskundigen in de weer. Er moet onderzoek worden ingesteld naar de oorzaak van de ramp, er moeten vluchten voor gestrande passagiers worden georganiseerd en vooral moeten de slachtoffers en overlevenden worden geïdentificeerd en opgevangen. In sportcentrum Elzenhof op Schiphol is dan al een opvangcentrum ingericht voor familie-

leden van passagiers uit het ramptoestel, maar daarvan wordt niet zoveel gebruik gemaakt. Toch zijn er artsen, psychiaters en psychologen aanwezig die ook betrokken waren bij de opvang van nabestaanden van slachtoffers van de Bijlmer-ramp.

Chaos

Gegevens over de vliegramp moeten komen uit het crisiscentrum van Martinair. Woordvoerder U. Buijs geeft ieder uur een persconferentie, maar veel nieuws is er in de loop van de dag niet. In de chaos op het door noodweer geteisterde vliegveld van Faro wordt maar niet duidelijk wie de ramp hebben overleefd en wie er als gewonden zijn afgevoerd of zijn omgekomen.

Behalve crisisbeheersing in eigen huis worden er vanuit het hoofdkantoor op Schiphol andere hulpdiensten ingeschakeld. Het traumateam van het AMC ziekenhuis in Amsterdam wordt gemobiliseerd en het Rampen Identificatie Team (RIT) van de Rijkspolitie. Ook de Vereniging van Verkeersvliegers stuurt vertegenwoordigers. Het speciaal door Martinair ingestelde informatienummer is voortdurend overbezet. Ook familieleden van passa-

giers die naar andere bestemmingen zijn gevlogen met Martinair bellen voor informatie.

Over de oorzaak van de ramp tasten de deskundigen ook 's avonds nog in het duister. Het zou de harde wind zijn geweest, maar verkeersvliegers bevestigen dat er geen enkele aanleiding was de landing op Faro niet te maken vanwege van de wind. Technische gebreken sluit Martinair vooralsnog uit. Het toestel is vijftien jaar oud, maar wordt door Buijs omschreven als een 'werkpaard'. Ook over de deskundigheid van de vliegers bestaat geen twijfel: ze hebben een uitstekende staat van dienst.

In Portugal zelf zijn inmiddels hostessen van de zes touroperators waarbij de passagiers van de MP 495 hadden geboekt de Algarve ingetrokken op zoek naar overlevenden en toeristen die zich naar hun vakantiebestemming hebben brengen. Aan de hand van hun informatie kan de lijst met namen van overlevenden en vermisten worden bijgewerkt.

Directeur Martin Schröder van Martinair vertrekt 's middags uit Florida waar hij verbleef om via New York terug te keren naar Europa. Het is de bedoeling dat hij zich in Portugal op de hoogte stelt van de situatie.

KLM-GEZAGVOERDER BART BAKKER:

'Oude' DC-10 technisch bepaald niet-verouderd

DOOR MARTIJN DELAERE

Den Haag — Vooralsnog gaan de deskundigen er van uit dat het Martinair-toestel het slachtoffer is geworden van een voor Europa zeldzame omslag

van het weer.

Welke instrumenten heeft de gezagvoerder van een DC-10 tot zijn beschikking bij een landing tijdens slecht weer? Bart Bakker, gezagvoerder bij de KLM en voorzitter van de internatio-

nale organisatie van verkeersvliegers Ifalpa, neemt de tijd voor zijn antwoord.

„Normaal gesproken kunnen we met een DC-10 een automatische landing maken”, zegt Bakker, die een DC-10 vliegt, hetzelfde type toestel dat gisteren verongelukte.

„Daar heeft het toestel een programma voor, maar dan moet je wel signalen hebben van het in-

strument landingssysteem (ILS). Als de DC-10 dat heeft, dan kun je onder redelijk slechte weersomstandigheden landen. Op de luchthaven is een elektronisch systeem dat onder een bepaalde hoek een straal uitzendt in de lengte van de landingsbaan, zowel in het verticale als het horizontale vlak, en die naar de landingsbaan toeleidt. Die signalen worden op-

gevangen door de antennes van het vliegtuig en die worden verstaald in een afwijking ten opzichte van de hartlijn van dat instrument landingssysteem en die leidt tot aan de baan. Samen met de radarhoogte-meter kan het vliegtuig een automatische landing uitvoeren. Alle afwijkingen die door het weer op het vliegtuig worden uitgeoefend worden geconverteerd door de afwijkingen ten opzichte van de hartlijn".

Die mogelijkheid om met het ILS te werken hangt niet af van de ouderdom van het DC-10 toestel? (De DC-10 die bij Faro verongelukte was vijftien jaar oud.) Bakker: „De DC-10 was, hoewel hij al achttien jaar oud is, voor zijn tijd bijzonder geavanceerd en blaast technisch zijn partijtje nog goed mee. Alleen wat bij de airbus A-310 digitaal is, is bij de DC-10 analoog".

Stel nu dat de verkeerstoren doorgeeft dat op een bepaalde hoogte het één en ander mis is, wat doet de bemanning van een DC-10 dan? „Het enige wat wij

doen als wij turbulentie of een windverandering doorkrijgen, is een bepaalde opslag op onze snelheid plaatsen. Dan betekent dat we harder gaan vliegen om een buffertje te scheppen. Als de wind dan wegvalt en daarmee de voorwaartse snelheid blijven we op hoogte".

Dallas

Zeven jaar geleden gebeurde een bijna identiek ongeluk bij het immense vliegveld van Dallas/Fort Worth in Texas. Ook toen verongelukte een toestel, een L-1011 Tristar van Delta Airlines, bij de landing. Bart Bakker daarover: „Het lijkt er heel erg op, maar het is wel veel te vroeg om te spreken over oorzaken van het ongeluk met de DC-10 van Martinair. Alle gegevens moeten worden nagekend en nagekeken. Maar zo op het eerst gezicht zit er een overeenkomst in".

„Dat ongeluk in Dallas kwam door een heel snelle windverandering. Luchtdruk heeft er niets mee te maken. We proberen altijd tegen de wind in te

landen. Valt nu opeens de voorwaartse wind weg, dan is je energie-verhouding ten opzichte van de lucht om je heen verstoord en verlies je draagkracht. Als je dan dezelfde snelheid houdt, verlies je hoogte". Zoals gezegd kan een DC-10 blindelings landen, zelfs met slecht weer. Toch heeft de DC-10 van Martinair gisteren twee pogingen tot landen gedaan. Waar duidt dat volgens Bakker op? „Dan kan verschillende oorzaken hebben. De baan waarop hij landde, baan 11, wordt niet bediend door een ILS. Daar moet hij gebruik maken van een VOR (very high frequency receiver)-radiobaken, dat hem alleen maar richting en afstand geeft. De piloot moet zelf het vliegp pad bepalen. De nauwkeurigheid van dat systeem is veel minder dan het ILS. De 'tunnel' waarin hij moet vliegen is veel wijder doordat elke afwijking ten opzichte van de hartlijn van de tunnel groter is. Faro heeft twee banen. Baan 29 heeft de ILS wel, maar wordt hoofdzakelijk in

westelijke richting gevlogen. De wind was uit zuidoostelijke richting en hij had geen keuze tussen ILS of VOR".

Het onweerde in Faro toen de gezagvoerder de Martinair DC-10 aan de grond wilde zetten. Welke invloed kan dat hebben gehad op het toestel? „Bij hoge onweerswolken krijg je uitstromende lucht, die op grote hoogte afkoelt. Die stuift op de aardbodem en die gaat alle kanten uit. De wind verandert opeens en de snelheid van het toestel verandert ten opzichte van zijn omgeving. Dat heb ik op kleine schaal ook wel meegemaakt. Heel onverwacht. In Londen. Goddank hadden we een grote snelheid. Er waren toen wel problemen gemeld en het is geen gebied waar je het verwachtte. In Europa is het veel zeldzamer dan in de Verenigde Staten. Daar heb je extreme weersomstandigheden, waarbij het erg warm is en je een opbouw krijgt van onweerswolken die erg koud worden. Dan krijg je vreemde situaties".

WVC bereidt opvang slachtoffers voor

Den Haag — Het ministerie van WVC bereidt de opvang van gewonden en nabestaanden van de vliegramp in Nederland voor. Volgens een woordvoerder van het departement zal de geneeskundige hoofdinspectie zowel ziekenhuizen, huisartsen als Riagg's benaderen ter voorbereiding van de opvang. Dit is meegedeeld na overleg met de betrokken verzekeraars. Het is geen uitzondering dat het ministerie de rol van bemiddelaar op zich neemt. Wel is nu gekozen voor een zeer snelle start, aldus de zegsman. Vooralsnog gaat geen vertegenwoordiger van WVC naar Faro.

De ANWB wil in overleg met Martinair zo snel mogelijk een centraal coördinatiepunt in het leven roepen.

Martinair huurt kamers Ibis-hotel

Schiphol — Martinair heeft in het Ibis-hotel op Schiphol kamers gehuurd, waarin familieleden van slachtoffers en betrokkenen van de vliegramp in Faro zijn ondergebracht.

De Elzenhof, dat door Martinair tijdelijk was ingericht als opvangcentrum, is vanmorgen vroeg gesloten. „Het is in het hotel comfortabeler en de mensen kunnen daar eventueel slapen", aldus een woordvoerder van de chartermaatschappij. Het gaat om twintig groepjes mensen.

Programmering op tv aangepast

Hilversum — Vanwege het vliegtuigongeval hebben de Nederlandse omroepen hun televisieprogrammering aangepast. Documentaires en klassieke muziek vervangen amusementsprogramma's. Nederland 3 wordt door de gezamenlijke omroepen gebruikt voor speciale programma's over de ramp. De AVRO-directie heeft voor morgenavond de speciale aflevering geschrapt van het tv-programma In de hoofdrol, dat geheel zou worden gewijd aan de verkiezing van sportman, sportvrouw en sportploeg van 1992. In plaats hiervan wordt de Tsjechische speelfilm Anna uitgezonden.

VPRO's Lolapaloeza alsnog afgeblazen

Hilversum — De VPRO heeft gisteravond op het laatste moment het programma Lolapaloeza moeten wijzigen. Vlak voor het begin van de uitzending, waarin een interview met een wethouder van Loenen was opgenomen, hoorde de redactie dat de betrokken wethouder tot de vermisten in Faro behoort. „De vrouw van de burgemeester van Loenen had de aankondiging van het interview gezien en waarschuwde ons telefonisch dat de wethouder bij de vermisten was", aldus een woordvoerder van de VPRO. „Omdat het begin van het item al liep en wij het verhaal nog wilden controleren, hebben wij direct het programma onderbroken. Het bleek inderdaad te gaan om dezelfde man. Zijn vrouw wordt eveneens vermist, hun zoon behoort tot de overlevenden".

Passagiers ramptoestel willen niet met vliegtuig terug naar Nederland

Dodental vliegramp Faro 53

Het dodental van de ramp met het Martinair-vliegtuig in het Portugese Faro is definitief bepaald op 53 mensen. Onder hen zijn 6 kinderen. Inmiddels zijn 44 doden geïdentificeerd. De lichamen van de niet-geïdentificeerden zijn zo verkoold, dat identificatie alleen mogelijk is aan de hand van gebitten of genetisch materiaal. Meer dan 90 mensen liggen nog in ziekenhuizen in Faro en Lissabon. Vanmiddag keren de meeste gewonden met twee vliegtuigen terug naar Nederland.

SCHIPHOL • HENNY VAN EGMOND

Een zichtbaar aangeslagen Martin Schröder, president-directeur van de luchtvaartmaatschappij, maakte dit vanmorgen tijdens een persconferentie bekend.

Een woordvoerder van het Rampen Identificatie Team (RIT) op het vliegveld van Faro ontkent echter dat er al slachtoffers zijn geïdentificeerd. „Het identificatieproces is nog niet eens begonnen. Wij willen het liefst de stoffelijke resten naar Nederland overbrengen”, aldus de woordvoerder.

Dat Martinair zegt dat de slachtoffers wel geïdentificeerd zijn en de RIT niet, is mogelijk te verklaren doordat de vliegtuigmaatschappij bij een eerste

inspectie meent dat de 44 slachtoffers gemakkelijk te herkennen zijn en 9 niet. Het RIT daarentegen wil aan elk stoffelijk overschot een naamplaatje.

De meeste gewonden keren in de loop van vandaag terug naar Nederland. De eerste groep Nederlandse gewonden heeft vanmorgen rond 11.15 uur het ziekenhuis in Faro verlaten op weg naar het vliegveld. Veel overlevenden geven echter te kennen dat ze niet in een vliegtuig terug naar Nederland willen. Hulpverleners proberen hen ervan te overtuigen dat een vliegtuig toch de snelste manier is om in Nederland terug te keren.

Schröder weigerde iets zeggen over de oorzaak van het on-

geluk. Hij wil eerst het onderzoek afwachten. Opmerkingen over het slechte weer en plotse, linge windstoten tijdens de landing als mogelijke oorzaak voor het ongeluk noemde hij „volstrekt speculatief”.

Schröder keerde rond zeven uur vanmorgen terug in Nederland van een vakantie in het Caraïbisch gebied. Hij bevond zich op een cruiseschip toen het ongeval plaatsvond in Faro. „Ik werd via de scheepsradio op de hoogte gesteld”, aldus Schröder, die besloot onmiddellijk terug te keren.

Schröder deelde mee dat afgelopen nacht zeven bemanningsleden terugkeerden van de verongelukte DC-10. Een stewardess moest gewond achterblijven. Twee stewardessen vonden de dood. De cockpitbemanning komt later terug, want die moet nog worden verhoord door de Portugese autoriteiten. Schröder was overigens vol lof

over het werk van de bemanning.

Rond kwart voor vijf vanmiddag wordt een Airbus met 36 gewonden die op een brancard moeten worden vervoerd op Schiphol verwacht. Het vliegtuig is als een hospitaal ingericht. De gewonden worden begeleid door Nederlandse artsen en verpleegkundigen. Een uur later komt een Boeing 767 met lopende patiënten en nog eens 10 mensen die op een brancard moeten worden verplaatst.

De nieuwe hangar van Martinair op Schiphol-Oost wordt ingericht als mortuarium. Het Rampen Identificatie Team zal in die hangar de identiteit van de laatste negen doden vaststellen. Nadat alle slachtoffers zijn geïdentificeerd, wordt in deze hangar ook een herdenkingsdienst gehouden, aldus Schröder. Hij vertelde niet wanneer de stoffelijke overschotten terugkeren naar Nederland.

Veel lof voor kalme reactie stewardessen

FARO/SCHIPHOL
BILL MEYER EN ED BLAAUW

In hun emotionele verhalen over de verschrikkelijkste momenten uit hun leven zijn veel overlevenden vol lof over het optreden van het cabinepersoneel van Martinair. De stewardessen worden geprezen om de kalmte waarmee ze passagiers hielpen het brandende toestel te verlaten.

„De stewardessen bleven opvallend rustig en kalm hun werk doen. Door hun aanwijzingen konden nog veel mensen op tijd het toestel verlaten”, vertellen Brabander Kees Kelders en Amsterdammer Martin Westerman. „Toch liepen veel passagiers brandwonden op. Sommi-

gen liepen verward rond het wrak, soms op zoek naar familie of vrienden die nog in het toestel zaten.”

„Het plafond in het toestel ging als golfplaat op en neer. De bagagebakken raakten los en vlogen door het toestel. Er was meteen een klein brandje in de cabine. Stewardessen hebben de deuren voor ons opengezet. De glijbaan was in de fik geraakt, dus zeiden ze dat we uit het toestel moesten springen. Zelf hebben we mensen die niet durfden te springen naar buiten geduwd.”

Vijf stewardessen, twee ste-

wards en twee passagiers keerden vanmorgen vroeg terug uit Faro. De twee passagiers verlieten Schiphol zo snel mogelijk. De licht gewonde stewardessen en stewards werden in een aparte ruimte opgevangen door familie. Volgens een woordvoerder waren zij nog „te beroerd” om de pers te woord te staan.

Cabinepersoneel van Nederlandse vliegtuigmaatschappijen is uit en te na getraind op noodsituaties. Stewards en stewardessen mogen pas na uitvoerige veiligheidsstrainingen de lucht in. In hun opleiding, die gemiddeld vijf weken duurt, is tien dagen ingeruimd voor het onderdeel *flight safety* (vluchtveiligheid). Ze leren in *flight-simulators* en *mock-ups* (nagebouwde delen van het interieur van het vliegtuig) onder meer hoe te handelen als brand in het toestel uitbreekt en hoe ze passagiers bij een noodlanding zo snel mogelijk veilig het vliegtuig uit krijgen.

Jaarlijks moet bedienend personeel opnieuw het veiligheids-examen afleggen. Daarnaast krijgen stewards en stewardessen voor elke vlucht steekproefsgewijs veiligheidsvragen van hun purser voorgelegd. Wie de antwoorden niet weet, moet aan de grond blijven.

Bij evacuatie-oefeningen komt onder meer de cabine vol rook te staan en worden geluiden nagebootst. „Het is allemaal levensecht. Alleen, effecten van een noodlanding of crash die je niet kunt oefenen, zijn het loslaten van allerlei zaken. Spullen die opeens door de cabine vliegen”, zegt woordvoerder Peter Offerman van KLM.

Volgens korpschef Nico de Ruiters, die verantwoordelijk is voor het bedienend personeel van vliegtuigmaatschappij Transavia, wordt in de opleiding en tijdens de herhalingen ook veel aandacht besteed aan 'eerste hulp bij ongelukken'.

Overlevenden: Hulpverlening was niet berekend op ramp

'Ik dacht: Kind, wat een vuurdoop'

FARO • BILL MEYER-ANP

„Mij krijg je nooit meer in een vliegtuig”, roept Trijntje Pondman uit Nijmegen. Samen met haar man en haar dochters van zeven, elf en dertien jaar vloog ze gisteren met de DC-10 van Martinair voor een korte vakantie naar de Algarve. De drie dochters beleefden op een verschrikkelijke manier hun luchttoer.

Voordat de DC-10 de landing inzette, was het toestel enorm aan het schudden. „We wisten meteen dat het fout zou gaan”, zegt Trijntje Pondman die met haar gezin bijkomt in het Ibisshotel nabij de luchthaven van Faro. Het gezin zat in het gedeelte van het toestel waar brand uitbrak. Eén van de meisjes zat klem in haar stoel. „Mijn man moest geweld gebruiken om de stoel kapot te krijgen en mijn dochttertje te bevrijden”, aldus mevrouw Pondman. Het gezin kon uiteindelijk ontsnappen via gaten in het plafond en de zijkant van het toestel.

In het hotel zit ook Eldert Ruiter (38) uit Castricum. Zijn vrouw ligt in het ziekenhuis van Faro. Hij is licht gewond. Ruiter was voor het vijfde jaar op weg voor een vakantie in het zonnige zuiden. Hij zat naar het beeldschermje boven zijn hoofd te staren

toen hem het gierende geluid van de motoren opviel. Even later schoten de schermpjes los, scheurde het plafond open en vloegen afgebroken stoelen over hem heen.

„Ik zag alleen nog rotzooi, hoorde gegil.” Aanvankelijk was zijn eerste gedachte: „Wegwezen”. „Ik was mijn vrouw helemaal vergeten, tot ik haar hoorde gillen. Ze lag beklemd onder stoelen en puin en daar overheen kropen allemaal passagiers die er uit wilden. Ik ben teruggerend door de modder en heb haar er aan haar armen uitgetrokken, mensen opzij duwend en dreunen uitdelend. Ze heeft een ruggewervel gebroken maar ze kan haar voeten nog bewegen, God zij dank. In het ziekenhuis was het een chaos. Ze hebben röntgenfoto's van mijn hoofd gemaakt, alleen zijn ze die weer kwijtgeraakt. De wond boven mijn oog werd met een washandje schoongemaakt en zonder verdoving gehecht.”

De man van Corrie Vroombout (36) ligt ook in het ziekenhuis in Faro, maar haar 14-jarige dochter en haar vriendinnetje worden vermist. Ze hoopt dat ze in een ziekenhuis liggen, maar ze weet het niet zeker. In het vliegtuig kreeg ze even het gevoel dat ze op wintersport ging. „Noodweer. Overal sneeuw.” Het vliegtuig hobbelde raar, maar

ongerust werd ze niet. „De vriendin van mijn dochter vloog voor het eerst. Ik dacht nog wel: 'Kind, wat een vuurdoop voor je.'”

Volgens Corrie landde het vliegtuig met een rotvaart. „Ik zag de motor in brand staan. Een klap, we rolden over de kop, op eens was het dak open. Ik had mijn gordel nog om, hoorde mijn man roepen: Cor kom, Cor kom. We zijn weggerend en weer terug om mijn dochter en haar vriendin te zoeken. Het was zo'n bende. Ik wist niet waar ik moest kijken. We zijn weer het veld in gerend toen het toestel dreigde te ontploffen. Onderweg sleepten we mensen mee die niet meer konden lopen.”

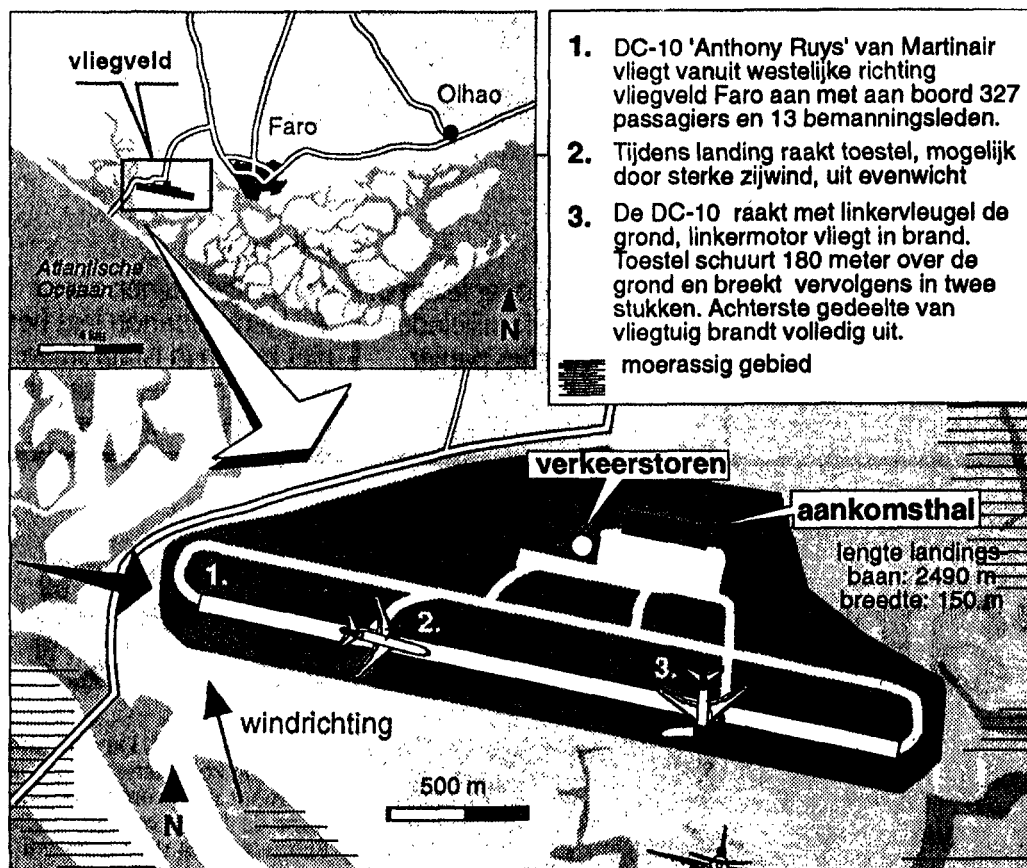
Twee andere geredde passagiers van het vliegtuig, Chris Nieuwenhuizen en Cobie Dijkstra, vinden dat de eerste hulp op de luchthaven absoluut niet berekend was op een ramp. „De hulpverleners liepen maar verdwaasd heen en weer. Ik heb wel honderd keer mijn naam moeten geven. Toen het transport naar de ziekenhuizen op gang kwam, was men ook daar slecht voorbereid. Zwaargewonden lagen in de gangen te kermen.” Haar vriendin heeft Cobie Dijkstra sinds de landing niet meer gezien.

Vliegtuigen naderen Faro vanuit zee

HAARLEM • RONALD FRISART

Het vliegveld van Faro ligt pal aan zee, ongeveer vier kilometer van het stadje. Het luchthaventje ligt in een moerasachtig gebied vol schorren, slikken en kanaaltjes. Vliegtuigen naderen de landingsbaan vanuit zee. Het verkeersgebouwtje was tot twee jaar geleden buitengewoon krakkemikkig, maar is tegenwoordig sterk gemoderniseerd.

Vanuit Faro (spreek uit: Faroe) is het per auto alleen bereikbaar over een niet al te best onderhouden tweebaansweg. Dat weggetje werd gisteren onmiddellijk afgesloten om ambulances ongehinderd doortocht te verlenen. De verbinding over de weg met de hoofdstad Lissabon is naar Nederlandse begrippen zeer slecht. Automobilisten doen er een uur of vier over om de ruim 200 kilometer via een tweebaansweg te overbruggen. Slechts de laatste tientallen kilometers voor de Portugese hoofdstad kan gebruik worden gemaakt van een vierbaans-



weg. Die omstandigheden maken het vervoer van gewonden naar Lissabon per ambulance ondoenlijk. Vandaar dat daarvoor gisteren legerhelikopters zijn ingezet.

Faro geldt niet als het belangrijkste toeristenoord aan Portugals populaire zuidkust. Wel is het het administratieve en bestuurlijke centrum van de Algarve. Zo is Nederland er

vertegenwoordigd door een consul honorair. Faro is reeds lang een uitvoerhaven voor producten als zuidvruchten, wijn en kurk.

Telefoon bij reisbureaus roodgloeiend

LEIDEN •

De NBBS verkeert nog in het ongewisse over het lot van zes passagiers die via de Leidse reisorganisatie hadden geboekt voor Faro. Vanmorgen vroeg was duidelijk dat er in elk geval één van de NBBS-reizigers bij de ramp is omgekomen. Van 19 mensen staat vast dat ze ongedeerd zijn gebleven. „Afgaande op de informatie die we nu hebben, concluderen we dat van de resterende 17 mensen er nog eens elf ongedeerd zijn gebleven. Van zes reizigers hebben we nog niks gehoord”, aldus een NBBS-woordvoerder. In totaal hadden 37 personen (36 volwassenen en een baby) een reis naar de Algarve geboekt.

„De telefoon heeft roodgloeiend gestaan”, aldus NBBS-directeur M. van het Kaar, net als overigens woordvoerders van de andere reisorganisaties wier klanten in het ramptoestel zaten.

Gistermorgen heeft de NBBS direct contact gezocht met de familie van alle passagiers. Velen belden zelf. „Sommigen waren echt volstrekt in paniek. Vragen over passagiers die via ons naar Cuba zijn vertrokken of met een andere maatschappij naar London zijn gegaan, zijn niet ongevoel”, aldus Van der Kaar.

De NBBS heeft, net als een aantal andere reisorganisaties, gisteren een afgevaardigde naar Portugal gestuurd om lopende zaken te regelen. „In de eerste plaats moet die persoon natuurlijk zo veel mogelijk de slachtoffers helpen. Maar er zijn bij voorbeeld ook mensen die gewoon met vakantie willen en ons vragen de bagage voor hen op te snorren.”

'The other Dutch airline' actief op velerlei markten

Tweede ongeluk in historie Martinair

De vliegcrash in Portugal is het tweede ongeluk waarmee de luchtvaartmaatschappij Martinair in haar 34-jarig bestaan wordt geconfronteerd. In 1974 vloog een DC-8 van Martinair op Sri Lanka tegen een berg. Daarbij kwamen 191 mensen om het leven.

SCHIPHOL • WIM BANK

Martinair is, met een omzet die in 1992 voor het eerst boven 1 miljard gulden uitkomt, de tweede luchtvaartmaatschappij van Nederland. Zelf profileert de maatschappij zich als 'the other Dutch airline', de tegenhanger van de KLM.

Martinair werd in 1958 opgericht door Martin Schröder. Met zijn latere concurrent John Block begon de oud-luchtmachtvlieger op 24 mei van dat jaar zijn bedrijf dat zich bezighield met reclamevluchten en rondvluchten. De jonge maatschappij groeide snel en specialiseerde zich aanvankelijk in het vervoer van toeristen naar de

populaire vakantiebestemmingen rond de Middellandse Zee.

Anno 1992 is Martinair actief op velerlei markten. Naast het vakantievervoer, inmiddels ook op verre bestemmingen in het Verre Oosten, de Verenigde Staten en Midden-Amerika, zijn er het vrachtovervoer en de verhuur van toestellen met bemanning in de rustige wintermaanden wanneer er minder vakantie-gangers zijn.

Door de spreiding van activiteiten is de chartermaatschappij minder gevoelig voor veranderingen in de conjunctuur. Zo kon Martinair ten tijde van de Golfoorlog, toen het vakantievervoer dramatisch afnam, zijn toestellen inzetten voor vervoer

van Amerikaanse manschappen en materieel naar het Midden-Oosten. Dat is mede mogelijk omdat de vloot flexibel is opgebouwd. Een aantal van de toestellen kan in korte tijd worden omgebouwd van vracht- in passagiersuitvoering en omgekeerd.

De vloot bestaat momenteel uit drie Boeing 747's, drie DC-10's, twee Airbusen van het type A310 en vijf Boeing 767's. Daarnaast heeft Martinair een dochter op Lelystad die zich onder andere bezighoudt met vliegopleidingen en rondvluchten nog eens twaalf kleine toestellen in gebruik.

In de jaren zestig deed eigenaar/oprichter Schröder zijn bedrijf van de hand om verder te kunnen groeien. De aandelen zijn thans in handen van de KLM, Nedlloyd en enkele banken. Schröder bleef wel directeur van Martinair.

Maij vraagt Raad voor de Luchtvaart advies

Aanwijzen vooronderzoeker moeilijk

DEN HAAG • JAN KUYLS
HAAGS REDACTEUR

Het aanwijzen van een onafhankelijk onderzoeker voor de vliegcrash in het Portugese Faro blijkt minder gemakkelijk dan het lijkt. Minister Maij-Weggen (verkeer) heeft de Raad voor de Luchtvaart gisteren advies gevraagd. Is dat binnen, dan kan de minister de zogenoemde vooronderzoeker benoemen. Na de Bijlmerramp is de plaats en functie van de vooronderzoeker onderwerp geweest van een diepgaande discussie. De vraag werd gesteld of de Rijksluchtvaartdienst vanwege zijn betrokkenheid bij het ongeluk (de luchtverkeersleiding valt onder de dienst, red.) wel de juiste

instantie was om het onderzoek te leiden. Het parlement heeft door in te stemmen met de nieuwe Luchtvaartongevallenwet gekozen voor een onafhankelijk onderzoeker. In die wet is expliciet geregeld dat de minister de Raad voor de Luchtvaart advies moet vragen. De Luchtvaartongevallenwet is inmiddels door Tweede en Eerste Kamer aangenomen, maar kan volgens een woordvoerder van het ministerie formeel nog niet worden toegepast. De wet bevat ook een leeftijdsgrens voor de voorzitter van de Raad voor de Luchtvaart. De huidige voorzitter is, aldus het ministerie, te oud en een nieuwe voorzitter is nog niet benoemd.

Door de Raad voor de Lucht-

vaart toch om advies te vragen, handelt Maij volgens het ministerie „op grond van de oude, feitelijk nog van toepassing zijnde Luchtvaartrampenwet, maar in de geest van de Luchtvaartongevallenwet”. Het onderzoek naar de toedracht van de vliegcrash gebeurt overigens door een team dat onder leiding staat van een Portugese vooronderzoeker. In dit team zitten drie mensen van het Bureau Ongevallen van de Rijksluchtvaartdienst. Deze drie rapporteren te zijner tijd aan de Nederlandse vooronderzoeker, die op zijn beurt verslag uitbrengt aan de Raad voor de Luchtvaart. Verwacht wordt dat Maij nog vandaag de Nederlandse vooronderzoeker zal benoemen.

Identificatie wordt heidens karwei

FARO • Het identificeren van de slachtoffers in Faro gaat een heidens karwei worden, aldus medewerker B. Reker van de Nederlandse ambassade in Lissabon gisteren. Ongeveer twintig dode-

lijke slachtoffers zijn zo verkoold, dat identificatie waarschijnlijk alleen mogelijk zal zijn aan de hand van gebitten of genetisch materiaal. Een team van zes bergers en technische rechercheurs van het Rampen Identificatie Team is gistermiddag naar Faro afgereisd.

Ramp bezorgt verzekeraars grote schade

De ramp in Portugal bezorgt de verzekeringswereld een formidabele schadepost. Alleen al het verlies van het vliegtuig kan leiden tot een schade-uitkering van naar verwachting vele tientallen miljoenen, ook al was het toestel meer dan vijftien jaar oud. De hoogte van de uitkering wordt mede bepaald door de staat van onderhoud van het vliegtuig. Daarbij is van belang wanneer de machine haar laatste revisiebeurt heeft ondergaan.

DEN HAAG • GPD

De DC-10 verkeerde in elk geval in goede staat. Het was een van de twee vliegtuigen die de Nederlandse luchtmacht onlangs van Martinair Holland heeft gekocht voor de ondersteuningsoperaties ten behoeve van de Luchtmobiele Brigade. Martinair heeft het toestel echter teruggehuurd voor de tijd dat de luchtmacht het nog niet echt nodig heeft. Hoewel Defensie haar eigen materieel niet verzekert, bevat het terugleasecontract wel bepalingen omtrent de dekking van ongevalsrisico's.

De Martinair-vloot is verzekerd bij Lloyd's in Londen en bij een consortium van verzekeringsbedrijven. Daar hoort ook de Nederlandse Luchtvaartpool bij, een gezamenlijk assurantiebedrijf van Nederlandse verzekeringsmaatschappijen, waar binnen- en buitenlandse luchtvaartondernemingen zich tegen de gevolgen van ongelukken hebben verzekerd.

Bij deze verzekeraars heeft Martinair ook haar aansprakelijkheid jegens de inzittenden van het verongelukte vliegtuig afgedekt. Op grond van het Verdrag van Warschau moeten luchtvaartmaatschappijen aan hun passagiers of hun nabestaanden een uitkering te verstrekken als hun iets overkomt als gevolg van een ongeluk met het vliegtuig. Die uitkering belooft op het ogenblik ruwweg maximaal 100.000 dollar (circa 175.000 gulden).

Verzekeraar De Europeesche, waarbij ook de hulporganisatie SOS is gevestigd, heeft gisteren al mensen naar Portugal gestuurd om overlevenden van de luchtramp bij te staan, terugkeer van slachtoffers naar Nederland te organiseren en een overzicht te krijgen van wat er straks aan schadeclaims kan worden verwacht. Ook de ANWB heeft mensen naar Faro gestuurd om bijstand te verlenen.

Grilligheid wind lijkt oorzaak ramp

DEN HAAG • GPD

Slecht weer is zeer waarschijnlijk de oorzaak van de ramp bij Faro. De Portugese luchtvaartautoriteiten hadden gistermorgen om zes uur GMT (zeven uur Nederlandse tijd) een speciale waarschuwing uitgegeven voor gevaarlijke weersomstandigheden.

De waarschuwing betrof zware turbulentie, onweersbuien en zware ijsvorming. Letterlijk luidde de waarschuwing: „Sigmet nr 1 valid 210600/211200 fct mod loc sev cht fl 350/xxx ts and sev ice”. Vrij vertaald: Waarschuwing nummer 1 geldig op 21 december van 0600 tot 1200 uur GMT voorspelling matige, lokaal zware turbulentie tot 35.000 voet, zware onweersbuien en zware ijsvorming.

Zulke waarschuwingen krijgen vliegers voor elke vlucht uitgereikt. Mocht de waarschuwing na vertrek komen, dan wordt de bemanning via de boordradio op de hoogte gesteld. Het is uiterst onwaarschijnlijk dat de vlieger niet van deze ernstige waarschuwing op de hoogte was.

Onweer zelf is niet gevaarlijk voor vliegtuigen. Maar bij onweersbuien komen vrijwel altijd zware windstoten voor. Bovendien is ijsvorming op de vleugels mogelijk. Ijsvorming kan gevaarlijk zijn voor vliegtuigen. Daarentegen zijn alle verkeersvliegtuigen voorzien van apparatuur om ijs tijdens de vlucht van de vleugels te verwijderen.

Het gevaarlijkst is echter turbulentie. De wind komt dan in korte tijd uit verschillende richtingen en kan ook plotseling wegvallen. Juist dat laatste kan

ernstige gevolgen hebben.

Normaal gesproken landt een vliegtuig tegen de wind in. De wind was op het moment van het ongeluk zuidoostelijk. De baan ligt bijna pal in oost-west richting, zodat de piloot gisteren in ieder geval last had van dwarswind.

Afhankelijk van de windsterkte 'hangt' het vliegtuig altijd enigszins tegen de wind in. Daardoor landt het altijd eerst op een van de hoofdwielen. Omdat de wind in dit geval van rechts kwam, landde het vliegtuig dus eerst op het rechterhoofdwiel.

Wat nu gebeurd kan zijn, is dat vlak voor de landing de wind plotseling wegviel, een niet ongebruikelijk verschijnsel bij turbulentie. Omdat de piloot het vliegtuig tegen de wind had gehangen, heeft het vliegtuig dan de neiging nog verder over te hellen. Daardoor heeft de rechtervleugel de grond geraakt.

Als de weersomstandigheden te slecht zijn om te landen, heeft de vlieger de opdracht uit te wijken naar een ander vliegveld. Daarvoor is altijd genoeg brandstof aan boord. In zo'n situatie pogen de vliegers meestal één keer te landen waarna, als de omstandigheden te slecht zijn, een doorstart wordt gemaakt.

De captain van de DC-10 heeft dat in dit geval ook gedaan. Hij zette die pogingen niet door, waarschijnlijk omdat hij het niet verantwoord achtte te landen. Maar vermoedelijk omdat hij gehoord had dat vlak voor hem nog enkele vliegtuigen veilig waren geland, zette hij een laatste poging in, met de fatale afloop.

Tenerife nog steeds triest record in aantal doden

Achtste vliegramp met veel Nederlandse slachtoffers

DEN HAAG • ANP

Het ongeval met de DC-10 van Martinair is de achtste vliegramp in de geschiedenis van de Nederlandse burgerluchtvaart in de afgelopen zestig jaar, waarbij een groot aantal Nederlandse slachtoffers is gevallen. Met de ramp op Tenerife in 1977 voert Nederland de trieste ranglijst van doden in één vliegongeval aan.

14 juli 1935: Een Fokker F22 van de KLM stort neer op Schiphol; zes doden.

14 november 1938: Een DC3 van de KLM

stort neer op Schiphol; zes doden.

23 augustus 1954: Een DC6 van de KLM verongelukt boven de Noordzee bij IJmuiden; 21 doden.

6 oktober 1982: Een Fokker Fellowship 28 van de NLM komt ter hoogte van Moerdijk in hevig noodweer terecht en stort neer; 22 inzittenden komen om het leven.

27 maart 1977: Op het vliegveld van Tenerife botst een Boeing 747 van de KLM tijdens het taxiën op een soortgelijk toestel van de Amerikaanse maatschappij Pan-Am; 582 doden.

7 juni 1989: Op Vliegveld Zanderij in Pa-

ramaribo verongelukt een DC8 van Surinam Ariways als gevolg van gebrekkige communicatie tussen de cockpit-bemanning en de vliegleiding; 174 passagiers, onder wie 23 Nederlandse voetballers van Surinaamse afkomst, komen om.

4 oktober 1992: Een Boeing 747-vrachtvliegtuig van de Israëlische maatschappij El Al boort zich in de flats Groeneveen en Kruitberg in de Amsterdamse Bijlmer, nadat het toestel kort daarvoor de twee rechter motoren is verloren; 39 flatbewoners en vier inzittenden van het vliegtuig komen om.

Slachtoffers worden in Nederlandse ziekenhuizen geïsoleerd

AMSTERDAM/BEVERWIJK • ANP-GPD

De gewonden uit Faro zullen in Nederland worden opgenomen in geïsoleerde afdelingen van het Academisch Medisch Centrum (AMC) en het VU-Ziekenhuis in Amsterdam. Zo wordt voorkomen dat resistente bacteriën, die in Zuid-Europa veel voorkomen, zich verspreiden.

De kans is groot dat de patiënten de zogenoemde MRSA-bacterie bij zich dragen. Die op zichzelf vrij onschuldige bacterie is moeilijk te bestrijden met antibiotica en laat zich haast niet uit het ziekenhuis verwijderen.

AMC en VU-Ziekenhuis willen zo snel mogelijk een goede diagnose stellen. „De omstandigheden daarvoor waren in Faro

niet ideaal,” aldus een AMC-zegsman. Dat kwam vooral door gebrek aan röntgen-apparatuur. Sommige gewonden zou op brancards in de gangen van het plaatselijke ziekenhuis hebben gelegen.

Het brandwondencentrum van het Rode Kruisziekenhuis in Beverwijk kan maximaal twintig slachtoffers opvangen, aldus medisch-directeur J. Kiemel.

Nachtelijke emoties in de aankomsthal

SCHIPHOL • ERIC-JAN WETERINGS

Emotionele taferelen deden zich vannacht voor in de aankomsthal van Schiphol, toen om half twee de eerste vlucht met vakantiegangers uit Faro was geland. Veel huilende mensen, maar vooral vreugdetranen om hen die veilig terugkeerden. Ruim 14 uur later dan voorzien, kunnen reizigers vrienden en familieleden in de armen vallen. „Natuurlijk wisten we dat ze niet in dat ongelukstoestel zaten. Maar je gelooft het pas als je ze echt ziet.”

Van veel gezichten zijn de verschrikkingen van gisterochtend af te lezen. „We stonden in de vertrekhal te wachten toen we een enorme knal hoorden”, zegt een oudere man die een weekje naar Portugal is geweest. „Iedereen rende naar het raam om te kijken wat er gebeurde. We zagen een enorme vuurbal. Toen deinsde iedereen verschrikt terug.”

Anderen bevonden zich dichtbij de plaats van het ongeluk. „Ik zag een grote vlammenzee en tussen flarden rookwolken door mensen, kapotte mensen ... verschrikkelijk”, stamelt een vrouw. Dan krijgt ze haar familie in het oog. Door een dikke haag journalisten en onder het felle licht van camera's en flitsende fototoestellen moet de vrouw zich naar hen toe worste-

len. Onder de ongeveer 150 mensen in de aankomsthal bevinden zich enkele tientallen journalisten die allemaal graag haar verhaal willen horen. Omdat passagiers slechts mondjesmaat vanachter geblindeerde grote ruiten de aankomsthal binnen komen, krijgt iedere nieuwe reiziger een spervuur van vragen over zich heen.

De ergernis daarover bij de zenuwachtig heen en weer dreuntelende familieleden en vrienden stijgt. Even is er sprake van wat duw- en trekwerk, als boze familieleden de al te grote opdringerigheid van de pers willen corrigeren. Snel ingrijpen van een veiligheidsfunctionaris voorkomt dat de situatie uit de hand loopt.

Een paar passagiers krijgen geen enthousiast welkom. Niemand lijkt hen op te wachten. Een ongeveer 35-jarige man verklaart dat „niemand wist dat ik in m'n eentje op vakantie was naar Portugal; dat heb ik maar even zo gelaten”. Hij vertelt dat hij en andere getuigen van de ramp 's ochtends snel werden weggeleid naar een opvangcentrum bij het vliegveld van Faro. „Aanvankelijk zat ik daar heel rustig, maar hoe meer ik me realiseerde wat er was gebeurd, hoe harder ik begon te trillen. Gelukkig zijn we in dat centrum prima opgevangen.”

bij de touroperators nauwelijks tot vragen geleid over mogelijke annuleringen van vakanties. Dat heeft een ANVR-woordvoerder vanochtend meegedeeld.

Volgens de zegsman heeft de ervaring met soortgelijke rampen intussen geleerd dat het aantal annuleringen daarna over het algemeen meevalt. Vaak speelt hierbij ook geld een rol. De annuleringsverzekeraars

'Met olifant terugkomen moet kunnen'

LEIDEN • PAUL VAN DER KOOIJ

Als hij niet zoveel werk had gehad, had hij zelf in het ramptoestel gezeten met twee vrienden en een zus. Nu zat Leidenaar Ruben Verhasselt thuis. Toen hij het nieuws hoorde, probeerde hij anderhalf uur vergeefs met Martinair te bellen. Ook zijn buurvrouw, de zus van vriend Jan Telders, kwam er niet doorheen. Een bezoekje aan het huis van de vriend, leverde het telefoonnummer op van de reisorganisatie. Die bevestigde: de driem Leidenars zaten in het ramptoestel.

Buurman en buurvrouw gingen naar Schiphol. Maar ook daar viel het niet mee. De Elzenhof had maar een telefoon, „terwijl er tien hadden moeten staan. Ze hebben blijkbaar niets van andere rampen geleerd”, klaagt Verhasselt. Dat hij informatie kreeg, kwam doordat een van de gestrande vrienden zijn ouders had gebeld. Twee van de drie zaten op een hotelkamer met lichte verwondingen, de derde ligt in een ziekenhuis. Als die is hersteld, willen ze terugkomen. „Maar ze weigeren in een vliegtuig te stappen”, zegt Verhasselt. „Iedere druk om dat toch te doen, vind ik onfatsoenlijk. Zelfs als ze met een olifant terug willen, moet dat kunnen.”

keren namelijk geen geld niet uit als op grond van (plotseling) onstane vlieg angst van een reis wordt afgezien.

De ANVR heeft overigens over de mogelijke annuleringen gesproken met de verzekeraars. Afspraken zijn echter niet gemaakt. Verzekeraars beoordelen zelf of en wanneer ze geld uitkeren als mensen hun vliegtocht annuleren.

Ambassade nauwelijks bij ramp betrokken

HAARLEM • JOLANDA OUKES

De Nederlandse ambassade belist zelf wat voor maatregelen er moeten worden genomen als Nederlanders in den vreemde bij een ramp zijn betrokken. De mate waarin de ambassade zich daarmee bezighoudt, is afhankelijk van de rampzalige gebeurtenis zelf.

In het geval van het ongeluk met de DC-10 van Martinair laat de ambassade de hulpverlening en afhandeling over aan de organisaties die daarbij zijn betrokken. „De ramp met de DC-10 is een zaak van Martinair, de vliegveildautoriteiten en de reisverzekeraars. De ambassade helpt waar nodig, maar in eerste instantie is het een zaak van de betrokken organisaties zelf”, aldus Dagmar Bergsma van de afdeling voorlichting van het ministerie van buitenlandse zaken.

„Ambassadeur Nieman is wel aanwezig op de plek van de ramp. Hij bekijkt hoe de hulpverlening verloopt en verleent hand- en spandiensten. De ambassade komt pas in actie als reizigers die ongedaerd zijn spoorslags naar Nederland willen terugkeren maar geen papieren meer hebben. De ambassade zorgt dat ze die krijgen.” „In geval van oorlog ligt de zaak anders. Dan komt de ambassade wel in actie omdat er, op bijvoorbeeld een reisorganisatie na, niemand zich met in het nauw geraakte Nederlanders bezighoudt. De maatregelen die de ambassade neemt, bijvoorbeeld de evacuatie van Nederlandse toeristen, zijn echter afhankelijk van het land en de ernst van de situatie. Daar zijn geen vaste richtlijnen voor”, aldus Bergsma.

Weinig vragen over afzeggen vliegreizen

HOOFDDORP • ANP

De vliegramp heeft bij het Algemeen Nederlands Verbond van Reisorganisatoren (ANVR) en

Leven of dood op twee velletjes papier

SCHIPHOL • ED BLAAUW

Verdwaasd en verslagen komen een man en een vrouw uit sporthal De Elzenhof op Schiphol-Oost. Hij slaat een arm om haar schouder. Zij drukt haar hoofd tegen zijn jas. Vermoedelijk hebben ze in het opvangcentrum op de dodenlijst gelezen dat ze een of meer familieleden hebben verloren.

Gebogen lopen ze naar hun auto. Verslaggevers, die aan het begin van de toegangsweg naar De Elzenhof met blocnotes en microfoons staan te wachten, hopen op een reactie. Tevergeefs. De raampjes van hun auto blijven hermetisch gesloten. Met betraande gezichten rijden ze langs de versperring die de politie van de luchthaven heeft opgeworpen.

Binnen in De Elzenhof, dat met dranghekken is afgezet, liggen lijsten met namen van doden en overlevenden van de vliegramp. Een paar velletjes papier, die uitsluitel moeten geven over leven of dood. Auto's met mensen die in kwellende onzekerheid verkeren, nade-

Martinair heeft in het Ibis-hotel op Schiphol kamers gehuurd waarin de familie van slachtoffers en betrokkenen van de vliegramp in Faro zijn ondergebracht. De Elzenhof is vanochtend vroeg als opvangcentrum gesloten. „Het is in het hotel comfortabeler, en de mensen kunnen daar eventueel slapen,” aldus de zegsman.

ren De Elzenhof. „We zijn familie”, zeggen ze. „Rijdt u maar door”, gebaart de politie van de luchthaven.

Van heinde en verre komen mensen naar het opvangcentrum. „We moesten wel komen, omdat dat ene speciale telefoonnummer van Martinair steeds in gesprek was”, zegt Sasja Telders. Ze is net in De Elzenhof geweest. Haar broer en diens vriend en een zus van die vriend zaten in het ramptoestel. „Ze blijken te leven. Meer weet ik niet.” Ze is opgelucht. Ze wijst naar De Elzenhof, normaliter het vermaak- en sportcentrum van de NV Luchthaven Schiphol. „Ze weten daar haast niets. We gaan maar gauw naar huis. Misschien proberen ze ons wel te bellen.”

Het is drie uur in de middag. Op de weg naar De Elzenhof

ontstaat opeens een kleine file. Autoraampjes worden opengedraaid. Steeds weer klinkt het: „Familie, ja”. Ze mogen doorrijden. De angst staat op de gezichten. „Er zat familie van mij in het vliegtuig. Of ze nog leven of dood zijn, ik weet het niet”, zegt een man van middelbare leeftijd. Hij zit, óp van de zenuwen, achter het stuur. De vrouw naast hem kijkt zwijgend voor zich uit.

Dan arriveert een kleine auto met drie mensen. In een mum van tijd is de wagen omringd door brutale televisieploegen en schrijvende pers. Deze inzittenden verkeren in grote onzekerheid over hun zus. Met smeken de gezichten kijken ze naar de verslaggevers. Ze willen doorrijden. Een kwartier later komen ze weer terug. Opgelucht. „Ze zat in dat andere toestel van

Martinair, dat even daarvoor op Faro is geland.” De drie worden gefeliciteerd.

De meeste mensen die de moeilijke gang naar de Elzenhof maken, zwijgen. Een klein aantal is bereid te praten. „Ja, een broer van me en zijn vrouw zaten in dat vliegtuig.” „Vrienden van ons zijn met dat toestel opgestegen.” „Ik geloof dat mijn broer in dat vliegtuig zat.” Er zijn ook mensen die wel willen praten, maar van de spanning geen woord kunnen uitbrengen.

„Er komen weer mensen uit die sporthal”, roept een verslaggever. Twee mensen stappen in hun auto en rijden de toegangsweg af, de pers tegemoet. Betraande gezichten achter het autoraam. Een reporter tikt tegen de ruit. De twee kijken stoïcijns voor zich uit. De pers wijkt achteruit. Ze kunnen ongestoord vertrekken. De twee hebben hun verhaal al verteld. Zonder wat te zeggen.

Informatienummer: 06-8343

DEN HAAG • Familieleden en vrienden van inzittenden van de DC-10 'Antony Ruys' kunnen ook vandaag nog informatie over de vliegramp in Faro inwinnen via een speciaal telefoonnummer. Dit nummer is 06-8343.

Koningin Beatrix diep geschokt

DEN HAAG • Koningin Beatrix heeft gisteren in een telegram aan Martinair-directeur Martin Schröder gemeld diep geschokt te zijn door de ramp in Faro. „Diep geschokt door het bericht over het vliegtuigongeluk bij Faro betuigen wij u onze gevoelens van diep medeleven met de families van de slachtoffers en met hen die bij het ongeluk gewond zijn geraakt.”

Haarlemmers overleven vliegramp

HAARLEM • JOHN SCHOORL

De Haarlemse Lydia van Wooning, eigenaresse van een balletstudio aan de Nieuwe Gracht in Haarlem, bevond zich met haar vriend in de DC-10 van Martinair. Van Wooning is met ernstige brandwonden aan haar benen in een ziekenhuis in Faro opgenomen. Haar vriend ligt in een ziekenhuis in Lissabon. Dit meldde de moeder van Lydia van Wooning vanmorgen.

Ook de 35-jarige Haarlemse H.W. Verschuren heeft de vliegramp in Faro overleefd. Verschuren bevond zich met haar ouders, zuster, zwager en de twee kinderen van dit echtpaar in de DC-10. Ook zij kwamen heelhuids uit het vliegtuig. De familie ging naar Portugal om daar gezamenlijk de kerst door te brengen. H.W. Verschuren werkt in het raadhuis van Heemstede als hoofd bureau Algemene en Juridische zaken. De loco-secretaris van Heemstede, P.A. Fernandes, heeft contact met haar gehad. Ze vertelde dat haar gezondheidstoestand uitstekend is. De familie komt vanmiddag met een KLM-toestel naar Nederland terug.

Weather suspected in Martinair crash

Amsterdam: Heavy rain and strong winds are being blamed for the crash yesterday of a Martinair McDonnell Douglas DC-10-30CF at Faro Airport, Portugal, in which an estimated 44 people died. The remaining 283 passengers and crew on board the charter from Amsterdam survived, some sustaining serious injuries.

The DC-10 flight, which had been laid on as an additional charter to Faro because of heavy demand, had made two unsuccessful attempts to land before it made a third bid to touch down. Initial reports indicate that the aircraft was caught by a very strong gust of wind at the moment of touch-down, causing the port wing to dip down. This led to the port engine hitting the runway, at which point it burst into flames.

The stress caused to the wing and airframe at the time of impact appears to have caused the fuselage forward of the wing leading edge to fracture. The forward section then rotated around 180 degrees, while the rear section was engulfed in flames caused principally by the burning engine. It was in the rear fuselage section that most of the casualties were sustained.

Flight MP 495 arrived over Faro some 15 minutes after the previous Martinair aircraft, a Boeing 767, had landed safely.

The DC-10-30 was one of three in the Martinair fleet. The airline confirmed yesterday it had sent an investigation team to the crash site. McDonnell Douglas was considering similar action at presstime.

At Least 52 Are Killed In Portugal Air Crash

Chartered Dutch Jet Catches Fire In Bad-Weather Landing Attempt

By Peter Wise

Washington Post Service

LISBON — A Dutch jetliner carrying more than 320 holiday travelers crashed Monday and caught fire as it tried to land in a storm at Faro Airport in southern Portugal, killing at least 52 people, officials said.

At least five people were unaccounted for, an official at the office of the district's civil governor said.

Radio reports put the injured at more than 200; hospital officials said 11 were in critical condition.

[Carlos Saruca Salgado, the airport director, said that 54 people were killed, and that all others had been accounted for, Reuters reported from Faro. Cabrita Neto, governor of the Algarve region, said that at least 283 people were injured. Sources in Faro said about 80 survivors had left hospitals and checked in to local hotels.

[Officials for the airline, Martinair, said the plane carried 327 passengers, mostly Dutch nationals, and a crew of 13. It was en route from Amsterdam.]

Rescuers battled through dense smoke to bring the injured from the wreckage of the chartered DC-10. Many of the injured were badly burned, hospital officials said.

Some survivors jumped from doorways, windows and the gap caused by an explosion that split the fuselage in two pieces, survivors and witnesses said.

The plane was making a second attempt to land in heavy rain and crosswinds when a fire erupted in the right wing, according to airport officials. Some witnesses said the aircraft may have been hit by lightning.

The unidentified Dutch captain of the plane, who survived the crash with minor injuries, told Portuguese radio he felt a strong gust of wind hit the plane, tilting the right wing and causing it to hit the ground.

The wing scraped along the ground for more than 160 meters (180 yards) as the plane veered off the runway, witnesses said. One of the three engines hit the tarmac and caused an explosion, according to airport officials.

"There was a flash of light, all the lights went off and then there was an explosion," one passenger said. "I grabbed my mother and rushed out of the plane. Not everybody was so lucky."

Celestina Rosario, a tourist guide and one of six Portuguese citizens who survived the crash, said, "the plane immediately filled up with black smoke and everyone began scrambling to get out."

Another survivor described the panic as people tried to flee the aircraft. "There was screaming and people falling over each other,"

Marlous Jungerius said. "There was blood everywhere."

"Those of us who got out of the plane ran as hard as we could — people were running in all directions. We got to the terminal and there was nothing there, no one to help us, just people screaming all over the place."

Martinair in Amsterdam said the passengers included 12 children and eight babies.

The Portuguese Air Force sent helicopters and planes to ferry some of the injured, who could not be treated at Faro, to three hospitals in Lisbon, 220 kilometers to the north.

The Transport Ministry said the pilot had given no indication to the control tower that his plane was in trouble. That was confirmed by the airport director, who said the approach was "totally normal."

A spokesman for the Interior Ministry said the black-box flight recorder had been recovered from the wreckage and that an inquiry into the causes of the crash would be started immediately.

Martinair said it was sending experts to Faro to help with the inquiries. Many of the charred bodies would be difficult to identify, officials said.

It was the second major crash in three months to claim Dutch victims. An El Al cargo plane crashed into a block of apartments near Amsterdam Oct. 4, killing 43 people.

It was the first major accident at Faro Airport, which opened in 1967. Portuguese officials consider it one of the safest airports in the world, with good visibility.

Faro is the main holiday center for Portugal's southern coastal region, the Algarve. It is the destination of many tourist charter flights.

Zeker 54 doden en tientallen gewonden na crash DC-10 Martinair bij Faro

Wind lijkt oorzaak vliegramp

DEN HAAG/FARO - De ramp met de DC-10 van de Nederlandse chartermaatschappij Martinair op het Portugese vliegveld Faro is mogelijk veroorzaakt door felle windstoten tijdens de landing. De piloot van het ramptoestel, die de crash overleefde, heeft verklaard dat hij de controle over zijn toestel verloor nadat hij een hevige windvlaag had gevoeld en een explosie in het achterste deel van het vliegtuig had gehoord. Bij de ramp zijn, aldus het Portugese ministerie van Binnenlandse Za-

ken gisteravond, zeker 54 mensen om het leven gekomen.

Vele tientallen gewonden zijn in ziekenhuizen in Faro, Lissabon en een speciaal brandwondencentrum in Coimbra opgenomen. Het dodental kan nog oplopen omdat een aantal mensen, onder wie twee stewardessen, nog wordt vermist. Ook is een aantal slachtoffers met brandwonden er slecht aan toe. Martinair gaat er vanuit dat het totaal aantal doden kan oplopen tot 60.

De DC-10 had 340 mensen aan boord: 13 bemanningsleden en 327 passagiers, onder wie 20 kinderen. Op twee Portugezen na waren alle passagiers Nederlanders.

leden van het cabinepersoneel. Een of twee leden van het cabinepersoneel worden nog vermist. De piloot, H.W. van Staveren, heeft een gebroken sleutelbeen. De copiloot zou een gebroken kaak hebben. Koningin Beatrix heeft gisteren in een telegram aan Martinair-directeur Martin Schröder gemeld diep geschokt te zijn door de ramp met de DC 10 in Faro.

Meeste leden bemanning overleven ramp

SCHIPHOL - De meeste bemanningsleden van de verongelukte DC-10 hebben de ramp overleefd, zo heeft Martinair meegedeeld.

Het betreft de drie leden van de cockpitbemanning en zeker acht van de tien

Zijwind

De DC-10 'Anthony Ruis' verongelukte gistermorgen rond half negen bij een poging te landen bij slecht weer met hevige regen en een sterke zijwind, aldus functionarissen van het vliegveld. De Nederlandse meteoroloog P.J. van Haren van Meteoconsult noemde de weersomstandigheden in Faro „typisch bij een ongeluk als dit behorend". Naar verluidt heeft het KNMI rond 08.30 uur van Faro een bericht gekregen dat uitschieters in windsnelheden werden gemeten tot 34 knopen (ongeveer windkracht 8). Dat lijkt te wijzen op zogeheten *microbursts*, zeer plaatselijke valwinden die zich snel kunnen ontwikkelen.

Contact

Wat er precies gebeurde bij het eerste contact met de landingsbaan is nog onduidelijk. Volgens Martinair raakte de linkervleugeltip de baan waarna het toestel in stukken brak en in brand vloog. Volgens de prefect van Faro crashte het toestel nadat de as van het rechter landingsgestel bij de landing afbrak.

Landingspoging

Een luchtverkeersleider op Faro verklaarde gisteravond laat dat het toestel slechts één landingspoging deed. Dit is echter in volledige tegenspraak met verklaringen van overlevenden die zeggen dat het door het noodweer hevig schuddende toestel al twee mislukte landingspogingen had gedaan voordat het crashte.

Menselijke fout

Al een paar keer zijn we de laatste maanden ruw uit de vanzelfsprekendheid gerukt waarmee we afgaan op de veiligheid van onze normale vervoersvoorzieningen. We hebben altijd aangenomen dat de techniek zo'n mate van betrouwbaarheid heeft verworven, en dat de bedienaren van die techniek zo hoog geschoold zijn, dat we, met de statistieken in de hand, konden zeggen dat er nooit iets mis kan gaan.

In de Bijlmer, op het spoor bij Hoofddorp, en nu in Faro is gebleken dat we de techniek niet altijd in de hand kunnen houden. Het gaat hierbij vooral om de vraag of we de techniek niet zo veel nadruk hebben gegeven, dat we haar zelfs verantwoordelijkheid en gezag zijn gaan toekennen. Misschien schuilt hierin onze grootste, menselijke fout.



Honderden doden bij vliegrampen in 1992

• Januari: in de Vogezen stort een Airbus A-320 van de Franse luchtvaartmaatschappij Air Inter neer vlak voor de landing op het vliegveld van Straatsburg. 87 Doden.

• Januari: een transportvliegtuig van de Griekse luchtmacht stort neer vlakbij een lagere school. Drie bemanningsleden komen om.

• Februari: bij een vliegramp in Senegal komen 38 van de 51 inzittenden van een chartervliegtuig om het leven.

• Maart: een F-28 van USAir komt tijdens een sneeuwstorm in New York niet goed van de grond en stort neer. Bij de ramp komen 24 passagiers om het leven.

• April: een toestel van de Kenyase luchtmacht stort in de hoofdstad Nairobi neer op een flatgebouw. Zes flatbewoners en 49 inzittenden vinden de dood.

• April: alle 39 inzittenden van een Iraans verkeersvliegtuig komen om het leven wanneer het toestel ten zuiden van Teheran neerstort.

• Juli: een vliegtuig van de Indonesische luchtvaartmaatschappij Mandala stort neer op Ambon. 70 Doden.

• Juli: een Airbus A-310-100 van de Thaise luchtvaartmaatschappij Thai International Airways verongelukt in de Himalaya, ongeveer 50 kilometer ten noordwesten van de Nepalese hoofdstad Kathmandu. 113 Doden.

• Juli: tientallen mensen vinden de dood als een vrachtvliegtuig neerstort in een buitenwijk van de Georgische hoofdstad Tbilisi.

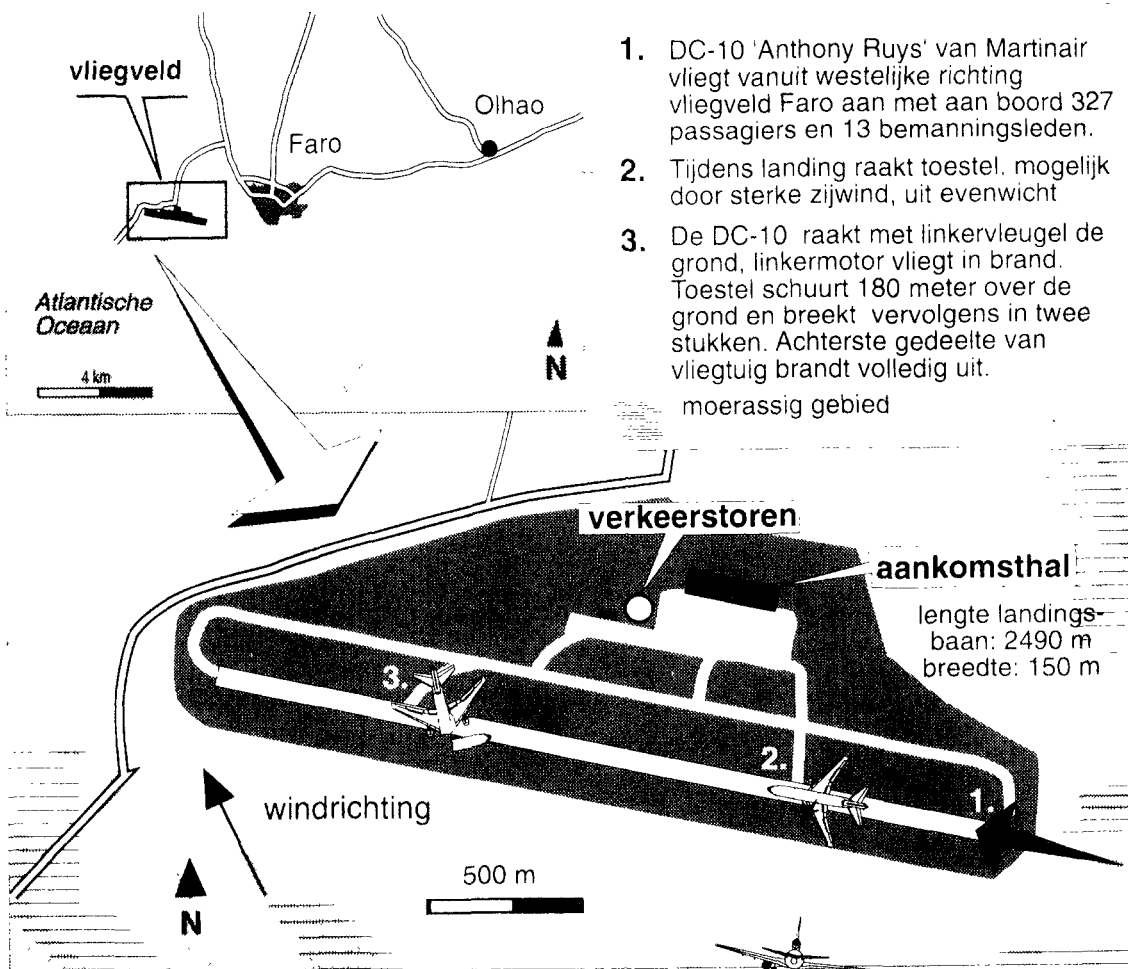
• Juli: een vliegtuig van Sovjet-makelij van de Yeminitische luchtmacht komt in een zandstorm terecht en stort in de woestijn van Aden neer. Niemand van de 58 inzittenden overleeft het.

• Juli: een Chinees lijntoestel, een Yak-42 toestel van Russische makelij, stort neer in Nanjing. Het toestel slaagt er bij het opstijgen niet in om van de grond te komen en vliegt. Bij de ramp komen 106 mensen om het leven.

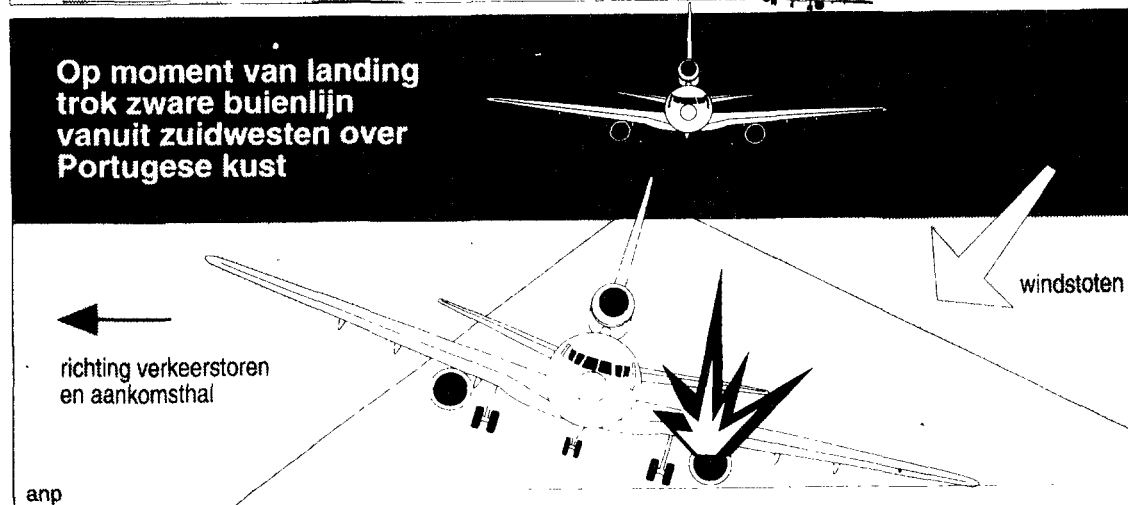
• Augustus: alle 82 inzittenden van een Russische Toe-

1. DC-10 'Anthony Ruys' van Martinair vliegt vanuit westelijke richting vliegveld Faro aan met aan boord 327 passagiers en 13 bemanningsleden.
2. Tijdens landing raakt toestel, mogelijk door sterke zijwind, uit evenwicht
3. De DC-10 raakt met linkervleugel de grond, linkermotor vliegt in brand. Toestel schuurt 180 meter over de grond en breekt vervolgens in twee stukken. Achterste gedeelte van vliegtuig brandt volledig uit.

moerassig gebied



Op moment van landing trok zware buienlijn vanuit zuidwesten over Portugese kust



ZOETERMEER - Sinds maandagochtend negen uur staat de telefoon bij de reisorganisatie Rent-A-Casa in Zoetermeer roodgloeiend.

Tweeënzeventig passagiers in het verongelukte vliegtuig in Faro hadden geboekt bij Rent-A-Casa. Ruim veertig van hen zijn om twee uur 's middags terecht. „We weten alleen dat ze in leven zijn. Of ze gewond zijn en zo ja, hoe zwaar, daar hebben we geen enkel zicht op”, zegt directeur E. Wenink.

„De hele dag zijn we druk bezig met lijsten bijhouden.

„Een kwestie van namen doorstrepen”

Passagiers bellen zelf op om te melden dat ze in leven zijn. Familieleden bellen ook op. Het is een kwestie van namen doorstrepen van mensen die zich melden en hopen dat er niemand overblijft.”

Problemen

De reisorganisatie heeft grote problemen met de communicatie. „Het is heel

moeilijk contact te krijgen met onze agente. Zij zit in een klein dorpje buiten Faro. Via Martinair krijgen we berichten door, evenals via de radio en televisie. Alleen weten we zo weinig zeker.”

Verwarring is er ook omdat bellers niet weten in welk vliegtuig hun familieleden hebben gezeten. Even voordat het verongelukte vliegtuig probeerde te landen, landde er nog een vliegtuig uit Nederland. Wenink gaat aan het eind van de middag naar Faro. „Ik moet kijken wat daar aan de hand is en wat ik kan doen.”

polev-134 komen om het leven als het toestel honderdvijftig kilometer ten noordoosten van Moskou neerstort.

- September: een Hercules C-130 van de Nigeriaanse luchtmacht stort neer in een moerasgebied drie minuten na het opstijgen van het vliegveld in de hoofdstad Lagos. 163 Doden.

- September: een Airbus A-300 van de Pakistan International Airlines stort neer boven Nepal. Alle 155 passagiers, onder wie twaalf Nederlanders, en twaalf bemanningsleden komen om.

- Oktober: een Boeing 747-vrachtvliegtuig van de Israëlische luchtvaartmaatschappij El Al stort neer op twee flatgebouwen in de Bijlmermeer. Er vallen 43 doden.

- Oktober: boven het westen van Java raakt een toestel van de Indonesische luchtvaartmaatschappij Merpati Airlines bij hevige regenval in moeilijkheden. Het toestel stort neer. Alle 31 inzittenden vinden de dood.

- November: een reclamehelikopter stort in de Chinese stad Yuanyuang neer in een mensenmenigte. 33 Mensen komen om het leven.

- November: een toestel van de Vietnamese nationale luchtvaartmaatschappij verongelukt op zijn vlucht van het Zuidvietnamese Ho Chi Minh-Stad naar Nha Trang. Bij de vliegramp komen dertig inzittenden, onder wie een Nederlander, om het leven.

- November: een vliegtuig van de Cubaanse maatschappij Aerocaribe vliegt in het noorden van de Dominicaanse Republiek tegen een berg en ontploft. 34 inzittenden komen om.

- November: in het zuiden van China stort een Boeing-737 van de Chinese luchtvaartmaatschappij CAAC bij de landing in Guilin neer. Geen van de 141 inzittenden overleeft de ramp.

- December: een Fokker F-27 van de Zaïrese maatschappij Scibe-air stort in het oosten van Zaïre kort voor de landing neer in bergachtig gebied. 34 Doden.

Vliegramp Faro achtste met veel Nederlandse slachtoffers

DEN HAAG - Het ongeval met de DC-10 van Martinair gisteren op de luchthaven van Faro in Portugal is de achtste vliegramp in de geschiedenis van de Nederlandse burgerluchtvaart in de afgelopen zestig jaar, waarbij een groot aantal Nederlandse slachtoffers is gevallen.

De ernstigste rampen tot nu toe:

- op 14 juli 1935 kwamen zes mensen om het leven toen een Fokker F22 van de KLM neerstortte op Schiphol.

- op 14 november 1938

kwamen ook zes mensen om, toen een DC3 van de KLM neerstortte, eveneens op Schiphol.

- op 23 augustus 1954 vonden 21 mensen de dood bij IJmuiden, toen een DC6 van de KLM verongelukte boven de Noordzee.

- op 6 oktober 1982 voltrok zich een ramp met een Fokker Fellowship 28 van de NLM ter hoogte van Moerdijk. De 22 inzittenden kwamen om het leven, nadat het toestel in een hevige noodweer terechtkwam.

- p 27 maart 1977 op het vliegveld van Tenerife, op Gran Canaria, kwamen 253

passagiers van een Boeing 747 van de KLM om het leven. Dat gebeurde toen het toestel tijdens het taxiën tegen een zelfde type vliegtuig van de Amerikaanse maatschappij PanAm botste. Ook de veertien bemanningsleden kwamen daarbij om het leven.

- op 7 juni 1989 kwamen op Vliegveld Zanderij in Paramaribo 174 passagiers van een DC8 van Surinam Airways om het leven, onder wie 23 Nederlandse voetballers van Surinaamse afkomst. Het toestel verongelukte als gevolg van een gebrekkige communicatie tussen de cockpit-bemanning en de vliegleiding.

- op 4 oktober van dit jaar verloren 43 mensen het leven in de Bijlmer, nadat een Boeing 747 van de Israëlische vliegmaatschappij El Al zich in de flats Groeneveen en Kruitberg boorde. Onder hen waren de drie inzittenden van het vrachtvliegtuig, dat kort daarvoor de twee rechter motoren was verloren.

Kort moment tussen raken van de grond en explosie gaf passagiers tijd

FARO - „Wij hoorden een harde knal en ik zag een grote vlam, de explosie was achterin het vliegtuig” aldus een van de overlevenden van de vliegramp die al uit het vliegtuig was gekomen vóór de explosie.

Coby Dijkstra uit Amsterdam zat achterin het toestel en slaagde erin door een deur naar buiten te komen. Samen met een jong meisje maakte zij zich wankelend uit de voeten en pas na 50 meter keek zij om en zag hoe even later het vliegtuig in vlammen opging en een explosie weerklonk. „Ik zei, kom op, rennen, want grote stukken van het vliegtuig kwamen aan onze kant naar beneden. Ik zag veel verbrande passagiers. De huid rond hun handen en hun rug was wit”.

Ook Fred Vulsing slaagde er in op tijd weg te komen uit zijn vliegtuigstoel. Toen het vliegtuig de landingsbaan naderde was er turbulentie, vertelt Vulsing. „De piloot probeerde de turbulentie het hoofd te bieden door snelheid te maken en dat gebeurde ongeveer drie keer, toen was er een harde knal. Het verongelukte, het landde niet”. „Het vliegtuig helde naar links, toen brak er kennelijk een vleugel en er waren door de ramen een heleboel vlammen te zien”, zegt Vulsing terwijl hij met trillende handen een sigaret vasthoudt.

Zijn vrouw Anita kreeg eerst haar veiligheidsriem niet los, toen bleven haar tas en haar jas vastzitten in de deur, maar uiteindelijk kon zij springen. Ook Vul-

sing maakte dat hij weg kwam. „Toen ik sprong was een brandslang al schuim aan het spuiten en wij renden, maar de explosie kwam pas toen we al 50 of 75 meter hadden gerend”.

Tijd

Hun verklaringen duiden erop dat er enige tijd verstreek tussen het moment dat het vliegtuig de grond raakte en de explosie. Dankzij die tussenpoze van ongeveer anderhalve minuut, konden tientallen passagiers zich nog redden.

Een van hen was Chris Nieuwenhoven uit Tilburg, die achterin het vliegtuig zat. De bagagerekken boven de stoelen sprongen open en de inhoud ervan viel naar beneden, zo vertelt zij.

„Een paar mensen waren gevallen in de gang, dus die hielpen we op omdat zij de doorgang blokkeerden...Er waren kleine kinderen bij, die tilden wij op. Iedereen werd de weg naar buiten gewezen door de stewardsessen die zelf bloedden maar heel flink waren en strikt in het naar buiten helpen van de mensen”.

Martinair hult zich op rampdag in stilzwijgen

Van onze verslaggever
RINZE BRANDSMA

SCHIPHOL – Begin deze maand is Martinair uitgeroepen tot beste charterluchtvaartmaatschappij in 1992 door de Nederlandse reisindustrie. Met grote voorsprong op de concurrenten. Het mededelingenbord met die trotse uitverkiezing wordt snel weggehaald, zodra journalisten dit en andere interne mededelingen over incidenten en bijna-ongelukken van de Martinair luchtvloot van dit jaar ontdekken.

„Zo'n vlieg-ramp is het ergst wat een maatschappij kan overkomen”, zegt Martinair-woordvoerder Udo Buys even daarna. Het is een van de weinige stellige mededelingen die Martinair op deze rampdag zal doen. Het meeste feitelijke nieuws komt juist niet van Schiphol. Martinair holt achter de informatie aan en wacht lang met feiten.

Pas om half 6 komt de eerste duidelijke mededeling, negen uur na het neerstorten, van wat in de loop van de ochtend al vanuit Portugal bekend was: zeker 52 lijken (op dat moment het officiële aantal, red.) zijn uit het uitgebrande toestel geborgen, er zijn elf vermisten en elf zwaargewonden. De cockpit-bemanning (twee piloten en de boordwerktuigkundige) zijn gewond, maar in leven uit de aan de bovenzijde vernielde en opengescheurde neus gehaald. Van het cabine-personeel, tien stewardessen, zijn er nog twee zoek of vermist.

Geruchten

De toedracht blijft onzeker, verscholen in een reeks van geruchten die in de loop van de dag niet geverifieerd kunnen worden. Dat het ter plekke tijdens de landing om 8.28 uur noodweer was, met rukwinden van opzij en plotseling wegvallende wind, ontkent Martinair. „Op grotere hoogte had het vliegtuig met hevige wind te kampen gehad, maar op de baan was het buig, geen storm of slecht weer, landen was volkomen verantwoord.” De passagiers waren niet meegedeeld dat de landing lastig zou zijn. Een

explosie voor de landing wordt ook ontkend. Volgens Frans Charbon, gezagvoerder van de Martinair Boeing 767, die net voor de ramp zonder problemen op Faro geland was, brak vuur uit tijdens of direct na de landing aan de linkerzijde van het toestel. Dat gebeurde mogelijk in een van de drie motoren, terwijl het vliegtuig een schuiver maakte. Daarbij raakte de linker-vleugel de grond. Direct daarna brak de romp vlak voor de vleugels, waarna de achterste helft in lichtelaai ging tot aan het staartstuk. Het toestel kwam tot stilstand naast de baan, met de afgebroken neus in een hoek van 90 graden op de rest van de romp.

Verbindingen

Martinair had grote problemen met telefonische verbindingen met Faro. Definitieve lijsten met aantallen doden, vermisten en overlevenden konden niet opgesteld worden. Dat kwam, doordat slachtoffers naar meer dan tien ziekenhuizen afgevoerd waren. Overlevenden werden opgevangen in een zo groot aantal verschillende hotels, pensions en bij particulieren in Faro, dat zij maandagavond nog niet allemaal achterhaald waren. Via de lokale media werden zij opgeroepen zich te melden. Ook de bevolking werd om medewerking daarbij verzocht.

Rampenteam

Nog voor het middaguur vertrok van Schiphol een eerste toestel met een rampenteam van Martinair en de Rijksluchtvaartdienst.

Om half 5 vertrok een Airbus A310 van Martinair met nog meer deskundigen van de RLD, een trauma-team van het AMC-ziekenhuis in Amsterdam en van de GG en GD, waarnemers van de Vereniging van Verkeersvliegers en acht man van het Rampen Identificatie Team naar Portugal. Zij konden landen in Faro zodra gisteravond vlak na 7 uur de landingsbaan weer werd vrijgegeven voor vliegverkeer.

Die Airbus A-310 is uitgerust met stretchers en zal waarschijnlijk vanochtend vroeg – de eerste vervoerbare gewonden vanuit Faro en Lissabon mee terugnemen naar Nederland. De Boeing 767, vlak voor de ramp in Faro geland, keerde laat in de nacht op Schiphol terug met de passagiers die in Faro maandagochtend na hun vakantie al zouden terugvliegen. Andere passagiers die vastzitten in Faro zullen door andere maatschappijen worden meegenomen. „Bij dit soort gebeurtenissen vallen concurrentie-barrières weg.”

Topdrukke

De ramp voltrok zich op een moment van topdrukke. Martinair vervoert, deze eerste dagen van de kerstvakantie, 17.500 passagiers naar zonbestemmingen als de Algarve, de Canarische Eilanden, de Dominicaanse Republiek en Florida. Alle beschikbare toestellen zijn in gebruik. Voor de rampvlucht hadden zes reisbureau's, uit het hele land, passagiers geboekt: Holland Overseas Travel (HOT) Portugal, Rent-A-Casa, Wolfs reizen, de NBBS, Sud-tours en Zonnetours.

Andere vluchten naar Faro werden uitgesteld tot laat in de avond of weken uit naar Sevilla, om van daaruit per bus de reis naar Faro te vervolgen.

Tranen

De ramp gaf in de vertrekhal van Schiphol weinig reacties. Maandagochtend was het daar zelfs rustig. Bij de balie van Martinair

meldden zich nauwelijks mensen. Passagiers die toch aan hun vakantievlucht begonnen reageerden nuchter: „in het verkeer heb je bij het oversteken ook grote risico's”, zoals een oudere echtgenoot zei. Bij de instapbalies barstte een Martinair-grondstewardess in tranen uit. De wegbrengers waren allang weer naar huis en zochten voornamelijk telefonisch contact met Martinair hoofdkantoor op Schiphol. Daar moest de telefooncentrale de eerste uren honderden telefoontjes verwerken. Ook in het hoofdkantoor liepen onder het Martinair personeel de emoties af en toe hoog op.

Opvang

Op Schiphol-oost werden in het ontspanningscentrum Elzenhage een opvangcentrum ingericht voor de familie van de passagiers in het ramptoeistel. Daar meldden zich maar enkele tientallen; verreweg de meeste betrokken families onderhielden van huis uit telefonisch contact met Martinair. Aan het eind van de dag verbleven vijftig mensen in het centrum en werden er opgevangen door crisis-hulpwerkers van het Bijlmerteam. De media werden bij de hal op grote afstand gehouden en konden niet of nauwelijks in contact komen met de families. Volgens Martinair zijn gisteren geen annuleringen voor vluchten binnengekomen. Op het mededelingenbord in het hoofdkantoor van Martinair hangen lijsten met incidenten van deze zomer. Daarbij was een *birdstrike* van een DC-10 in september. Nadat vogels in een motor waren terecht gekomen, kort na de start, werd op twee motoren teruggekeerd op Schiphol en zonder problemen geland.

Daarvoor hoefde geen brandstof te worden geloosd. De motor is daarna vernieuwd.

In de zomer werden bij een vlucht van een Airbus

A-310 van Martinair van Istanbul naar Schiphol expres geen kranten uitgedeeld. In die kranten stonden berichten, met grote koppen over vliegtuigongelukken met onder meer een A-310. Personeel haalde de mededelingen gehaast weg, zodra journalisten de lijsten met incidenten begonnen over te schrijven.

VPRO wijzigd programma:

Geïnterviewde in vliegtuig

HILVERSUM - De VPRO heeft gisteravond op het laatste moment het programma *Lolapaloeza* moeten wijzigen. Vlak voor het begin van de uitzending van een interview met een wethouder van de gemeente Loenen werd de redactie op de hoogte gesteld van het feit dat de wethouder tot de vermisten van de ramp in Faro behoort.

„Vlak voor de uitzending werd onze telefoniste door de vrouw van de burgemeester van Loenen gebeld. Zij had de aankondiging van het interview gezien en waar-schuwde ons dat de betrokken wethouder tot de vermisten in Faro behoorde”, aldus een woordvoerder van de VPRO desgevraagd. „Omdat het begin van het item al liep en wij de burgemeestersvrouw nog niet hadden kunnen terugbellen om het verhaal te controleren, hebben wij direct het programma onderbroken. Het bleek inderdaad te gaan om dezelfde man. Zijn vrouw wordt eveneens vermist, hun zoon behoort tot de overlevenden.”

Nederlands Rampen Identificatie Team naar Faro

AMSTERDAM - Een verkenningsteam van het Rampen Identificatie Team (RIT) is gisteren afgereisd naar Portugal op verzoek van de Portugese autoriteiten. De groep bestaat voorlopig uit zes personen maar kan, als daar aanleiding voor is, worden uitgebreid. Samen met het RIT is ook een traumateam van het Academisch Medisch Centrum (AMC) afgereisd.

Het RIT kan de identiteit van de (zwaar verminkte) slachtoffers achterhalen aan de hand van onder andere dna- en gebitsgegevens maar ook persoonlijke be-

zittingen zoals juwelen en ringen. Aan de hand van de passagierslijst en in Nederland op te vragen gegevens kan de identiteit van de slachtoffers worden vastgesteld. Dit lukt overigens niet altijd. Bij de ramp in Tenerife in 1977 kon uiteindelijk uiteindelijk maar tachtig procent van de 576 slachtoffers worden geïdentificeerd).

Treinramp

Het Rampen Identificatie Team werd opgericht in 1962, na de treinramp in Harmelen waarbij 93 doden vielen. Het team is volledig

uitgerust voor berging en identificatie bij rampen met een totaal aantal slachtoffers van rond de vijfhonderd.

Bij volledige bezetting kan de rijkspolitie tweehonderd mannen en vrouwen inzetten voor het RIT, dat internationaal een goede naam heeft opgebouwd. Het Nederlandse team was onder meer actief na de gasramp op een camping in het Spaanse Los Alfaques, de ramp met de veerboot Herald of Free Enterprise in Zeebrugge en de SLM-ramp op Zanderij in Suriname. Leiders van het RIT zijn L. van der Pols en J. Albers.

Rechtbank-president Den Bosch overleeft vlieg-ramp:

„Ik verwacht dat mijn vrouw ook leeft”

*Van onze verslaggever
JAN MAARTEN FREQUIN*

FARO - Mr. Gilles André de la Porte, president van de rechtbank in Den Bosch, heeft het ongeval met de DC 10 van Martin Air overleefd. Licht gewond arriveerde hij gisteravond pas in hotel Ibis in Faro. Zijn vrouw heeft naar alle waarschijnlijkheid het ongeval ook overleefd. De rechtbank-president is zijn echtgenote 'kwijtgeraakt', nadat zij samen uit het ramptoestel waren gekropen.

„Ik verwacht dat ook zij in leven is. We slaagden er in samen uit het toestel te kruipen, maar toen we eenmaal in veiligheid waren, is zij door mensen meegenomen. We kropen zo ver mogelijk van het vliegtuig vandaan. Opeens was ik haar

kwijt en heb haar niet meer gezien”, aldus mr. André de la Porte.

Voor de kinderen en de bejaarde ouders van het echtpaar André was het gisteren de gehele dag bijzonder spannend. Aanvankelijk bestond er een misverstand over de toestand van het Bossche echtpaar. Vanuit Portugal was het bericht binnengekomen dat een 'De la Porte' het er levend had afgebracht. Toen later bleek dat het niet om de familie André de la Porte ging, maar om het echtpaar De la Porte uit Zwaag, heerste er in Den Bosch weer grote angst en onzekerheid. Totdat de rechtbank-president zich gisteravond telefonisch bij zijn kinderen meldde.

„Menselijkerwijs is ook mijn vrouw gezond”, meldde de hoorbaar aangeslagen

jurist (60) gisteravond laat vanuit het Ibis Hotel in Faro. Hoe de ramp met het Martin Air-vliegtuig zich heeft voltrokken kan hij zich nauwelijks herinneren. „Het ging allemaal zo snel. Ik weet er eigenlijk niets van. Het was slecht weer en het toestel kwam hard op de grond terecht en bleef hard te keer gaan. We zijn over de kop geslagen. Ik weet het eigenlijk allemaal niet. We zaten vast in de riemen en tussen verwrongen metaal. Ik geloof dat ik even buiten bewustzijn geweest ben. Wij lagen vrij dicht bij de grond. Daardoor konden we eigenlijk vrij gemakkelijk uitkomen.”

Hoewel hij gisteravond laat nog niets van zijn vrouw vernomen had, had mr. André de la Porte goede hoop op een snelle hereniging met zijn echtgenote. „De mensen zijn na het ongeluk allemaal snel verdeeld over verschillende ziekenhuizen of hotels.” Over zijn eigen toestand zei hij gisteravond vanaf zijn hotel-bed: „Het gaat wel goed met me. Ik voel me geradbraakt, maar ben er niet ernstig aan toe. Het komt wel goed.”

DC-10 staat te boek als een betrouwbaar toestel

Onweer en valwinden kunnen een vliegtuig fataal worden

*Van onze verslaggever
JOOP WENSTEDT*

De weersomstandigheden hebben mogelijk een belangrijke rol gespeeld bij de vlieg-ramp in Faro. Op het moment van de ramp onweerde het in de omgeving van Faro. Onweersbuien gaan vaak gepaard met hevige en onvoorspelbare valwinden, waardoor een vliegtuig van het ene moment op het andere onbestuurbaar kan worden.

Blikseminslag, waarvan in de eerste berichten melding werd gemaakt, geldt als een onwaarschijnlijke oorzaak van de ramp. Een toestel dat in de lucht door de bliksem wordt getroffen, heeft daar doorgaans weinig hinder van.

In de eerste plaats omdat er geen ontlading kan plaatsvinden doordat het vliegtuig geen contact maakt met de aarde, in de tweede plaats omdat in moderne verkeersvliegtuigen tal van voorzieningen zijn getroffen om de gevolgen van blikseminslag zoveel mogelijk te beperken. Wereldwijd worden vliegtuigen wekelijks door de bliksem getroffen zonder dat dat tot een ramp leidt. In de meeste gevallen mer-

ken de inzittenden er niet veel meer van dan een doffe klap op het moment van inslag.

Rukwinden

In onweersbuien komen enorme rukwinden voor. Zweefvliegers die ooit in een onverwachte onweersbui terecht kwamen, hebben wel eens meegemaakt dat de vleugels door de wind van hun toestel gerukt werden, met alle gevolgen van dien. Ervaren vliegers proberen onweersbuien altijd te vermijden.

Zelfs daarbij moeten ze grote voorzichtigheid betrachten, want ook in de omgeving van onweersbuien komen sterke en onvoorspelbare luchtcirculaties voor. Onder dergelijke omstandigheden kan de piloot plotseling worden geconfronteerd met sterke zijwind, het plotseling draaien van de windrichting of zogenaamde *micro-bursts*.

Micro-bursts treden op als koude lucht langs een onweersbui 'omlaagvalt'. Dat gebeurt zo plotseling en met zo'n hoge snelheid, dat de piloot in de meeste gevallen machteloos staat, zeker als zijn toestel zich niet erg ver

boven de grond bevindt. Proberen tegen zo'n *micro-burst* in te vliegen staat gelijk met een poging tegen een waterval op te zwemmen.

Regionaal vliegveld

Het vliegveld van Faro is qua afmetingen te vergelijken met een luchthaven als Maastricht Airport. Het is een redelijk goed uitgerust, regionaal vliegveld, dat het echter zonder de modernste landingshulpmiddelen moet stellen. Zo heeft het vliegveld geen *Instrument Landing System* (ILS) om de vliegtuigen binnen te loodsen.

Voor bij slecht weer en slecht zicht maakt dat het landen er voor de piloten niet gemakkelijker op. Ze moeten dan gebruik maken van langs de landingsbaan opgestelde landingslampen (*Papi-systeem*), die aangeven of het toestel goed voor de baan zit. Bij slecht zicht, zoals in de regen het geval kan zijn, kan een vlieger dan wel eens een verkeerde inschatting maken.

De Douglas DC-10 geldt over het algemeen als een betrouwbaar toestel. Het vliegtuig is sinds 1970 in dienst van een groot aantal luchtvaartmaatschappijen. Vooral in het begin van zijn carrière vertoonde de DC-10 nogal eens gebreken. Zo zijn in de beginjaren vijf toestellen neergestort als gevolg van constructiefouten in de laaddeuren.

Nadat deze ontwerpfouten waren verbeterd, ontpopte de DC-10 zich echter als een betrouwbaar 'werkpaard'.

KLM en Martinair vliegen al jaren met het toestel en beschouwen het als sterk, betrouwbaar en rendabel.

De gisteren verongelukte DC-10 was onlangs aangekocht door de Luchtmacht en in verband daarmee onderworpen aan een nauwgezette inspectie. Daarbij werd het ramptoeestel in orde bevonden, evenals een andere DC-10 van Martinair, die eveneens door de Luchtmacht is gekocht.

Roermondse overleeft vlieg-ramp

Van onze verslaggever

ROERMOND - De 26-jarige Roermondse Angelique Peeters heeft gistermorgen de vlieg-ramp in Faro overleefd. Per telefoon liet ze gisteravond vanuit Zuid-Portugal aan vriendinnen in Roermond weten licht gewond te zijn.

De Roermondse passagiere, die als een van de eersten

uit de gecrashte DC-10 kon vluchten, wil over haar ervaringen niets kwijt tegenover journalisten.

Het slachtoffer verbleef gisteravond in een hotel in Faro waar ze was ondergebracht met andere overlevenden van de vlieg-ramp. In het hotel stonden leden van het naar Portugal gevlogen Nederlandse traumateam de slachtoffers bij. De Roermondse zou een korte vakantie in Portugal doorbrengen, maar gaf gisteravond te kennen zo snel mogelijk naar Nederland te willen terugkeren.

Martinair-ramp precies vier jaar na 'Lockerbie'

FARO - De ramp met de DC-10 van Martinair in het Portugese Faro gebeurde gisteren precies vier jaar na de vlieg-ramp met een Boeing 747 van

Panam boven Lockerbie.

Op 21 december 1988 explodeerde de jumbojet van de inmiddels opgedoekte Amerikaanse maatschappij op weg naar New York als gevolg van een bomaanslag boven het Schotse plaatsje.

Behalve alle 259 inzittenden kwamen toen ook elf inwoners van Lockerbie om het leven.

Meerlose familie overleeft drama in Faro

Bedank, lief hierke

Van onze verslaggever

MEERLO - „Het hier in Faro een volstrekte chaos. De paniek is groot. We leven nog!“. De 48-jarige Sjraar Rutten uit het Noord-Limburgse Meerlo meldde dat gisteren aan zijn bejaarde moeder Greetje Rutten.

Vier gezinsleden van de Meerlose familie Rutten en twee vriendinnen uit Ysselsteyn en Leunen ontsnapten even na half negen aan de dood. De zes Limburgers konden op eigen kracht het gecrashte vliegtuig verlaten, maar liepen wel brandwonden op. De 46-jarige Annie Rutten uit Meerlo is tijdens het ongeluk gewond geraakt aan haar hoofd.

Kerstvakantie

Sjraar en Annie Rutten hadden hun zonen Jacky en Erwin en hun vriendinnen Ivonne Weys (Leunen) en Ivonne Potten (Ysselsteyn) een kerstvakantie in Zuid-Portugal aangeboden vanwege de goede resultaten op school en de zilveren bruiloft vorig jaar. Hun eerste familie-vlucht naar het vakantiegebied Algarve in Portugal eindigde in een drama.

Mis

Meteen na de crash van de DC-10 zagen de Limburgers kans om uit het zwaar gehavende en brandende vliegtuig te ontsnappen. „We zaten wat naar achteren in het vliegtuig. Ik voelde dat er iets mis ging. Twee keer werd bijna geland. Onmiddellijk dacht ik bij mezelf: als dit maar goed gaat. Het vliegtuig schudde hevig van links naar rechts. Ineens

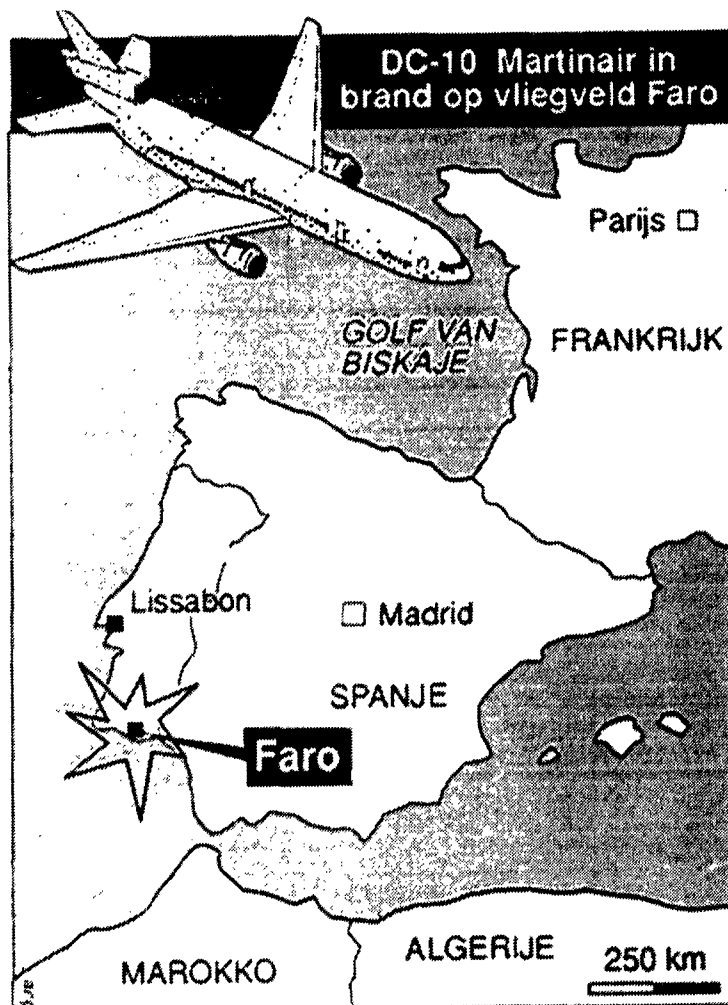
raakte een vleugel de landingsbaan en werd alles zwart voor mijn ogen“, aldus Sjraar Rutten.

Nadat het toestel in brand was gevlogen, verspreidde het vuur zich enorm snel. Ook de stoelen en de kleding van de Meerlonaren vatten vlam. De Meerlonaren en de twee vriendinnen slaagden erin hun veiligheidsgordels los te maken, en renden door het brandende vliegtuig naar een van de openingen. „Het was een vuurzee en overall renden mensen. Het brandde als een hel“, meldt Rutten. Erwin en Ivonne pakten elkaars handen vast en sprongen door de vuurzee uit het vliegtuig.

Jeeps

Het duurde even voordat er op het vliegveld hulpverlening ter plaatse was. Omdat er in eerste instantie nog geen ambulances waren, werden Sjraar, zijn gewonde vrouw, de twee zonen en vriendinnen in open jeeps naar het plaatselijke ziekenhuis in Faro gebracht. De Meerlose is in de loop van de dag geopereerd aan haar voorhoofd en maakt het redelijk.

Oma Rutten uit Meerlo kreeg gistermorgen rond half elf het verlossende telefoontje van haar enige zoon Sjraar dat alles oké is. „Nu ik de brokstukken van het vliegtuig op de televisie zie, besef ik pas goed dat ik *ô*s lief Hierke echt moet bedanken. Wat een vreselijke ramp.“



Repatriëring gewonden begonnen

Vliegramp eist

53 mensenlevens

Door onze redacteurs

AMSTERDAM/FARO, 22 DEC. Bij de ramp op het Portugese vliegveld Faro met een DC-10 van de Nederlandse vliegtuigmaatschappij Martinair zijn 53 inzittenden omgekomen. Vandaag is een begin gemaakt met het repatriëren van de overlevenden.

Volgens de laatste gegevens die Martinair vanmiddag op een persconferentie bekendmaakte liggen er 93 gewonden in Portugese ziekenhuizen. Een aantal van hen zou vanmiddag met twee vluchten naar Nederland worden gebracht. Rond middernacht worden de eerste zwaargewonden verwacht.

Even na elf uur vanochtend is een eerste groep gewonden vanuit het ziekenhuis in Faro met bus en ziekenauto's naar het vliegveld vertrokken. Volgens een woordvoerder zal slechts één Nederlander, een man die gisteren aan zijn lever werd geopereerd, in dat ziekenhuis achterblijven. Veel getroffenen willen liever niet met een vliegtuig naar Nederland worden gebracht. Hulpverleners pro-

beren hen ervan te overtuigen dat dit de snelste manier is om naar Nederland terug te keren. Aan het einde van de middag wordt een eerste vliegtuig met overlevenden op Schiphol verwacht.

Over de precieze toedracht van de ramp is nog veel onduidelijk. Veel passagiers hebben gezegd dat het toestel een of zelfs twee landingspogingen heeft afgebroken voor de definitieve daling werd ingezet. Gisteren sprak ook een Portugese autoriteit over een afgebroken landingspoging. In een gesprek met B. Baksteen van de Nederlandse Vereniging van Verkeersvliegers zei de gezagvoerder van de DC-10, H.W. van Staveren, gistermiddag dat hij geen landingen heeft afgebroken.

Volgens het hoofd van de me-

teorologische dienst op Schiphol, G. Groen, waren de weersomstandigheden met een sterke wind uit een onverwachte hoek dermate slecht dat daaraan de ramp met de DC-10 Antony Ruys kan worden geweten. Gezien de hevigheid van de buien kan hij niet uitsluiten dat bovendien een 'microburst' is opgetreden. Een dergelijke hevige valwind heeft slechts een korte levensduur, maar is voor landende vliegtuigen uiterst gevaarlijk.

De twee piloten en de werktuigkundige hebben de ramp overleefd. Twee leden van het cabinepersoneel zijn omgekomen. Vijf stewardessen en twee stewards kamen vannacht samen met een echtpaar reeds op Schiphol

aan. Een stewardess met een fractuur is voorlopig achtergebleven.

Vanochtend zijn de Portugese luchtvaartautoriteiten, geholpen door drie specialisten van de Rijks Luchtvaartdienst, begonnen met het onderzoeken van de wrakstukken. In Faro is ook een team technici van motorfabrikant General Electric aanwezig dat onderzoekt of er voor de ramp een motorstoring is geweest. De zwarte dozen met vlucht- en gespreksgegevens zijn gevonden en naar Engeland gestuurd omdat ze volgens Martinair te zwaar beschadigd zijn om ter plaatse te analyseren.

Het Rampen Identificatie Team van de dienst luchtvaart van de Rijkspolitie is gisteravond in Faro aangekomen. L. van der Pols, de leider van het team, zei voor zijn vertrek dat hij bij voorkeur de identificatie in Nederland wil uitvoeren, omdat hem daar meer middelen en gegevens ter beschikking staan. De Portugese autoriteiten zeiden vanochtend zich zorgen te maken over het vaststellen van de identiteit van de slachtoffers. Eenderde van hen is dermate verkoold dat dit zonder genetische en gebitsgegevens niet mogelijk lijkt.

In Faro is twijfel gerezen over de betrouwbaarheid van de passagierslijst. Een medewerker van de Nederlandse ambassade in Lissabon zei gisteravond dat vijftig overlevenden in ziekenhuizen en hotels zijn opgenomen van wie de namen niet op de lijst voorkomen. Ook de identiteit van twee Engelse overlevenden is inmiddels vastgesteld.

Het leek een leegstromende termietenhoop

Door onze correspondent
H.M. VAN DEN BRINK

FARO, 22 DEC. „Het lijkt de cake-wal wel”, had de één geroepen. „Zeker een stagiair aan de stuurknuppel”, zei een ander. Een ervaren luchtreiziger had de handen om de stoelleuningen geknepen en bij zichzelf gedacht dat hij een heel gevaarlijke minuut tegemoetging. Maar wat kun je doen? Je bent ingestapt en vanaf dat moment ben je aan zo'n piloot overgeleverd. Zelfs de stewardessen schudden benauwd met hun hoofd toen gezagvoerder Van Staveren voor de derde keer een landingspoging inzette. „Het is spijtig genoeg oostenwind”, had hij de passagiers kort tevoren meegedeeld — en oostenwind betekent op de luchthaven van Faro dat een vliegtuig niet over zee maar via de kortere aanvliegeroute uit de bergen de landingsbaan moet naderen.

Even na half negen gisterochtend naderde de DC-10 van Martinair wilder slingerend, gasgevend en gasterugnend de Portugese aarde. Het stortregende en er stond een harde wind, maar volgens de verkeersstoren lang niet zo hard dat een landing zou moe-

ten worden verboden. Enkele minuten eerder was een ander Martinair-toestel zonder noemenswaardige problemen aan de grond gezet.

Nu ging het anders. Met een enorme klap kwam het vliegtuig op het asfalt terecht en zakte door het rechter landingsgestel. Een vleugel schuurde over de grond en onmiddellijk zagen de passagiers aan hun rechterhand de oranje gloed van een brandende motor. Terwijl het toestel al maar schever kwam te hangen, gleed het snel weg naar rechts, dwars over de baan. Door de spanning begon de romp te scheuren. Bagagebakken vielen naar beneden, stoelen knapten af, mensen en hun bezittingen buitelden over elkaar. Toen brak het hele ding in tweeën.

Rob Sötemann zat met zijn vrouw, zijn dochtertje en zijn ouders vlak achter de plek waar de vloer zich opende. Zij werden met stoelen en al tien, twintig meter weggeslingerd en kwamen in het modderige gras terecht. Zijn stiefvader brak vijf ribben, maar de anderen kwamen er verhou-

dingsgewijs goed vanaf. „Ik stond op en keek om naar het vliegtuig”, herinnert Sötemann zich.

„Het leek wel een termietenhoop die leegstroomde. Uit het gat in de romp, via de nooduitgangen, over het dak — overal zag je mensen vandaankomen. Het is een wonder dat het zo snel gebeurde en dat er toch nog zoveel mensen zijn ontsnapt.”

Volgens verscheidene passagiers hebben ze ongeveer twee minuten de tijd gehad om uit het brandende vliegtuig weg te komen. Ze werden daarbij tot het laatste moment geholpen door het cabinepersoneel, dat op tijd de nog bruikbare nooduitgangen geopend had. Bovendien was al meteen de brandweer ter plaatse. Brandweerlieden klommen volgens V. van der Elst uit Dordrecht zelfs op het vliegtuig om te blussen en mensen naar beneden te helpen. „Ik dacht dat het sneeuwde”, zegt zijn vrouw, die zodra ze buiten kwam met schuim werd overdekt. Maar de schuimstralen uit vier bluswagens

mochten niet baten. Na die twee minuten was er een vuurexplosie en vervolgens een harde klap. Wie toen nog binnen was, heeft het niet kunnen navertellen.

Een jonge vrouw uit Zeeland, die haar naam liever niet in de krant wil hebben, had kort voor de twee ontploffingen haar dochtertje over een stuk metaal zien hangen. Ze had het kind vastgegrepen, naar beneden gegooid en was er zelf achteraan gesprongen. Pas toen ze in de modder stond, zag ze in de verte het rode truitje van haar zoon. En naast hem haar man. Ook die waren dus gered.

Haar ouders, met wie ze in de Algarve hun veertigjarig huwelijksfeest zou vieren, kwam ze later in de menigte tegen. „Het is vreemd dat je op zo'n moment toch in de eerste plaats aan je zelf denkt”, zegt ze. „Ik heb het gevoel dat ik mijn dochtertje door een soort toeval heb gered. Het ging allemaal zo snel, je handelt als vanzelf. Ik herinner me dat ik achter me die vlammenzee zag en bij mezelf dacht: 'o nee, dit is te mal,

ik ga hier niet verbranden' en toen op weg naar de uitgang ging."

Veel overlevenden kunnen zich van die eerste minuten na de ramp wel chaos herinneren, maar geen paniek. „Ik was eigenlijk doodkalm aan het registreren," zegt Rob Sötemann. „En intussen zei ik bij mezelf: in deze speelfilm doe ik mooi niet mee. Net of ik zeker wist dat ik niet zou sterfen. Toen ik naar buiten was geslingerd en weer overeind was gekomen, ben ik zelfs nog terug naar het toestel gelopen. Ik kwam een vriendin tegen die hetzelfde deed. Ze wilde haar hondje gaan zoeken, dat op het moment van het ongeluk op mijn voeten had gelegen." Het hondje had zich echter al op eigen kracht bevrijd en is inmiddels teruggevonden.

Als gevolg van de tweede explosie daalde een regen van brokstukken en bagage neer. Dat was het startsein voor een massale ren in de richting van de luchthavengebouwen, waarvan in de verte de lichtjes zichtbaar waren achter een gordijn van duisternis en slagregens. Meer dan tweehonderdvijftig mensen zwermde uit over de doorweekte velden. Die scène heeft waarschijnlijk op de slachtoffers, maar zeker op de redders, de meeste indruk gemaakt. „Van alle kanten kwamen ze uit het donker opdoemen," vertelt een Portugese politieagent. „Huilend, in kapotte kleren. De meesten konden nauwelijks lopen. Velen bloedend, sommigen met afschuwelijke brandwonden. Toen de ambulances er waren, hebben we het hele terrein afgereden om overal nog verdwaaste mensen op te pikken. We vonden ze bij de hekken, in de buurt van de vrachtlods en de controletoeren. Het was verschrikkelijk."

Verreweg de meeste passagiers bereikten op eigen kracht het hoofdgebouw, een modern complex, geschilderd in de vakantiekleuren geel, roze, groen en paars. Na ongeveer twintig minuten begonnen hier de eerste van in totaal zestig ambulances te arriveren, die de overlevenden naar het nabijgelegen ziekenhuis moesten overbrengen. Eenendertig mensen met zware verbrandingen werden vrijwel onmiddellijk doorgestuurd naar gespecialiseerde centra in Lissabon, de eerste elf met behulp van legerhelikopters. Het streekziekenhuis van Faro barstte intussen bijna uit zijn voegen van de geschokte en gewonde mensen. „Niet alleen de kamers

maar ook de gangen lagen vol kermende mensen," zegt Otto Linden, een Amsterdamse verpleegkundige die toevallig in de buurt was en zich bij het horen van het nieuws als tolk en assistent was gaan melden. „Je moest je er langs wurmen om bijvoorbeeld op de afdeling gynaecologie te komen, die vol lag met mannen."

Linden werd met open armen ontvangen, net als andere Nederlanders uit de streek die naar het ziekenhuis kwamen. „Het was heel goed, dat ze hier soepel waren en de zaak niet hermetisch hebben afgesloten," zegt hij. „De mensen hadden niet alleen medische verzorging nodig, maar ook iemand om mee te praten." Een vrouw die al vijftien jaar in de Algarve woont en in Nederland ook een treinramp meemaakte, herinnerde zich dat gevoel en was daarom ook naar het ziekenhuis gereden. Zij ontfermde zich over de Zeeuwse, die haar beide kinderen in het hospitaal moest achterlaten — haar dochter met een gebroken been — en 's avonds laat nog niet wist waar haar moeder was gebleven. Was ze misschien naar Lissabon vervoerd? Niemand kon het zeggen. De gebroken arm van haar echtgenoot is gespaakt en dichtgenaaid door een uroloog. „Mijn zoontje heeft er intussen maar over dat hij boten heeft gezien, vanochtend. Maar dat kan toch niet? Dat zal hij zich toch verbeelden? Als deze engel niet was verschenen," zei ze over haar nieuwe vriendin, „zou ik nu niet weten wat ik moest doen."

Het vliegveld van Faro werd onmiddellijk na het ongeluk gesloten en zou pas na zeven uur opengaan. Zo lang duurde het om de in het rond geslingerde brokstukken op te ruimen. Zodra de brand geblust was, werd het wrak onderzocht. De beide zwarte dozen met vluchtgegevens en de gesprekken in de cockpit waren snel gevonden. In de loop van de dag werden 53 grotendeels verkoolde lichamen geborgen en naar het ziekenhuismortuarium overgebracht. Al snel deden ook geruchten de ronde dat er nog levenden waren aangetroffen — om zes uur 's avonds zelfs nog een baby en een meisje van negen. De wens was de vader van de gedachte; het wrak gaf in werkelijkheid niets meer prijs.

Halverwege de middag bereikte een delegatie van Martinair onder leiding van adjunct-directeur

F.C. Pedersen de plaats van de ramp, waar het de hele dag bleef waaien en regenen. Aan het begin van de avond kwamen bovendien drie artsen aan van SOS International, een gezamenlijke hulpdienst van een aantal verzekeraars. Directeur R.E. Padt was na een eerste rondgang tevreden over de aanpak van de Portugese collega's. Niettemin is het beleid van de verzekeringen gericht op een zo snel mogelijke repatriëring. Twee passagiers en zeven stewardessen en stewards vlogen vanacht al terug.

Veel overlevenden wisten gisteravond één ding zeker: ze willen nooit meer vliegen. Als ze terug naar Nederland gaan, dan liever twee of drie dagen in de trein. Anderen sluiten niet uit, dat ze nog eens het luchtvaart kiezen maar dan niet met Martinair. Want terwijl er allerwegen lof te horen was over de manier waarop de Portugezen de opvang hadden geregeld, werd er stevige kritiek geuit op de chartermaatschappij. Vooral omdat ze niets aan de slachtoffers laten horen. Gezagsvoerder H.W. van Staveren, die al vrij snel het hospitaal had mogen verlaten, kreeg een spreekverbod en over oorzaak en toedracht van de ramp wilde ook de directie geen enkele mededeling doen.

Adjunct-directeur Pedersen zag gisteren omstreeks middernacht in hemdsmouwen en bretels nog altijd in een conferentiezaaltje van het ziekenhuis zuchtend over de passagierslijsten gebogen. Hoe hij ook telde en vergeleek, de namen op zijn lijst klopten niet met de namen die in het ziekenhuis door de mensen zelf waren opgegeven. Een medewerker van de Nederlandse ambassade in Lissabon meende zelfs dat er wel vijftig personen zoek zouden zijn. Zaten ze gewoon in Nederland en waren heel andere passagiers verongelukt? Maar wie waren dat dan? Pedersen veronderstelde dat sommige slachtoffers na het bereiken van het hoofdgebouw meteen op eigen gelegenheid naar huis waren vertrokken, maar dat leek de anderen toch wel erg onwaarschijnlijk. Martinair had communicatieproblemen, de adjunct-directeur kon zijn eigen mensen niet eens bereiken, op het vliegveld was niemand, voor commentaar was het veel te vroeg.

Toch was dat precies waar veel passagiers naarmate de dag en

vervolgens de nacht vorderden behoefte aan kregen. In hun trainingspakken en in de kleren van het Leger des Heils, op sloffen, sokken en splinternieuwe sportschoenen drentelden ze door de hal van hotel Ibis, hotel Faro en hotel Eva. Sommigen konden niet praten en probeerden vergeefs de gebeurtenissen van die ochtend weg te dringen. Dat lukte slecht. Hele families zaten zwijgend voor zich uit te kijken. Anderen wilden niets liever dan over het ongeluk praten en toen omstreeks elf uur een flinke groep verslaggevers uit Nederland de lobby's en bars binnengkwam, kregen ze daartoe volop de kans. Steeds weer mochten de slachtoffers uitleggen hoe zij en hun naasten aan de dood waren ontkomen. Of niet. Een moeizaam lopende jongen met een gehavend gezicht waarop felle lampen werden gezet, vertelde vier keer aan vier verschillende televisiestations dat hij zijn vriendin, die naast hem had gezeten, niet meer had teruggevonden. Vier keer eindigde hij in snikken. Daarna kwam een bitse Engelse producer hem zeggen dat hij het nog een keer moest doen, maar dan in het Engels. De jongen knikte. Het was inmiddels na middernacht en dat kon er nog wel bij.

In het mortuarium werd de hele nacht doorgewerkt aan de identificatie van de van de omgekomen passagiers. Gouverneur Cabrita Neto van de Algarve, die in deze onheilsdagen zijn *finest hour* lijkt te beleven en niets liever doet dan persconferentie houden, moest vanochtend echter toegeven dat de herkenning in de meerderheid van de gevallen niet was gelukt.

Intussen speelde vanmorgen een waterig zonnetje over het wrak van de DC-10, dat naast de landingsbaan lag als een stuk speelgoed waar een boos kind zijn voet op had gezet. In het dak van de cockpit zit een gat waardoor je de instrumenten kunt zien. Een zwartgeblakerde straalmotor steekt geluidloos loeiend omhoog en even verder ligt een rood stuk landingsgestel. Om het toestel lopen mensen die persoonlijke bezittingen en aanwijzingen over de toedracht zoeken, erboven zwermen nieuwsgierige vogels. De voorlopige uitslag van het onderzoek kan nog enkele dagen op zich laten wachten.

**‘O nee, dit is te mal, ik ga hier niet verbranden’
‘Ik ben zo gelukkig. Ze leven nog, ze staan op de lijst!’**

Door onze redacteur
ANNEKE VISSER

SCHIPHOL, 22 DEC. „Martinair-
vlucht 462 uit Faro is geland."

Het is 19 minuten over 3 in de ochtend. In het toestel bevinden zich negen overlevenden van de ramp met de DC-10. Onder hen zijn vijf stewardessen, twee stewards en een echtpaar. Ze worden aan het einde van de slurf opgevangen en naar de kantine van het hoofdgebouw van Martinair vervoerd. Daar zitten familieleden van de overlevenden. Ook een arts en een psycholoog zijn aanwezig.

De ruimte is niet toegankelijk voor buitenstaanders. Door het gordijn zijn twee stewardessen zichtbaar van wie het hoofd voor een deel in verband is gewikkeld. „Gat in het hoofd”, zegt Martinair-woordvoerder U. Buijs. Om een van de stewards is een deken geslagen. Een man naast hem streelt zijn handen.

Om vier uur komen twee stewardessen naar buiten. Ze maken zich snel uit de voeten. Kort daarop het echtpaar, gevolgd door familieleden van het Martinair-personeel. Om kwart over vier verlaten opnieuw twee stewardessen het hoofdgebouw. Zonder een spier te vertrekken lopen ze naar hun auto's. Voor ze instappen omhelzen ze elkaar. Dan verdwijnen ze in de langste nacht.

Even voor middernacht is het eerste toestel geland met passagiers die na hun vakantie in Portugal gisterochtend zouden terugkeren met de verongelukte DC-10 van Martinair. In de aankomsthal staan familieleden en vrienden. Zekerheid dat hun verwanten zich in dit toestel bevinden, hebben ze niet. „Wij wachten op mijn ouders. Als ze er nu niet bij zijn, dan misschien straks wel”, zegt een echtpaar uit Rosmalen. Ze zitten er bij en innig gearmd verlaten ze de aankomsthal.

„Ik ben moe, ik wil slapen.” Passagier J.F. Luijt leunt tegen de balie. Hij had gisterochtend net ingecheckt voor de terugreis naar Nederland, toen hij een klap hoorde en een vuurbal de lucht in

zag schieten. „Toen was het voor mij duidelijk dat ik niet snel zou wegkomen. Gewonden uit het verongelukte toestel kwamen de aankomsthal van het vliegveld binnen. Ze liepen temidden van de passagiers van het andere toestel dat net was geland, een gek gezicht. Buiten was het stikgedonker en het weer was slecht. We konden niet veel zien.” Totdat het licht werd. „De aanblik van het verongelukte toestel was vreselijk.” Hij gaat over een tijdje terug naar Portugal, waar hij makelaar is. Maar op de terugreis gaat hij wel per auto.

Een etmaal eerder. De vlag voor het gebouw van de Rijksluchtvaartdienst hangt halfstok. In het ernaast gelegen gebouw van Martinair zit bijna niemand achter z'n bureau. Vrijwel het voltallige personeel zit gekluisterd aan de buis om niets te missen van de extra journaaluitzendingen. De gezichten staan strak, de stemming is bedrukt. „Mogen we deze dag terugspoelen en éven overdoen?” mompelt een employé van Martinair.

Verderop ligt het tijdelijk opvangcentrum De Elzenhof. Na het middaguur groeit het aantal familieleden en vrienden van de inzittenden van de verongelukte DC-10 van Martinair. Bezoekers vervoegen zich bij een tafel waarop een lijst ligt. Plotseling loopt een jonge vrouw naar buiten. „Ik ben zo gelukkig. Ze leven nog! Ze staan op de lijst!” zegt ze breed lachend. Ook zij had drie kennisen in het verongelukte toestel zitten.

Om twee uur 's middags is het druk bij de incheckbalie voor vlucht HV 657 naar Faro. Het vliegtuig moet tegen half vijf 's middags vertrekken. Op de monitor staat dat de bestemming is veranderd: het toestel zal niet in Faro landen maar in Lissabon of Sevilla. Van annuleringen is geen sprake, zegt Martin Air voorlichter U. Buijs.

Minister Maij 'streeft naar' onafhankelijke vooronderzoeker

Door een onzer redacteurs

DEN HAAG, 22 DEC. Het staat nog niet vast of het Nederlandse vooronderzoek naar de vlieg-ramp in het Portugese Faro zal worden uitgevoerd door een 'onafhankelijk' persoon dan wel door iemand van de Rijksluchtvaartdienst (RLD). Dit deelde een woordvoerder van het ministerie van verkeer en waterstaat vanochtend mee.

De afgelopen maanden kreeg minister Maij-Weggen kritiek op haar besluit om voor het vooronderzoek naar de oorzaak van de vlieg-ramp in de Bijlmermeer van begin oktober een RLD-functionaris tot feitelijke vooronderzoeker te benoemen. Deze vooronderzoeker, ir H.N. Wolleswinkel, is directeur Luchtvaartinspectie van de Rijksluchtvaartdienst van het ministerie van verkeer en waterstaat.

Critici meenden dat de minister op nieuwe wetgeving vooruit had moeten lopen en niet iemand van de eigen RLD tot vooronderzoeker had mogen benoemen, om belangenverstrengeling te voorkomen. De nieuwe Luchtvaartongevallenwet, die de Eerste en Tweede Kamer al is gepasseerd en begin volgend jaar van kracht moet worden, schrijft voor dat dit niet mag omdat de RLD zelf partij is in de luchtvaartwereld en in ieder geval in theorie betrokken kan zijn bij de oorzaak of de toedracht van een ongeval.

Wie Maij-Weggen nu als vooronderzoeker benoemt was van

middag nog niet bekend. De minister streeft naar een onafhankelijke vooronderzoeker, zo deelde ze gisteren mee. Daartoe vroeg ze de Raad voor de Luchtvaart gisteren om advies. De woordvoerder van Maij-Weggen stelde dat de vooronderzoeker, zoals de oude Luchtvaartrampenwet voorschrijft, onder de verantwoordelijkheid van de minister zal werken en dat het „in principe mogelijk” is dat deze uit de kring van de RLD afkomstig zal zijn.

De Portugese autoriteiten hebben inmiddels een eigen vooronderzoek ingesteld naar de vlieg-ramp. Drie medewerkers van de Rijksluchtvaartdienst zijn, zoals te doen gebruikelijk, bij dat onderzoek ingeschakeld als officiële Nederlandse vertegenwoordigers.

De nog te benoemen Nederlandse vooronderzoeker zal het rapport van de Portugese vooronderzoeker beoordelen en indien nodig nader onderzoek uitvoeren naar de Nederlandse betrokkenheid bij de ramp. Uiteindelijk legt hij zijn bevindingen voor aan de Raad voor de Luchtvaart, die volgens de oude Luchtvaartrampenwet tuchtrechtelijke maatregelen kan nemen.

het algemeen geldt dat we niet door onweersbuien vliegen, maar er omheen. En wanneer het er heel dreigend uit ziet, wachten we liever tot het opklaart. De bemanning heeft de buien natuurlijk gezien, maar de extreme uitschieters in windkracht kenden ze niet. Daarvoor moet de verkeersleiding waarschuwen. Ieder half uur is er een weerrapport gekomen, maar dat bevatte geen schokkende gegevens. Voor mij is het echt de vraag of men de bui als zwaar onweer heeft herkend”, aldus Baksteen.

De windstoten op het Portugese vliegveld zouden rond de 60 tot 65 kilometer per uur hebben gelegen. Dat is iets boven de limiet van dertig knopen (plm. 55 kilometer), maar dan moet de wind precies haaks op het toestel liggen. In Faro kwamen de windstoten onder een hoek van dertig graden, hetgeen inhoudt dat de kracht met de helft afneemt. Dat in onweersbuien extreme krachten optreden is in de luchtvaart al langer bekend. Dat niet in een dergelijke bui wordt gevlogen houdt rechtstreeks verband met deze enorme (wind)krachten. Bovendien komen er niet zelden grote hagelstenen in voor die een

Gezagvoerder DC-10 deed maar één poging om te landen

Door een onzer redacteurs.

ROTTERDAM, 22 DEC. Gezagvoerder Van Staveren van Martin Air-vlucht MP 495 heeft niet twee keer geprobeerd te landen voor zijn DC-10 op het vliegveld van Faro gedeeltelijk naast de baan raakte en in brand vloog.

„Ik heb de gezagvoerder gisteravond gesproken. Hij heeft slechts één nadering gemaakt en is in de landing verongelukt”, zegt voorzitter B. Baksteen van de Vereniging van Verkeersvliegers. Het verhaal van de piloot wordt volgens hem bevestigd door de verkeersleiding van Faro. Baksteen wil niets zeggen over mogelijke oorzaken van de ramp.

Dat zoveel passagiers menen te weten dat er in het slechte weer

één, twee of zelfs drie keer een landingspoging moest worden afgebroken, heeft volgens hem te maken met de wijze waarop het kleine vliegveld van Faro wordt genaderd. „Je daalt steeds een fors stuk en vliegt dan weer enige tijd op dezelfde hoogte, dan weer een flinke daling en weer een tijdje rechtuit. Een trapsgewijze nadering als het ware. De ene keer hoor je de motoren niet of nauwelijks en dan weer voluit. Daarbij

vlieg je ook nog een keer over de baan. Onervaren passagiers kunnen dan inderdaad gaan denken dat een eerste poging om te landen is mislukt, het klinkt alsof de piloot iets aan het proberen is”, aldus Baksteen.

Gistermorgen vroeg was het in Faro slecht weer. De bemanning kan weinig of niets van de zware buien, met bijbehorende windstoten hebben gemerkt tot het toestel vlak boven de baan vloog. „In

vliegtuig forse beschadigingen kunnen veroorzaken aan vleugels en ramen. Professor dr. J.A. Mulder van de vakgroep lucht- en ruimtevaart van de technische universiteit in Delft, regelmatig als piloot te vinden in de cockpit van een Boeing 767 van Air Holland, meent dat een zware

(onweers)bui niet altijd of direct een reden is om uit te wijken naar een ander vliegveld. „Die buien zijn vaak heel lokaal en zeer geconcentreerd. Vandaar ook die sterke krachten. Bovendien duren ze vaak maar enkele minuten”, aldus Mulder. Hij kwam enkele weken geleden terugvliegen uit Athene toen boven Schiphol een

zware bui hing: „We hebben zeker tien minuten rondjes gedraaid boven Harderwijk. Daarna klaarde het een beetje op en konden we al cirkelend om de buien heen naar Schiphol”. De bemanning van een DC-10 kan naast de berichten van de meteorologische dienst ook gebruik maken van de

weerradar in de cockpit. „Een hulpmiddel dat soms de kern (ook wel pit genoemd) van een onweersbui aangeeft. Maar wanneer toestel en bui ten opzichte van elkaar niet de juiste hoek maken, zie je de kern niet”, zegt voorzitter Jansen van de vereniging van KLM-boordwerktuigkundigen.

Door onze redacteur

KAREL KNIP

ROTTERDAM, 22 DEC. Een dag na het neerstorten van de DC-10 van Martinair lijken genoeg aanwijzingen verzameld om het ongeluk toe te schrijven aan het effect van sterke wind uit een onverwachte hoek. Meteoroloog G. Groen, hoofd van de meteorologische dienst van het KNMI op Schiphol, beschrijft de weersituatie in Faro op het moment van de landing als „een opbouwende buiencomplex dat net tegen zijn maximum aangroeit”. Dat ging gepaard met een ruimende (door het zuiden naar het westen draaiende) en aanwakkerende grondwind.

Het kan zijn dat alleen dat al de DC-10 in moeilijkheden bracht maar Groen sluit, gezien de hevigheid van de buien, niet uit dat zich in en onder de buien een zogeheten 'microburst' ontwikkelde. Een microburst, wel aan te duiden met de verzamelnaam 'valwind', wordt beschreven als een koude luchtmassa die met hoge snelheid uit het centrum van een bui zakt en op de grond in alle richtingen uiteenwaaiert. Microbursts hebben aspecten gemeen met een straal water die uiteenbreekt in een gootsteen.

Microbursts hebben een korte levensduur, ongeveer vijftien minuten, en komen zeer lokaal voor: de diameter van de verticale buis koude lucht zou niet veel meer dan vier à vijf kilometer zijn. Vooral het uiteenwaaien van de lucht op grondniveau (aangeduid met 'horizontale windschering') waaruit zeer variërende windrichtingen ontstaan, is gevaarlijk.

Het bestaan van microbursts, die in het gematigd zeeklimaat van Nederland zeer zeldzaam zijn, is tegen het einde van de jaren zeventig aangetoond door de Japans/Amerikaanse hoogleraar Tetsuya Theodore Fujita die overigens vooral door zijn werk aan tornado's bekend is geworden. De meest directe aanwijzing voor het bestaan van zeer lokale verticale windrichtingen, vond Fujita in Amerikaanse maïsvelden die door een microburst getroffen waren. In het droge midden van de VS zijn microbursts algemener. In maïsvelden die door een microburst getroffen zijn, wijzen de liggende maïsplanten alle vanuit een centrum naar buiten (de radiale oriëntatie bracht Fujita op de naam 'starburst'). De oriëntatie van maïsplanten die door een windhoos zijn neergeslagen, is heel anders (cyclonaal).

Microbursts zijn vooral voor

landende vliegtuigen, die zich al dicht bij de grond bevinden, gevaarlijk. Een landend vliegtuig dat recht in een microburst vliegt, ontmoet opeens een felle tegenwind die zijn snelheid ten opzichte van de lucht (airspeed) abrupt en ongewenst verhoogt. De normale reflex van elke piloot is dan het motorvermogen te verminderen om terug te komen in het 'drie-graden-glijpad' naar de landingsbaan. Daarbij kan hij plotseling terecht komen in het centrum van de microburst waarin de wind alleen een verticale component (naar beneden) heeft. Voor zo'n windrichting schiet het motorvermogen dan opeens tekort. Omdat het vermogen niet binnen enige seconden is op te voeren, is dan vaak een crash niet meer te voorkomen, zeker niet als het vliegtuig de 'overkant' van de microburst invliegt en meewind (tailwind) ontmoet.

Microbursts zijn vooral bekend geworden na het neerstorten van

een Tristar van Delta op het vliegveld van Dallas (2 augustus 1985). Uit de waarnemingen van vliegtuigen die enige minuten voor de Tristar landden, en de vliegtuigen die na de crash over het gebied vlogen, is de aanwezigheid van een microburst afgeleid. Later zijn veel raadselachtig mislukte landingen (zoals die van een vliegtuig van Eastern Air Lines op Kennedy Airport, 24 juni 1975) aan microbursts toegeschreven. Aangenomen wordt dat de NLM Fokker-28 die in oktober 1981 bij Moerdijk verongelukte, ook door een microburst werd getroffen. Overigens is het gevaar van een microburst waar men op grote hoogte door heen vliegt veel minder.

Het ontwikkelen van systemen die microbursts kunnen waarnemen heeft sinds 1985 veel aandacht gekregen. Er wordt onderscheid gemaakt tussen 'ground based systems' op het vliegveld en 'airborne' systemen in het

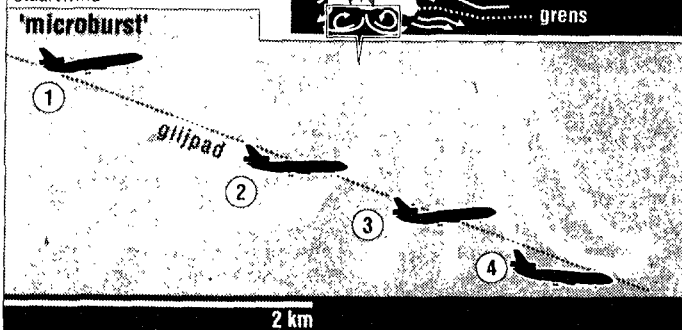
Ongeluk Faro wellicht aan 'microburst' toe te schrijven

EEN Vliegtuig in een MICROBURST

- 1 Vliegtuig nadert een microburst. De met grote snelheid horizontaal uitstromende lucht heeft tot gevolg dat het vliegtuig boven glijpad klimt
- 2 De piloot verlaagt neusstand en motorvermogen. Dan neemt luchtsnelheid af en vliegtuig komt in sterke neerwaartse stroming (microburst)
- 3 Piloot heeft verandering windsnelheid herkend en verhoogt neusstand en verhoogt de snelheid. Vliegtuig zit nu in centrum van microburst
- 4 Vliegtuig verlaat microburst maar krijgt nu te maken met dramatische toename van staartwind

- 5 Het uiteindelijke lot van het vliegtuig is afhankelijk van vele factoren, zoals omvang en kracht van microburst, de windstoten (zoals bij Faro), karakteristiek van het vliegtuig, maar vooral ook hoeveel tijd de piloot verliest met het herkennen van de luchtval en zijn vaardigheid aan die situatie te ontsnappen

Het ontstaan Een microburst ontstaat bij zwaar onweer op de grens van neerwaartse en opwaartse stromingen; de turbulentie daarin is heel zwaar.



NRC Handelsblad 221292/ Bron: KNMI

vliegtuig. Veel Amerikaanse vliegvelden zijn inmiddels uitgerust met een netwerk van windmeters die informatie over een gevaarlijke horizontale windschering doorgeven aan een centrale computer. Nog min of meer experimenteel is het gebruik van Doppler-radar die de verticale lucht-beweging in het centrum van de microburst kan signaleren, zelfs als daarin nauwelijks deeltjes voorkomen (dry microbursts).

Ook vliegtuigen worden al experimenteel met Doppler-radar uitgerust. Voor een piloot is het zeker zo belangrijk te weten of hij al in een microburst zit: dat kan een computer afleiden uit de combinatie van airspeed, motorvermogen en stijgkracht. De moeilijkheid is nog de gegevens om te zetten in navigatie-aanwijzingen voor de piloot. De Amerikaanse FAA wil al voor 1994 waarschuwingssystemen voor microburst en windschering in grotere verkeersvliegtuigen voorschrijven.

Vliegrampen

In de krant van maandag 21 december (*Vliegrampen in 1992: vele honderden doden*, pagina 3) wordt de ramp met de Boeing-747 van El Al in de Bijlmer gedateerd op 5 oktober. Dat ongeluk gebeurde op zondag 4 oktober. Bij deze ramp kwamen niet 49 mensen om het leven, maar, voor zover bekend, 43 mensen in de twee flatgebouwen, alsmede de drie bemanningsleden en de ene passagier van het vrachtvliegtuig.

De DC-10: een belofte die niet uitkwam

Door onze redacteur
FERRY VERSTEEG

ROTTERDAM, 22 DEC. Over de kwaliteiten van de DC-10 van de firma McDonnell Douglas in Long Beach (Californië) wordt sinds de aflevering van het eerste toestel in 1971 verschillend gedacht. Piloten steken meestal de loftrompet over dit driemotorige vliegtuig. Maar vijf ernstige ongelukken in zijn eerste acht levensjaren bezorgden de DC-10 aan het eind van de jaren zeventig bij het grote publiek de reputatie van 'vliegende doorkist'. Ook al bleek achteraf dat slechts één van die ongelukken op het conto van de fabrikant kon worden geschreven. Maar toen was het kwaad al geschied en bleef er een doem op het toestel rusten.

De Douglas-fabrieken in Californië, producenten van de befaamde DC-1 tot en met DC-9 series, begonnen eind 1966 met de ontwikkeling van een grote DC-10. Dat was het wat verlate antwoord van Douglas op de B-747 'jumbojet' van grote concurrent Boeing, die al eerder vloog, en op Lockheeds L-1011 Tristar. In 1970, Douglas was inmiddels overgenomen door de firma McDonnell in St. Louis, ging de eerste DC-10-10 voor de kortere afstand de lucht in, spoedig gevolgd door de DC-10-30 die meer dan driehonderd passagiers over tienduizend kilometer kon vervoeren. De KLM behoorde in 1969 tot de klanten van het eerste uur,

drie jaar later gevolgd door Martinair.

De problemen dienden zich al snel aan. Op 3 maart 1974 verloor een DC-10 van Turkish Airlines nabij Parijs op 4.000 meter hoogte een vrachtdoor waardoor de druk in het toestel wegviel, de scheiding tussen vracht- en passagiersgedeelte desintegreerde en het toestel in stukken neerviel. Alle 346 inzittenden vonden bij die ramp de dood. Achteraf bleek dat de vrachtdoor door Douglas verkeerd was geconstrueerd en wat de zaak nog erger maakte: de fabrikant was daar al veel eerder meermalen op geattendeerd. Misslukte pogingen om de zaak in de doofpot te stoppen en Douglas' stuntelige voorlichtingsbeleid compliceerden de zaak verder.

Op 1 maart 1978 vloog een DC-10 van het Amerikaanse Continental in Los Angeles de baan af, waarbij drie doden vielen. Toen kwam het rampjaar 1979. Op 25 mei verloor een DC-10 van American Airlines enige seconden na de start van Chicago's O'Hare-luchthaven een motor. Het toestel

viel brandend neer en alle 273 inzittenden vonden de dood. Een ondeugdelijke motorophanging zou de oorzaak zijn. Prompt kregen alle 275 DC-10's een vliegverbod opgelegd dat pas een maand later werd opgeheven, in Amerika pas na twee maanden. Uiteindelijk zou blijken dat McDonnell Douglas geen blaam trof en dat het ongeluk te wijten was aan American-monteurs die bij het verwisselen van de motor geen standaard-procedures hadden gevolgd.

Intussen was met name in de VS een collectieve vrees ontstaan dat er levensgevaarlijke constructiefouten aan de DC-10 kleefden. Op een gegeven moment weigerden massa's Amerikanen met het toestel te vliegen. Het werd er niet beter op toen in oktober 1979 een DC-10 van Western Airlines bij Mexico City-airport in dikke mist verongelukte en nauwelijks een maand later eenzelfde toestel van New Zealand Airlines nabij de Zuidpool tegen een berg vloog. In beide gevallen ging het om menselijke fouten. Maar voor fabrikant McDonnell Douglas was de schade inmiddels onherstelbaar. Lopende bestellingen voor DC-10 vliegtuigen werden door vliegmaatschappijen deels afgezegd en nieuwe orders kwamen nog maar mondjesmaat binnen in Long Beach. Daarmee belandde de DC-10 in dezelfde onfortuinlijke categorie als de

Lockheed 'Electra' in de jaren vijftig of de Comet van het Britse De Havilland in de jaren zestig, die na vroege tegenslag werden gewantrouwd en flopten.

Hoewel de DC-10 in de jaren tachtig niet minder of meer presteerde dan de concurrentie, moest McDonnell Douglas de produktie in 1983 al staken wegens gebrek aan belangstelling. Daarmee bleef het aantal gebouwde DC-10's steken op 386. Onder andere Boeing profiteerde hiervan: de firma heeft al 1.157 van haar B-747's aan de man gebracht.

Drie jaar geleden werd de DC (Douglas Commercial)-10 opgevolgd door de MD (McDonnell Douglas)-11, waarvoor de belangstelling niet overweldigend is. Zo wordt de MD-11 produktie in Long Beach het komende jaar teruggeschroefd van 3,3 naar 2 toestellen per maand. Verder zijn de eerder dit jaar geventileerde plannen voor de bouw van een reusachtige MD-12 voor zeshonderd passagiers weer in de ijskast gestopt. Vandaar dat sceptische analisten zich afvragen of de commerciële vliegtuigbouwdivisie van McDonnell Douglas het jaar 2000 zal halen.

*Over de kwaliteiten
van vliegtuig wordt
verschillend gedacht*

Annuleringen na vliegcrash op Faro blijven uit

Door een onzer redacteurs

ROTTERDAM, 22 DEC. Bij de grootste Nederlandse touroperators zijn na de vliegcrash met het Martinair-toestel geen annuleringen gemeld. Een aantal reisorganisaties heeft besloten de komende dagen hun advertenties in dag- en weekbladen en commercials op de radio terug te trekken.

Bij Arke, waar volgens een woordvoerder circa 10.000 Nederlanders hun kerstvakantie boekten, is besloten geplande radiocommercials niet te laten uitzenden „uit respect voor de overleden reizigers en hun familie”. Advertenties in gedrukte media konden om technische redenen niet meer worden teruggedragen. „De schrik duurt meestal maar een dag of twee”, zei de woordvoerder van Arke. Er zijn geen annuleringen gemeld, waarbij als reden de crash op het vliegveld van Faro werd opgegeven.

Holland Overseas Travel (HOT), dat voor 86 mensen aan boord van de verongelukte DC-10 de reis had geboekt, ontving geen annuleringen voor haar bestemmingen in Portugal of elders. Op vrijdag vertrekken nog twee vluchten met HOT-toeristen naar Faro, met vliegtuigen van Martinair en Transavia.

Ook Neckermann (ruim 5.000 reizigers in de kerstperiode) noteerde geen annuleringen. De reisorganisatie besloot gistermiddag tien dagen lang geen advertenties te plaatsen in dag- en weekbladen. „De wereld draait door, vrees ik”, zei een woordvoerder van Neckermann in Amsterdam vanmorgen. „Dat is niet zozeer onze instelling, als wel die van de consument.” Bij Holland International (15.000 toeristen in de kerstperiode) werden gisteren twee annuleringen, zonder opgaaf

van reden, gemeld. Bij BelAir werden geen annuleringen genoteerd.

Veel reisorganisaties hebben vlak voor de kerstdagen hun folders gezonden naar klanten en aangesloten reisbureaus, zodat reizigers in alle rust de vakantiebestemming voor de volgende zomer kunnen bepalen. „Als de brochures nog niet zijn verstuurd, vermoed ik dat dit ongeval voor reisorganisaties geen aanleiding zal zijn hun mailing even uit te stellen”, zei G. Couvreur, directeur van de Vereniging van Reisorganisatoren. Bij het VRO hebben zich circa 115 Nederlandse touroperators aangesloten. „Voor het aantal zomerboekingen verwacht ik geen gevolgen.”

Vanaf de Luchthaven Schiphol

vertrekken dit 'kerstseizoen' per dag gemiddeld 15 chartervluchten met uiteenlopende vakantiebestemmingen. Drie Nederlandse chartermaatschappijen (Martinair, Transavia en Air Holland) vervoeren in de kerstperiode respectievelijk ongeveer 17.500, 10.000 en 750 passagiers naar diverse vakantiebestemmingen. Transavia heeft tot en met 3 januari 60 charter- en lijnvluchten naar vakantiebestemmingen op het programma staan, waarvan drie naar Faro. Martinair heeft ook ruim 60 vluchten (één naar Faro) gepland staan. Air Holland heeft nog vier chartervluchten (één naar Faro) gepland. „We zien geen reden niet langer op Faro te vliegen”, zei een woordvoerder van Air Holland vanmorgen.

VU-ziekenhuis en AMC nemen uit Faro elk 22 slachtoffers op

Door een onzer redacteurs

ROTTERDAM, 22 DEC. Het Academisch Medisch Centrum (AMC) en het Amsterdamse VU-ziekenhuis zullen vanmiddag 44 patiënten opvangen, elk 22, die worden overgevoerd vanuit Faro. Het gaat om slachtoffers van de vlieg-ramp die fracturen hebben opgelopen. Het plaatselijke ziekenhuis in Faro beschikt niet over voldoende geschikte röntgenapparatuur.

Tot die conclusie is het team van vier chirurgen en vier anesthesisten van het AMC gekomen, dat gistermiddag in gezelschap van een psychiater en acht verpleegkundigen naar Faro is gevlogen in een speciaal voor ziekenvervoer ingerichte Airbus van Martinair. Het team, dat is samengesteld door Broeder de Vries International BV in Amstelveen, landde gisteravond omstreeks tien uur. Doel was om het ziekenhuis zo snel mogelijk te ontlasten van een groot aantal patiënten. Het liefst had het team nog afgelopen nacht zoveel mogelijk patiënten mee naar Nederland genomen. Leider van de delegatie, de Amsterdamse traumatoloog dr. T. Broekhuizen van het AMC, liet zich er echter al snel van overtuigen dat de Portugezen dat als een 'inbraak' zouden beschouwen en dat het bovendien niet zeker was, dat de gewonden zelf daar ook allen van waren gediend.

Het VU-ziekenhuis en het AMC zijn inmiddels overeengekomen dat beide ziekenhuizen 22 patiënten zullen opnemen. Zij zullen onmiddellijk worden geïsoleerd, omdat wordt gevreesd dat zij besmet zijn met de multi-resistente bacterie 'staphylococcus aureus', die vooral in mediterrane ziekenhuizen voor grote problemen zorgt.

Nadat de Airbus vanmiddag deze 44 gewonden heeft afgeleverd, keert het toestel terug naar Lissabon, waar gisteren ten minste 31 passagiers met ernstige brandwonden naartoe zijn gebracht met militaire vliegtuigen en helikopters. Het triage-team, dat gisteren onder leiding van de Rotterdamse chirurg H. Boxma van het brandwondencentrum van het Zuiderziekenhuis naar Faro reisde, is vanochtend in Lissabon gearriveerd. Het team onderzoekt de toestand van de patiënten en moet dan besluiten wie het best

in Portugal kan blijven, wie naar Nederland zou moeten worden overgevoerd en wie er zo ernstig aan toe is dat verdere behandeling achterwege moet blijven.

De heer J. Zeekant van het Brandwondencentrum van het Rode Kruisziekenhuis in Beverwijk liet vanochtend weten dat er voldoende huid beschikbaar is om patiënten bij dit soort calamiteiten te helpen. „Maar het betekent natuurlijk wel een forse aanslag op onze voorraad.”

Patiënten op intensive care vaak besmet

De helft van de patiënten op een intensive care loopt een ziekenhuisinfectie op door bacteriën of schimmels. In de helft daarvan betreft het een besmetting met de normale huis-, tuin- en keukenbacterie *Staphylococcus aureus*. Meestal zorgt die voor longontsteking, soms zijn ernstiger aandoeningen het gevolg, zoals bloedvergiftiging. Vooral voor patiënten met brandwonden is deze bacterie gevaarlijk.

De bacterie veroorzaakt alleen bij verzwakte patiënten infecties en is met gewone antibiotica te bestrijden. Bijvoorbeeld met meticilline, een soort penicilline. In Nederland duikt steeds vaker een stam van deze bacterie op die ongevoelig is voor meticilline. Deze meticilline resistente *S. aureus* (MRSA), tegenwoordig ook wel multi resistente genoemd, moet worden bestreden met nieuwere en duurdere antibiotica. Gebruik van deze antibiotica reserveren de medici in Nederland liever voor levensbedreigende situaties bij ernstig zieke patiënten. Gebruik op grote schaal van nieuwe antibiotica houdt het gevaar in dat de bestreden bacterie ook daartegen resistent wordt. In Nederland worden met MRSA besmette mensen daarom geïsoleerd verpleegd om te verhinderen dat intensive care-afdelingen of hele ziekenhuizen worden besmet. In Zuid-Europa geven de artsen vrij onbekommerd deze nieuwste antibiotica. Bijna de helft van de *S. aureus* is daar al resistent tegen meticilline.

Namenlijst slachtoffers afwijkend van passagiers

Door een onzer redacteurs

SCHIPHOL, 22 DEC. De identificatie van de slachtoffers van de vlieg-ramp in het Portugese Faro wordt ernstig bemoeilijkt doordat de passagierslijst niet overeenstemt met de gegevens die de overlevenden zelf verstrekken.

Martinair zou rond het middaguur met een lijst komen van 44 geïdentificeerde slachtoffers. Nader onderzoek wees echter uit dat zeker vier mensen die op de lijst voorkwamen nog in leven waren, maar na de ramp uit het zicht waren geraakt, omdat ze volstrekt de kluts kwijt waren. Deze mensen werden later lopend en wel op straat in Faro aangetroffen en onder behandeling gesteld. Aldus woordvoerder Buijs van Martinair. De identificatie van de overige slachtoffers was vanochtend nog niet afgerond. Hun namen zijn wel bekend, hun woonplaatsen moesten nog worden geverifieerd. Onder de slachtoffers bevinden zich zes kinderen.

Nog steeds is niet volledig duidelijk wie er nu wel en wie niet in het verongelukte toestel zaten. Een eerste inventarisatie werd gemaakt door het ziekenhuis in Faro, waar alle slachtoffers naar toe

werden gebracht. Vergelijking van deze lijst met de door Martinair verstrekte namen levert een verschil op van zo'n vijftig personen. Een medewerker van de Nederlandse ambassade te Lissabon, die bij de registratie en het inlichten van familieleden betrokken was, meende dat dit verschil naarmate de tijd vorderde kleiner zou worden doordat enkele personen die direct na het ongeval naar huis waren gegaan en zich later alsnog zouden melden. Hij had echter de indruk dat op de vlucht een aantal passagiers meereisden die hun ticket via ruil of illegale doorverkoop hadden verkregen en dus onder andermans naam vlogen.

Gouverneur Cabrita Neto van de Algarve, die de leiding heeft over de bergingswerkzaamheden in Portugal, verbaasde zich er gisteravond over dat er veel meer Portugezen aan boord waren geweest dan Martinair had opgegeven. Adjunct-directeur F.C. Pedersen van Martinair wilde ter plekke in Faro geen commentaar geven op de veronderstelling dat er sprake zou zijn geweest van illegale handel. „Wij proberen eerst alle informatie over personen bij elkaar te krijgen en dat is al moeilijk genoeg”, aldus Pedersen.

Het speciale telefoonnummer 06-8343 dat Martinair voor de nabestaanden had opengesteld, was gisteren moeilijk bereikbaar. Daardoor kreeg ook telefonische hulpdienst Korrelatie veel telefoontjes. Anderen reden op zoek naar informatie naar sporthal De Elzenhof.

Zeker 52 doden bij vliegramp

FARO/LISSABON/AMSTERDAM (AP/RTR/AFP/DPA/ANP) - Een DC-10 van de Nederlandse chartermaatschappij Martinair met 340 inzittenden is gisterochtend tijdens de landing op de luchthaven van Faro in het zuiden van Portugal bij zwaar weer in tweeën gebroken en in brand gevlogen. Daarbij zijn ten minste 52 inzittenden om het leven gekomen. Aan het eind van de middag werden nog 23 mensen vermist.

De ramp voltrok zich om half negen Nederlandse tijd, bijna drie uur nadat het toestel van Schiphol was opgestegen. Vlucht MP 495, met aan boord 327 vakantiegangers — onder wie twaalf kinderen en acht baby's — en dertien bemanningsleden, moest bij regen, onweer en harde wind landen op het vliegveld van de badplaats Faro in de Algarve.

De meeste passagiers hadden de Nederlandse nationaliteit, maar er zouden ook twee Britten en passagiers van Afrikaanse afkomst aan boord zijn geweest. Van 283 mensen is bekend dat zij ofwel in tien ziekenhuis in de Algarve en in Lissabon zijn opgenomen, ofwel in een hotel zijn ondergebracht of zich naar hun vakantiebestemming hebben begeven. Onder de overlevenden is gezagvoerder Van Staveren, die werd overgebracht naar een ziekenhuis in Lissabon. Ook de co-piloot overleefde de ramp; hij verkeerde gisteravond nog in een shock-toestand.

Volgens een verklaring die de Portugese regering enkele uren na de ramp uitgaf, landde het vliegtuig om 8.33 uur op Faro, nadat één eerdere poging was mislukt. Daarbij raakte een vleugel de landingsbaan en deed zich, terwijl het toestel nog reed, een explosie voor. De brand die daarna ontstond, werd volgens de verklaring in zeer korte tijd gedoofd.

Volgens een verklaring die de Portugese regering enkele uren na de ramp uitgaf, landde het vliegtuig om 8.33 uur op Faro, nadat één eerdere poging was mislukt. Daarbij raakte een vleugel de landingsbaan en deed zich, terwijl het toestel nog reed, een explosie voor. De brand die daarna ontstond, werd volgens de verklaring in zeer korte tijd gedoofd.

Windstoten

In eerste instantie was er sprake van dat de DC-10 kort voor de landing door de bliksem was getroffen en daarna in brand gevlogen. Maar luchtvaartfunctionarissen bevestigden later dat het toestel twee keer had geprobeerd te landen, waarna het toestel bij de derde poging met een vleugel de landingsbaan raakte en een van de motoren explodeerde.

„Ik keek naar links en zag door het raam een brandende motor en een vleugel die de grond raakte. En daarna vuur”, zo verklaarde een passagier. Het vliegtuig is achter de breuk tot aan de staart uitgebrand.

Het weer was slecht op het moment van het ongeluk. Er

stond een sterke wind en het regende en onweerde hevig. Een plaatselijke radioverslaggever sprak van windstoten tot 64 kilometer per uur. Maar volgens Martinair was een Boeing 767 van de chartermaatschappij kort voor de DC-10 nog probleemloos op Faro geland.

Volgens voorzitter Baksteen van de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers wijst alles erop dat de ramp is veroorzaakt door het slechte weer. Faro staat volgens hem bekend als een „probleemloze” luchthaven, die pas nog was gemoderniseerd.

Het ramptoezel was volgens Martinair in 1975 gebouwd. De DC-10 werd onderhouden door KLM, dat een groot aandeel in Martinair heeft. Woordvoerder Buys van Martinair zei dat het toestel volgens plan tot 1994 in dienst zou blijven om daarna te worden verkocht aan de Koninklijke Luchtmacht.

Martinair heeft drie DC-10's van ongeveer deze leeftijd. De maatschappij is van plan ze te vervangen door MD-11-vliegtuigen. De Luchtmobiele Brigade keurde twee DC-10's van Martinair in verband met een mogelijke overname. Volgens directeur Martin Schröder was de luchtmacht van oordeel dat de vliegtuigen zich in uitstekende staat bevonden.

Martinair stuurde gisteren aan het eind van de middag een Airbus A 310 naar Portugal. Aan boord bevonden zich acht artsen, acht verpleegkundigen en de nodige mobiele ziekenhuisuitrusting. Daarbij is een traumateam van het Academisch Medisch Centrum (AMC) in Amsterdam, alsmede een verkenningsploeg van het Rampen-Identificatieteam. Het toestel zou gewonden ophalen en andere passagiers die graag terugwildren naar Nederland. De Airbus zou op zijn vroegst vannacht terug zijn op Schiphol.

Deskundigen van Martinair en de Rijksluchtvaartdienst waren al eerder in Faro aangekomen om samen met plaatselijke autoriteiten te werken aan het onderzoek naar de oorzaak van de ramp en de hulpverlening aan de slachtoffers.

De beide zwarte dozen van het rampvliegtuig waren vrij snel teruggevonden. Er waren vanuit de cockpit vóór de landing geen problemen gemeld, dus er stond niet onmiddellijk

brandweer klaar, aldus de woordvoerder van de Martinair-Boeing die kort tevoren was geland. Er kwamen brandweerploegen uit de wijde omgeving. Militaire vliegtuigen werden ingezet voor het vervoer van gewonden naar Lissabon. Radioverslaggevers zeiden dat passagiers via iedere mogelijke uitgang en een gat in de romp uit het vliegtuig probeerden te komen. De hulpwerkzaamheden worden aanvankelijk ernstig gehinderd door de aanhoudende regenval.

Het ministerie van wvc heeft de voorbereiding van de opvang van de gewonden en nabestaanden van de vliegramp in Nederland op zich genomen. De geneeskundige hoofdinspectie heeft daarbij zowel ziekenhuizen, huisartsen als Riaggs ingeschakeld.

De ANWB wil in overleg met Martinair zo snel mogelijk een centraal coördinatiepunt in het leven roepen. Daarin zouden ook andere instanties, zoals SOS International en verzekeringsmaatschappijen, moeten deelnemen, aldus een woordvoerder van de ANWB. Gistermiddag overlegden de schade-experts van de ANWB in Den Haag reeds over de financiële afwikkeling van de hulpverlening aan de slachtoffers.

Een team van hulpverleners van de alarmcentrale SOS International en twee artsen van het Dijkzigt-Ziekenhuis en het Zuiderziekenhuis in Rotterdam vertrok gistermiddag naar Portugal. De artsen zijn gespecialiseerd in de behandeling van brandwonden.

Volgens directeur Padt van SOS International hebben de meeste passagiers via hun reisverzekering recht op hulp van deze alarmcentrale. Er zou in Faro of in Lissabon een crisiscentrum worden ingericht voor de opvang van overlevenden.

De chartermaatschappij Transavia week na het ongeluk met haar vluchten uit naar het Spaanse Sevilla. De passagiers werden vervolgens per bus naar Portugal vervoerd.

'Ik dank God dat we nog leven'

HILVERSUM (ANP) — „Ze zeggen dat er vijftien mensen dood zijn en dat het er dertig kunnen worden, maar wij vermoeden dat het er veel meer zijn. Het toestel zat afgeladen vol en we hebben er heel weinig mensen uit zien komen. Wij zijn eruit en ik dank God dat wij nog leven, maar ik vind het vreselijk voor die andere mensen”, vertelt mevrouw Schot-Gerrits, een van de overlevenden van de vliegtuigcrash met de DC-10 in Faro, in een telefoongesprek met de EO-radio. Volgens mevrouw Schot ging het al een half uur slecht met het toestel. „Het ging vreselijk te keer, het was hier noodweer. Hij probeerde te landen en ging ineens weer omhoog, probeerde weer te landen, kwam met zijn rechtervleugel op de grond en ontplofte.”

Samen met haar man zat mevrouw Schot achterin het toestel. Na de crash kon het echtpaar de DC-10 direct verlaten. „Ik was bang dat ik mijn man kwijt was, maar uiteindelijk na een hele tijd zag ik hem weer. Er kwamen een heleboel mensen, die vielen op me toen ik daar lag. Ik ben weggerend, waarna er een tweede ontploffing volgde. Het achtergedeelte schijnt door die tweede explosie helemaal omhoog geklapt te zijn. Ik geloof dat dat alles is wat ik op het moment kan zeggen, want ik ben zo verschrikkelijk overstuur.”

Overlevende Marloes Jungerius zei dat de passagiers die uit het wrak konden komen, zo hard mogelijk van het vliegtuig vandaan waren gerend. „Er was geschreeuw en de mensen vielen over elkaar; ... de mensen renden in alle richtingen ...; wij kwamen bij de terminal maar daar was niets, niemand om ons te helpen, alleen maar schreeuwende mensen,” aldus Jungerius tegenover de NOS-televisie.

'Speculaties vaak nog dodelijker dan de werkelijkheid'

'Het was heel slecht weer op Faro'

door Ruurd Ubels

SCHIPHOL — Alsof er niets is gebeurd, zo staan de gegevens van vlucht MPM 495 aangegeven in de ruimte waar piloten, stewards en stewardessen van Martinair zich verzamelen: 'Gate: G3, Destination: FAO, Time: 04.10, flightnumber: 495'.

Op het bord met alle Martinairvluchten van maandag 21 december 1992 prijkte de 'rampvlucht' gisteren aan het einde van de middag nog bovenaan. Vlak bij het bord verzamelt zich op dat moment de bemanning van een extra Martinairvlucht naar Faro. Erg snel trekt men niet. Het wachten is op een paar bemanningsleden, die huilend afscheid nemen van collega's die op Schiphol achterblijven.

Maandag 21 december. Het hoofdkwartier van Martinair op Schiphol-centrum is veranderd in een crisiscentrum. Elders op Schiphol is sporthal 'De Elzenhof' ingericht als opvangcentrum voor de nabestaanden van de vlieg-ramp in Portugal. Binnen bevinden zich hulpverleners, die ook tijdens de Bijlmerramp in actie zijn geweest. Buiten staat aan het begin van de middag een handjevol journalisten. Zij mogen niet naar binnen. „Dat wil Martinair niet”, luidt de mededeling van een beveiligingsbeambte. Het hoofdkantoor van Martinair vult zich op datzelfde moment met pr-functionarissen en journalisten. Om het uur geeft Martinair-woordvoerder U. Buijs er een korte persconferentie. Veel wijzer worden de

verzamelde media daarvan echter niet, want onzekerheid viert hoogtij. De verbinding naar en van Portugal loopt uiterst gebrekkig, verontschuldigt Buijs zich keer op keer. Om overbelaste telefoonlijnen te omzeilen, wordt druk gebruik gemaakt van vijftien draagbare toestellen. Vooralsnog zonder veel resultaat. Aan commentaar op de telkens veranderende cijfers omtrent doden en gewonden waagt Buijs zich ook niet. „Speculaties zijn vaak nog dodelijker dan de werkelijkheid”, zegt hij op een gegeven moment. Bij alle onduidelijkheid laat deze uitspraak niets aan duidelijk te wensen over. Uit het feit dat wilde veronderstellingen tijdens eerdere rampen het nieuws beheersten, is kennelijk een les getrokken.

Ook over de toedracht van de ramp bestaat op dat moment nog steeds veel onzekerheid. Vanuit een ziekenhuis is de Nederlander L. Ribeiro via radio en televisie te horen. „Het was heel slecht weer en het vliegtuig schommelde een beetje”, aldus zijn ooggetuigeverslag. „De piloot, denk ik, heeft twee keer geprobeerd om te landen, maar toen zag ik dat-ie weer omhoog trok. De derde keer zag ik dat-ie heel zwaar landde. Ik keek naar links en zag dat de motor in brand stond en de vleugel de grond raakte. De rest... Tja, dat was één vuurvlam. Ik heb nog geprobeerd los te komen, mijn vrouw los te krijgen en mijn schoonvader ook... Maar m'n schoonmoeder... dat weet ik niet. Ik weet niet wat er met haar is gebeurd.”

Later maakt woordvoerder Buijs bekend, dat de gezagvoerder van Martinair-vlucht 461 — kort voor de 'ramp-DC-10' op Faro geland — het ongeluk heeft zien gebeuren. Hij ontzenuwt het bericht dat de DC-10 getroffen zou zijn door blikseminslag en bevestigt het verhaal van Ribeiro dat de linkervleugel tijdens de landing de grond heeft geraakt en toen in brand is gevlogen.

'Ik ga niet'

Voor de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen betekent het begin van de kerstvakantie ieder jaar extra werk. Zo ook gisteren. De DC-10 van Martinair die gistermorgen om tien over vier naar Faro vloog, was niet het enige toestel naar Portugal vol vakantiegangers. „Ik kan me voorstellen dat er nu door je heen schiet: Ik ga niet”, aldus een vrouw gisteren voor de microfoon van Radio Noord-Holland. Ze wachtte op dat moment op vertrek van haar vlucht naar Portugal. Een man vult haar aan. „M'n vrouw en ik hebben het er ook al over gehad: gaan of niet? We gaan toch maar.” Relativerend voegt hij hieraan toe: „In de auto is het veel gevaarlijker, tegenwoordig.” Gistermiddag had ook Martinair nog twee reguliere vluchten naar Faro op het programma staan. Desgevraagd deelde woordvoerder Buijs in de loop van de dag mee, dat er geen enkele annulering voor een van deze vluchten was binnengekomen.

Minister Maij 'geschokt'

BRUSSEL/DEN HAAG-/LISSABON (ANP) — Minister Maij-Weggen van verkeer en waterstaat is „geschokt” door de vlieg-ramp met een DC 10 van Martinair in het Portugese Faro. Haar medeleven gaat uit naar de slachtoffers van de ramp en hun familieleden.

De minister zei dit gisteren in Brussel, waar ze aanwezig is bij de vergadering van de Europese ministers van transport. De minister wordt daar voortdurend op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen rond de vlieg-ramp.

Minister Maij-Weggen heeft van haar Portugese collega de verzekering gekregen dat er alles aan wordt gedaan zoveel

mogelijk mensen te redden. Daarop zijn op het ogenblik alle krachten gericht.

De bewindsvrouw wilde op de oorzaken van de ramp niet ingaan. Op deze dag dienen alle acties gericht te zijn op het redden van mensen, aldus Maij. Van haar Portugese collega heeft zij begrepen dat mensen zo snel mogelijk naar ziekenhuizen worden afgevoerd. Dat is ook per helikopter gebeurd naar ziekenhuizen in Lissabon.

Voor Verkeer en Waterstaat is dit het ergste najaar sinds jaren: twee spoorwegongevallen en twee vliegtuigongelukken, aldus de minister. Een team van drie Nederlandse deskundigen zal worden toegevoegd aan het Portugese onderzoeks-

team. Het drietal zal maandag naar Portugal vertrekken, zo zei de minister.

De ambassadeur van Nederland in Portugal P. Nieman is gistermorgen met een naaste medewerker naar de plaats van de ramp vertrokken. Volgens persattaché mevrouw Van Rooijen van de ambassade in Lissabon zal het tweetal zich ter plekke op de hoogte stellen van de situatie van de Nederlanders.

„Het is hiervandaan moeilijk om informatie te krijgen over aantallen slachtoffers en overlevenden. De situatie rond het vliegveld van Faro is erg verward”, aldus Van Rooijen.

Vliegramp Faro is achtste met veel Nederlandse slachtoffers

DEN HAAG (ANP) — Het ongeval met de DC-10 van Martinair gisterochtend op de luchthaven van Faro in Portugal is de achtste vliegramp in de geschiedenis van de Nederlandse burgerluchtvaart in de afgelopen zestig jaar, waarbij een groot aantal Nederlandse slachtoffers is gevallen.

— Op 14 juli 1935 kwamen zes mensen om het leven toen een Fokker F22 van de KLM neerstortte op Schiphol.

— Op 14 november 1938 kwamen ook zes mensen om, toen een DC3 van de KLM neerstortte, eveneens op Schiphol.

— Op 23 augustus 1954 vonden 21 mensen de dood bij IJmuiden, toen een DC6 van de KLM verongelukte boven de Noordzee.

— Op 6 oktober 1982 voltrok zich een ramp met een Fokker Fellowship 28 van de NLM ter hoogte van Moerdijk. De 22 inzittenden kwamen om het leven, nadat het toestel in een hevige noodweer terechtkwam.

— Op 27 maart 1977 op het vliegveld van Tenerife, op Gran Canaria, kwamen 253 passagiers van een boeing 747 van de KLM om het leven. Dat gebeurde toen het toestel tijdens het taxiën tegen een zelfde type vliegtuig van de Amerikaanse maatschappij PanAm botste. Ook de 14 bemanningsleden kwamen daarbij om het leven.

— Op 7 juni 1989 kwamen op Vliegveld Zanderij in Paramaribo 174 passagiers van een DC8 van Surinam Ariways om

het leven, onder wie 23 Nederlandse voetballers van Surinaamse afkomst. Het toestel verongelukte als gevolg van een gebrekkige communicatie tussen de cockpit-bemanning en de vliegleiding.

— Op 4 oktober verloren 43 mensen het leven in de Bijlmer, nadat een Boeing 747 van de Israëliëse vliegmaatschappij El Al zich in de flats Groeneveen en Kruitberg boorde. Onder hen waren de drie inzittenden van het vrachtvliegtuig, dat kort daarvoor de twee rechter motoren was verloren.

— Op maandag 21 december waren gegevens over het aantal slachtoffers van de vliegramp in Faro met de DC10 van Martinair nog onduidelijk en onbetrouwbaar. Rond een uur 's middags was er sprake van zeker zestig doden.

'Namen doorstrepen en hopen dat er niemand overblijft'

„Als mensen nu hun vlucht annuleren, omdat ze een acute vlieg angst hebben gekregen, draaien ze zelf voor de kosten op. In de algemene annuleringsvoorwaarden staat geen bepaling die van toepassing is op dit soort gevallen”, zegt een woordvoerder van het Algemeen Nederlands Verbond van Reizondernemingen (ANVR) in Hoofddorp.

Er zijn volgens hem overigens maar weinig mensen zó geschrokken dat ze hun vliegreis willen annuleren. Bij het kantoor van het ANVR zijn geen vragen binnengekomen over de vliegramp in Portugal, aldus een woordvoerder gisteren desgevraagd. „Wij hoorden dat bij

sommige touroperators die bij onze organisatie zijn aangesloten, meer reacties zijn binnengekomen.

Bij de reisorganisatie Rent-A-Casa in Zoetermeer staat sinds maandagochtend negen uur de telefoon roodgloeiend. Ruim veertig passagiers, van de 72 die hier hun plaats in het verongelukte vliegtuig in Faro hadden geboekt, waren om twee uur 's middags terecht.

„We weten alleen dat ze in leven zijn. Of ze gewond zijn en zo ja, hoe zwaar, daar hebben we geen enkel zicht op”, zegt directeur E. Wenink.

„De hele dag zijn we druk bezig met lijsten bijhouden. Passagiers bellen zelf op om te melden dat ze in leven zijn. Familieleden bellen op. Het is een kwestie van namen doorstrepen van mensen die zich melden, en van hopen dat er niemand overblijft.”

Rent-A-Casa heeft grote problemen met de communicatie. „Het is heel moeilijk contact te krijgen met onze agente. Zij zit in een klein dorpje buiten Faro. Via Martinair krijgen we berichten door, evenals via de radio en televisie. We weten zo weinig zeker.”

Verwarring is er ook doordat bellers niet weten in welk vliegtuig hun familieleden hebben gezeten. Even voordat het verongelukte vliegtuig probeerde te landen, was er nog een vliegtuig uit Nederland geland.

Wenink ging aan het eind van de middag zelf ook naar Faro. „Ik moet kijken wat daar aan de hand is en wat ik kan doen.”

„Als mensen nu hun vlucht annuleren, omdat ze een acute vlieg angst hebben gekregen, draaien ze zelf voor de kosten op. In de algemene annuleringsvoorwaarden staat geen bepaling die van toepassing is op dit soort gevallen”, zegt een woordvoerder van het Algemeen Nederlands Verbond van Reizondernemingen (ANVR) in Hoofddorp.

Er zijn volgens hem overigens maar weinig mensen zó geschrokken dat ze hun vliegreis willen annuleren. Bij het kantoor van het ANVR zijn geen vragen binnengekomen over de vliegramp in Portugal, aldus een woordvoerder gisteren desgevraagd. „Wij hoorden dat bij

sommige touroperators die bij onze organisatie zijn aangesloten, meer reacties zijn binnengekomen.

Bij de reisorganisatie Rent-A-Casa in Zoetermeer staat sinds maandagochtend negen uur de telefoon roodgloeiend. Ruim veertig passagiers, van de 72 die hier hun plaats in het verongelukte vliegtuig in Faro hadden geboekt, waren om twee uur 's middags terecht.

„We weten alleen dat ze in leven zijn. Of ze gewond zijn en zo ja, hoe zwaar, daar hebben we geen enkel zicht op”, zegt directeur E. Wenink.

„De hele dag zijn we druk bezig met lijsten bijhouden. Passagiers bellen zelf op om te melden dat ze in leven zijn. Familieleden bellen op. Het is een kwestie van namen doorstrepen van mensen die zich melden, en van hopen dat er niemand overblijft.”

Rent-A-Casa heeft grote problemen met de communicatie. „Het is heel moeilijk contact te krijgen met onze agente. Zij zit in een klein dorpje buiten Faro. Via Martinair krijgen we berichten door, evenals via de radio en televisie. We weten zo weinig zeker.”

Verwarring is er ook doordat bellers niet weten in welk vliegtuig hun familieleden hebben gezeten. Even voordat het verongelukte vliegtuig probeerde te landen, was er nog een vliegtuig uit Nederland geland.

Wenink ging aan het eind van de middag zelf ook naar Faro. „Ik moet kijken wat daar aan de hand is en wat ik kan doen.”

door REMCO DE JONG in Faro

FARO – De meeste overlevenden van de vliegcrash bij Faro hebben een onrustige nacht gehad, maar zij konden terecht bij een psychiater en een psycholoog die de alarmcentrales gisteren naar Portugal hadden gestuurd om bijstand te verlenen.

“Dat was nodig. Veel mensen hebben vannacht hulp gezocht. Er is angst en grote onzekerheid over het lot van een aantal vermisten. Dat brengt grote onrust teweeg,” zegt de Nederlandse chirurg H. Boxma, werkzaam in het Rotterdamse Zuiderziekenhuis en lid van het team deskundigen dat gisteravond in Faro arriveerde. In het team zijn

Nacht vol onrust en angst in Faro

eveneens brandwond-deskundigen opgenomen.

Ook de hervatting van het vliegverkeer op Faro komt de gemoedsrust van de slachtoffers niet ten goede. Een van de hotels waar overlevenden zijn ondergebracht, ligt pal onder een aanvliegroute van de luchthaven. Volgens Boxma is het het

beste voor de meesten zo snel mogelijk naar Nederland terug te keren.

“Ik denk ook niet dat veel mensen zullen willen blijven. Vandaag zullen verschillende toestellen naar Faro komen om gewonden en andere passagiers naar Nederland terug te brengen.” De 48 gewonde, die in een

ziekenhuis in Faro zijn ondergebracht, zullen worden verdeeld over het AMC en het VU-ziekenhuis.

Hun situatie is op enkele gevallen na redelijk. Vervoer door de lucht behoort tot de mogelijkheden. In totaal raakten 282 mensen bij de vliegcrash gewond. Zij werden allen in een ziekenhuis behandeld, waarna de meesten in een hotel werden ondergebracht.

De ergste gevallen, 34 slachtoffers, werden naar Lissabon getransporteerd. Van een aantal is de situatie zeer kritiek, aldus Boxma. Al met al heeft hij het idee dat de eerste hulp aan slachtoffers adequaat op gang is gekomen.

Lichamen van 53 doden ramp Portugal geborgen

(Van onze verslaggevers)

FARO/AMSTERDAM – Na de vliegcrash in Faro zijn 53 lichamen geborgen. Dit heeft president-directeur Martin Schröder van Martinair vanmorgen op Schiphol meegedeeld. Van 44 slachtoffers, onder wie zes kinderen, zijn de namen officieel bevestigd. Negen lichamen zijn nog niet geïdentificeerd, maar de namen zijn al wel bekend. Zodra via de touroperators de laatste controles zijn uitgevoerd, worden in de loop van de dag alle namen vrijgegeven. Er zijn nu geen vermisten meer.

Van twee als vermist opgegeven stewardessen wordt aangenomen dat ze zijn omgekomen.

De nieuwe hangar van Martinair wordt gebruiksklaar gemaakt voor het rampenidentificatieplan, zei Schröder. De hangar wordt ingericht als aula. Martinair wil daar, als alle slachtoffers zijn geïdentificeerd, een herdenkingsdienst houden. Schröder zei niet, wanneer de lichamen worden overgevoerd.

In het Ibishotel bij Schiphol zijn hulpverleners en touroperators bijeen om familie en andere nabestaanden van slachtoffers persoonlijk in te lichten en op te vangen. Met een Airbus worden vanmiddag om kwart voor vijf de

eerste 36 gewonden terugverwacht op Schiphol. Een uur later zullen nog eens tien brancards arriveren. In dit toestel bevinden zich ook andere passagiers.

Vijf stewardessen en twee stewards zijn vannacht al teruggekeerd. Eén stewardess was te zwaar gewond om direct mee te komen. De drie leden van de cockpitbemanning blijft nog in Faro, omdat ze daar bij het onderzoek betrokken zullen worden.

Schröder noemde vanmorgen een mededeling van de gouverneur van Faro dat er iets mis zou zijn geweest met het landingsgestel van de DC 10 'sterk voorbarig'. Hij wilde niet ingaan op een mogelijke oorzaak van de ramp.

De meest waarschijnlijke oorzaak van het neerstorten van de DC 10 'Anthony Ruys' is nog steeds het plotseling wegvallen van winddruk. Martinair ontkent tot nu toe dat het weer een rol heeft gespeeld.

Het toestel was eigendom van het ministerie van defensie. In juni heeft Defensie twee DC-10 toestellen van Martinair gekocht, waaronder het in Faro verongelukte exemplaar. Volgens een woordvoerder van het ministerie waren beide vliegtuigen nog in gebruik bij Martinair en zouden ze pas in 1995 – omgebouwd tot tankervliegtuig – door Defensie in gebruik genomen worden.

Vóór de aankoop, waarmee een bedrag van 140 miljoen gulden was gemoeid, zijn de vliegtuigen onderzocht en in orde bevonden, blijkt uit een brief die staatssecretaris Van Voorst tot Voorst in juni naar de Tweede Kamer zond.

Niet iedereen die op de passagierslijst stond had zich tijdig gemeld bij Martinair of de touroperators. De meeste door de ramp gestrande passagiers van andere retourvluchten zijn de afgelopen

nacht door Martinair en Transavia naar Nederland overgevoerd.

De Portugese autoriteiten en uit Nederland overgevoerd hulpverleners maken zich zorgen over de identificatie van een aantal slachtoffers. Een derde van de lichamen zou zo ernstig zijn verkoold, dat alleen herkenning aan gebit en genetisch materiaal mogelijk zal zijn.

De Portugese rijksluchtvaartdienst verwacht dat het zeker vier dagen zal duren, voordat de eerste resultaten van een onderzoek naar de ramp bekend kunnen zijn. De zwarte dozen zijn gevonden.

Behalve Nederlandse experts zijn ook deskundigen van vliegtuigbouwer McDonnell Douglas naar Faro gekomen.

Volgens voorzitter B. Baksteen van de VNV, vereniging van Nederlandse verkeersvliegers, heeft de gecrashte DC-10 slechts één landingspoging ondernomen. Hij zegt dit persoonlijk te hebben vernomen van de captain van het verongelukte toestel, H. W. van Staveren.

Rampjaar

Het noodlot heeft voor Nederland 1992 tot een uitgesproken rampjaar gemaakt. Binnen enkele maanden werd ons land getroffen door twee vliegcrashes en twee treinongelukken, waarbij in totaal meer dan honderd mensen het leven verloren, velen gewond raakten en een nog veel groter aantal een ernstige psychische slag te verwerken kreeg.

Het verongelukken van de Martinair DC 10, gistermorgen bij de landing op het vliegveld van het Portugese Faro, drukt ons weer eens met de neus op de implicaties van massavervoer. De mobiliteit van de mens is in de naoorlogse jaren explosief toegenomen. De hele wereld is bereikbaar dank zij in razend tempo gemoderniseerde vervoermiddelen. De mobiliteit is zó bepalend geworden voor de samenleving, dat de hele vervoersindustrie (auto's, vliegtuigen, brandstof) een cruciale rol speelt in de wereldeconomie.

De enorme voordelen van deze ontwikkeling zijn voor iedereen duidelijk. Maar ook de tol daarvan wordt algemeen geaccepteerd als onvermijdelijk: de congesties op de autowegen, de doden en gewonden die het wegverkeer eist, het ruimtebeslag van wegen, spoorlijnen en luchthavens. De cynische mens van nu schrikt zelfs minder op van het grote aantal doden dat in de loop van een jaar op de weg valt, dan van het veel minder grote aantal slachtoffers in één keer bij een vliegcrash.

Maar het toenemen van het luchtverkeer maakt ook de kans op dergelijke diep ingrijpende ongelukken groter. Ondanks het verscherpen van veiligheidsmaatregelen, het toenemen van technische kennis, hogere scholing van bedienend personeel, blijft altijd de mogelijkheid bestaan van een ongeluk – dus van een ramp. Een menselijke fout is nooit uit te bannen, en externe omstandigheden kunnen altijd voor onaangename verrassingen zorgen.

Deze constateringen betekenen weinig voor het verdriet van al degenen die getroffen zijn bij de vliegcrash gisteren, bij die in de Bijlmermeer, bij de treinongelukken de afgelopen maanden in Eindhoven en Hoofddorp. Maar het is wel goed even stil te staan bij de consequenties van onze toenemende vraag naar vervoerscapaciteit op de weg, op de rails en in de lucht.

‘Ik vroeg me af wat die piloot bezielde’

door REMCO DE JONG in Faro

FARO – In de lobby van het hotel zitten slachtoffers van de vliegcrash in groepjes bij elkaar, de een ernstiger gewond dan de ander. Een vrouw met een zwaar beschadigd gezicht drinkt soep door een rietje. Een andere vrouw die haar been brak, heeft haar bieftuk nog niet aangeraakt. Haar echtgenoot kan door een van zijn ogen nauwelijks kijken – het lijkt wel dichtgeslagen.

Een jongen in een rolstoel heeft een lange onderbroek te leen gekregen. De overige slachtoffers hebben kleding uitgereikt gekregen van de plaatselijke hulporganisatie. Het vliegveld van Faro is weer geopend en dus is af en toe het geraas van overkomende toestellen hoorbaar boven de gierende wind. Het is nog steeds noodweer in de Algarve, waar gisterochtend onder vrijwel dezelfde omstandigheden een DC-10 van Martinair neerstortte.

Rob Sötemann is een gelukkig man. Hij ging gisteren op Schiphol samen met vier familieleden aan boord van het Martinair-toestel en ze zijn er alle vijf uit gekomen. In de hotelkamer in Faro ligt Robs moeder op bed, zit zijn vriendin met een gekneusde enkel in een stoel, loopt zijn dochttertje spelend rond. En hijzelf, hij heeft alleen twee diepe sneden in zijn arm.

Ze maken zich wel zorgen om Dago, Robs stiefvader. Dago ligt in een ziekenhuis en ze hebben hem nu al uren niet meer mogen zien of spreken. Bij hem zijn een paar ribben gebroken en het gevaar bestaat dat de losse eindjes de longen beschadigen. “Het ergste is dat we niet bij hem mogen,” zegt moeder Ida Steenis. “Zelfs de familie wordt niet meer toegelaten in het ziekenhuis. Is dat normaal? Rob, kunnen we Dago niet oppellen?”

bij hem mogen,” zegt moeder Ida Steenis. “Zelfs de familie wordt niet meer toegelaten in het ziekenhuis. Is dat normaal? Rob, kunnen we Dago niet oppellen?”

GISTEREN stierven in Portugal meer dan vijftig Nederlanders. Er ging een schok door ons land, radio- en televisieuitzendingen werden aangepast, het ANP bracht elk half uur nieuws, de kranten droegen vette koppen op hun voorpagina's, de VPRO brak een programma af omdat één van de gefilmde personen mogelijk tot de slachtoffers behoorde.

Gisteren stonden hun namen nog niet bij de rouwadvertenties, maar die vermeldden wel andere. Opeens vroeg ik me af hoeveel landgenoten dagelijks sterven. Het Statistisch Jaarboek vertelde het me: elk jaar bijna honderddertigduizend. Gemiddeld sterven elke dag zestig mensen aan kanker, en evenveel aan een hartkwaal of beroerte. Anderen aan infecties, suikerziekte, aids, longaandoeningen, spijsverteringsziekten, vergiftiging, andere kwalen, door misdaad, door ongelukken in het verkeer, in huis, in het werk of onbekende oorzaken. Gemiddeld sterven in Nederland dagelijks zo'n 350 mannen, vrouwen, kinderen in honderden gezinnen, elke dag worden duizenden mensen in diepe rouw gedompeld. Hun radio's en tv-toestellen zijn daar niet van onder de indruk en sturen vrolijke programma's naar hun huiskamers.

Massale dood komt elke dag en maar heel zelden schokt hij de natie. Ik denk daarover na en begrijp het niet.

JOURNAILLE

“Dat heeft toch geen zin, moeder. De lijnen zijn overbezet. We moeten afwachten.”

In een hoek van de hotelkamer ligt een stapel drijfnatte kleren. Op een bijzettafelje liggen briefjes van honderd te drogen: het vakantiegeld. Ze hebben kleren gekregen van het Rode Kruis.

De hoteldirecteur was zo vriendelijk nieuwe sportschoenen voor Rob te kopen – op grote Nederlandse voeten zijn ze bij Portugese hulporganisaties niet berekend. De dikke enkel van vriendin Petra wordt verzorgd met ijs uit de champagnekoeler.

Ze hebben het ongeluk minutenlang op de monitor in de cabine van het vliegtuig kunnen zien aankomen. Wat ze voelden – het heen en weer stutten van het toestel – zagen ze gebeuren op het televisiescherm. Martinair laat op het beeldscherm zien wat de snelheid, hoogte, positie en afstand tot de eindbestemming is. De hoogtemeter gaf de steeds weer veranderende hoogte keurig weer.

“Het was een heel onrustige vlucht,” zegt Rob. “We voelden steeds hoe het toestel naar beneden viel, waarop de piloot weer gas gaf. Dat konden we op dat scherm zien. Dat het buiten noodweer was, hebben we in het vliegtuig niet gemerkt. Het was aardedonker. We hebben ook geen lichtflitsen gezien.”

Echt ongerust werd Rob toen het beeldscherm aangaf dat de eindbestemming al was gehaald. “Vliegtijd, nul minuten. Het stond er echt. Dat ding stond op nul en dus hadden we er al moeten zijn. Ik vroeg me af waar die piloot mee bezig was en wanneer hij nu eindelijk ging landen.”

'Alle bagageluiken vielen open'

zocht Petra en Amber," zegt Rob. Die zaten gewoon naast hem in de stoel. "Uit alle hoeken en gaten in het gescheurde toestel kwamen mensen te voorschijn," vertelt hij. "Er was wel een vuurtje, maar nog niet zo groot."

Hij ging op zoek naar zijn moeder, Ida, en haar man, zijn stiefvader. "Ik herkende mijn moeder niet. Haar gezicht was zwart en haar krullen waren nat. Mijn stiefvader, Dago, schreeuwde het uit van de pijn," zegt hij.

Zelf hadden ze lichte verwondingen en pijn in nek en rug, door de enorme klap waarmee het toestel was neergekomen. Een passagier die in het wrak in zijn stoel zat te huilen, werd door een medepassagier uit de stoel gehesen.

"De brandweer was al aan het blussen toen er nog een ontplofing kwam," zegt Petra. Wie toen nog binnen was, heeft het niet overleefd, denkt Rob. Ze zijn er zeker van dat de brandweer op de luchthaven nog voor de landing besloot naar de landingsbaan te rijden. "Ze waren zo snel ter plekke. Ze moeten in de verkeerstoren hebben gezien dat het, zeker na die twee eerste pogingen, mis zou gaan met de landing."

Buiten stonden ze in de stormende regen. Het was gisteren de hele dag noodweer in de Algarve, de Portugese vakantiebestemming bij uitstek.

"De verbrande mensen konden we niet helpen," zegt Rob. "Ze schreeuwden van de pijn. Als we

ze een hand wilden reiken, weigerden ze dat. Ze wilden niet aangeraakt worden." De licht gewonde passagiers gingen te voet in de richting van het stationsgebouw. Auto's konden niet bij het vliegtuigwrak komen. Paniek was er geen moment, zegt Petra. "Daar was geen tijd voor. We wilden zo snel mogelijk weg." Veel passagiers hebben geluk gehad omdat ze nog voor de tweede explosie uit het vliegtuig konden klimmen.

Toen ze in de stationshal aankwamen was daar nog geen hulp aanwezig. Verkleumd stonden de tientallen overlevenden te wachten op warme en vooral droge kleding en medische hulp. "Ik heb een schoonmaakster bijna de kle-

ren van het lijf getrokken. Mijn dochter en moeder hadden het vreselijk koud," zegt Rob. Een chauffeur van een busje weigerde hen in eerste instantie mee te nemen naar het ziekenhuis in Faro. Enkele Nederlandse krachtmannen brachten uitkomst.

In het halletje van het ziekenhuis, dat slechts is toegerust op zomerongemakken, dromden verbrande mensen en lichtgewonden samen. In de paniek werd hier en daar driftig met flessen ontsmettende alcohol gesmeten. Uren later pas werden de mensen in hotels ondergebracht.

Daar zitten ze nu. Ze maken deel uit van een groep van dertig die hier de kerstdagen wilde doorbrengen.

Terugvliegen weigert Rob. "Ik ga voorlopig niet in een vliegtuig. Maar hier in het hotel blijf ik ook niet. Ik denk dat we morgen gewoon naar ons vakantiehuysje gaan."

Sommige passagiers blijven voor een weekje in de zon

door FRENK DER NEDERLANDEN

AMSTERDAM - Terwijl op het NOS-journaal zelfs weerman Erwin Krol zijn visie geeft op de mogelijke oorzaak van het ongeluk met de DC-10, blijft Martinair-woordvoerder Udo J. Buys hardnekkig ontkennen dat het slechte weer het ramptoestel parten heeft gespeeld.

Buys, in een ver verleden roemrucht gossip-reporter van *Haarlems Dagblad*, kent het klappen van de zweep als geen ander. Hoewel de pers in de loop van de maandag steeds kritischer vragen begint te stellen, geeft Buys geen krimp. Vanaf tien uur 's ochtends verzorgt hij elk uur een persconferentie, maar naarmate de dag vordert, valt er steeds minder te melden.

"De filosofie van Martinair is altijd

geweest dat we open en eerlijk antwoord geven op alle vragen. Maar dit is een heel vreemd ongeluk. Het was buig, maar niet zo erg dat een landing niet mogelijk was. Ook vanuit de cockpit is er geen enkele aanwijzing gegeven dat het toestel in problemen verkeerde. Er moet dus iets anders aan de hand zijn geweest."

Tussen de persconferenties door doden de wachtende journalisten de tijd met het bestuderen van de interne veiligheidsmemo's aan het prikbord van Martinair. Een cynisch lijstje. Zo wordt gemeld dat tijdens een vlucht van een Airbus uit Istanboel geen kranten zijn uitgedeeld 'in verband met krantekoppen op de voorpagina over drie vliegtuigongelukken'. Het memo: 'Passagiers verteld dat er geen kranten beschikbaar waren vanwege het vroege vertrek'.

De lijst vermeldt verder vier afgebroken vluchten na achtereenvolgens 'een slingerbeweging van het toestel', 'problemen met één van de motoren', 'technische problemen' en een 'bird-strike', waardoor een complete motor moest worden vervangen. Als meer en meer journalisten zich bij het bord ophouden, worden de memo's in alerijl door het personeel verwijderd.

Buys moet ondertussen steeds vaker in actie komen om de aanzwellende geruchtenstroom te ontzenuwen. 'Nee, van blikseminslag hebben we geen bevestiging ontvangen'. 'Nee, er vertrekt geen regeringsvliegtuig met minister Maij-Weggen naar Faro'. 'De co-piloot dood? Volgens ons heeft hij alleen een shock'. En: 'Van eerdere problemen met dit toestel op Faro is ons niets bekend'.

De zeventien jaar oude DC-10 staat volgens Buys in luchtvaartkringen juist bekend als 'een prachttoestel'. "Het is echt een werkpaard, met een fantastische staat van dienst. Zo goed zelfs, dat het is verkocht aan de luchtmacht om vanaf 1995 troepen te gaan vervoeren. Zo'n ongeluk zegt dus niets over de kwaliteit van het vliegtuig."

Buys kan zich evenmin voorstellen dat de bemanning tijdens de landingsprocedure een fout heeft gemaakt. "Het zijn ervaren vliegers. De DC-10 is een wat groter toestel en je moet heel wat jaren vliegen wil je daar op mogen. En captain Van Staveren zit al heel lang bij onze maatschappij."

Veel mensen opgelucht na bezoek aan Elzenhof

door MARJON BOLWIJN

SCHIPHOL – De familieleden van de passagiers van het ramptoestel zien er gespannen en radeloos uit als ze in hun auto de oprijlaan van sporthal De Elzenhof op Schiphol-Oost oprijden. De vlakbij de luchthaven gelegen accommodatie diende gistermiddag als opvang- en informatiecentrum.

"Het speciale informatienummer van Martinair was steeds in gesprek. Daarom ben ik hier maar naartoe gegaan," zegt Sasja Telders. Haar broer, zijn vriend en diens zus waren met het gewraakte vliegtuig naar Faro vertrokken.

Opgelucht snelt zij vijf minuten later weer naar buiten. "Ze leven nog, alledrie! Ik weet alleen niet of ze misschien gewond zijn geraakt. Ik ga nu snel naar huis, wachten op een telefoontje uit Portugal."

Ook een ouder Amsterdams echtpaar zit liever thuis dan in De Elzenhof. "We weten nu dat onze tante op de passagierslijst van de neergestorte DC 10 zat. Het heeft geen zin hier te blijven wachten. We gaan eerst boodschappen doen," zegt de vrouw.

Het merendeel van de vijftig à zestig mensen die in de loop van de middag het opvangcentrum

binnendruppelen, komt er weer opgelucht uit. De paar gebogen hoofden en een enkel betraand gezicht spreken echter boekdelen.

Menig bezoeker van het centrum weet niet met welke vlucht hun familieleden naar Faro zijn gevlogen. Vlak voordat de DC 10 van Martinair verongelukte, was een ander toestel uit Nederland veilig op de luchthaven geland. De vertegenwoordigers van Martinair en hulpverleners in De Elzenhof, kunnen de bezoekers alleen vertellen op welke passagierslijst hun familieleden staan en of zij tot de overlevenden behoren. Tot aan het eind van de middag waren er nog geen namen bekend van doden en vermisten.

In de vertrekhal van de luchthaven zelf is het tamelijk rustig. Alleen bij balie 3 wordt druk heen en weer geschoven. Bij het inchecken horen de bepakte reizigers dat hun vlucht van 12.45 uur met Air Atlantis naar Faro is geannuleerd. Menigeen is al min of meer op dit onheilsbericht voorbereid, omdat zij op weg naar Schiphol via de autoradio van het ongeval hebben gehoord. "Wat gaat er nu gebeuren, wat moeten we doen?" roept een oudere dame uit.

Dan mengt Atlantis-directeur C. Waasdorp zich tussen de sa-

Op het meest kritieke moment viel de wind weg of werd een vleugel door een harde valwind tegen de baan gedrukt. Plotselinge veranderingen in windsnelheid en richting zijn onmogelijk van tevoren te voorspellen.

De meest extreme veranderingen komen voor als de lucht snel afkoelt en als een waterval naar het aardoppervlak valt. Daar verspreidt de wind zich in alle richtingen.

Dergelijke valwinden komen vaak voor in onweersbuien, die ontstaan als koele lucht in aanraking komt met het relatief warme zeewater. Volgens de VNV kunnen zulke winden een toestel tientallen meters naar beneden drukken.

Een andere mogelijkheid is volgens de vereniging het plotseling wegvallen van de wind op de neus van het toestel. De vleugels verliezen dan een deel van hun draagvermogen. Dit kan alleen worden gecompenseerd door gas bij te geven, iets wat captain Van Staveren vlak voor de crash ook deed.

Op 6 oktober 1982 brak een valwind tijdens een onweersbui een vleugel van een F 28 van de NLM. Het toestel stortte nabij Moerdijk neer.

mengeschoolde reizigers. "Dit is heel vervelend. De reisbureaus hebben u vanmorgen thuis proberen te bereiken, maar u was allen al op weg. Gelukkig hebben wij nog een toestel in Lissabon staan, dat u vanavond om 22.10 uur ophaalt en u naar de Portugese hoofdstad brengt. Van daar wordt u met bussen naar Faro gebracht. In de transitie kunt u een maaltijdbon krijgen."

De toehoorders kijken verdwaasd om zich heen. "Wat nu," vraagt een Hagenaar zich hardop af. "Ik ga maar een stapel kranten kopen en een rustig plekje opzoeken."

"Ik lach er maar om," zegt een gebruikte vrouw. "Ik ben blij dat ik niet vanmorgen naar mijn huis in de Algarve ben vertrokken. Het enige waar ik mij zorgen over maak is mijn poes. De oppas is vandaag teruggegaan naar Nederland en nu zit het dier de hele dag zonder eten."

De DC-10 is in windvlagen van ruim zestig kilometer per uur geland. Het toestel is volgens een voormalig KLM-captain tegen dergelijke vlagen bestand. "Het is een groot toestel met veel massa. Het kan meer hebben dan kleinere verkeersvliegtuigen."

"Na de schokken die we hadden gevoeld en met het gegeven dat we al geland hadden moeten zijn – dat zei die televisie boven het gangpad immers – werd ik toch knap onrustig," zegt Rob Sötemann over de landing van de DC-10 van Martinair.

Petra, zijn vriendin, had het vooral druk met het vasthouden van dochter Amber: "Het toestel ging zo tekeer." Ze voelde dat de piloot, nadat hij de daling had ingezet, plotseling weer begon te stijgen. "Toen maakte hij nog een rondje." Ook een tweede keer werd de daling abrupt afgebroken. "Het leek alsof hij het niet kon vinden, alsof het zijn eerste landing was."

Pas de derde keer ging het toestel echt naar beneden. Petra: "We voelden ons opeens met grote snelheid naar beneden vallen, waarna we met een klap op de grond kwamen. Alle bagageluisen vielen open." Rob: "Toen wist ik al dat het mis was. Het toestel was toen al ontzet."

Toen Rob tienden van seconden later achterom keek, zag hij een motor branden. "Ik geloof dat ik nog 'brand!' heb geroepen." Hij zag of hoorde, precies weet hij dat niet meer, de vleugel over de landingsbaan schuren. Hij herinnert zich absoluut niet in paniek te

zijn geraakt. "Ik dacht steeds maar weer: dit is een film waar ik niet in hoor. Steeds zei ik tegen mezelf: 'Zie je wel, je leeft nog'."

Een seconde later lag hij in het gras, enkele meters van het inmiddels in tweeën gescheurde toestel. Ze waren door het gat in de romp naar buiten geschoten.

"Ik gespte mijn stoelriem los en

Grote rol van wind bij landen DC-10

(Van een verslaggever)

AMSTERDAM – De wind heeft een grote rol gespeeld bij de ramp met de Martinair DC 10. Volgens de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers kan het toestel door een harde valwind plotseling tegen de baan zijn gedrukt, of juist door een plotseling gebrek aan wind zijn luchtwaardigheid hebben verloren.

De onderzoekers concentreren zich nu op de 'zwarte dozen', die beide beschadigd uit het wrak zijn gehaald. Er is nog niets gebleken van technische gebreken aan de zeventien jaar oude DC-10.

van drie à vier doden tot tachtig à negentig slachtoffers. Buys, die ondanks een moeizame verbinding voortdurend contact houdt met de Martinair-medewerkers in Portugal, weigert mee te doen aan deze loterij en houdt zich vast aan het officiële aantal geborgen lichamen.

"We moeten voorkomen dat we met cijfers gaan strooien. Bij de ramp in de Bijlmer hebben we gezien waar dat toe kan leiden. De inzittenden zijn uitgewaaid over tientallen ziekenhuizen, hotels en pensions in heel Portugal. We willen eerst zekerheid. Dat zijn we aan de familieleden van de getroffen en verplicht."

Pas rond middernacht bevestigt de onvermoeibare Buys dat er 'zeer waarschijnlijk' zestig slachtoffers te betreuren zijn: '52 doden en acht vermisten, onder wie twee stewardessen'.

Over het aantal ernstig gewonden dat gedwongen is in diverse Portugese ziekenhuizen te verblijven, valt daarentegen volgens Buys niets met zekerheid te zeggen.

's Avonds wacht iedereen vooral op het bericht over de terugkeer van de speciaal gecharterde Airbus die de gewonde reizigers moet repatriëren. Het traumateam van het AMC, dat samen met mensen van het Rampen Identificatie Team 's middags naar Faro is afgereisd, wil elke passagier eerst grondig onderzoeken voordat men weer naar Nederland vertrekt.

Niet iedereen keert echter terug naar Schiphol. Buys: "Een onbekend aantal reizigers durft geen stap meer in een vliegtuig te zetten. Anderen zetten de vakantie in Portugal voort. Die willen toch gewoon, ondanks alles, een weekje in de zon liggen."

JOEP BERTRAMS



Eerste slachtoffers terug

Identificatie van doden van vliegramp in Faro wordt moeizaam karwei

Faro/Schiphol – Vanmiddag komen twee vliegtuigen op Schiphol aan met gewonden van de vliegramp in het Portugese Faro. Gelijktijdig zou Martinair de namen vrijgeven van 44 van de 53 slachtoffers van de ramp in het Portugese Faro. Onder hen zijn zes kinderen. In de nieuwe hangar van Martinair op Schiphol wordt een aula ingericht. Daar zal binnenkort een rouwdienst worden gehouden. De datum daarvoor wordt later vastgesteld.

Gisteren konden Martinair en de hulpdiensten nog niet gedetailleerd reageren op de wurgende onzekerheid bij familieleden en vrienden. Tientallen passagiers hadden in de loop van de dag, zonder verdere mededeling de luchthaven verlaten. Bovendien was er onzekerheid over wie er op de passagierslijst van vlucht MP 495 stond.

Mortuarium

Het Rampen Identificatie Team, dat gisteren in Faro is aangekomen, vermoedt dat de identificatie moeizaam zal verlopen. Een derde van het totaal aantal doden is zo verkooft dat alleen op basis van gebitten of genetisch materiaal kan worden vastgesteld wie het slachtoffer is. De stoffelijke resten van de 53 geborgen passagiers zijn overgebracht van een loods op het vliegveld naar het mortuarium van het centrale ziekenhuis in Faro. Vanmorgen werd er bij de plaatselijke autoriteiten op aangedrongen de lichamen vrij te geven voor transport, zodat het RIT zijn werk op Schiphol zou kunnen afronden. Er zijn in totaal ongeveer honderd gewonden. Van hen zijn er tien zo ernstig aan toe, dat ze nog niet konden worden geïdentificeerd. Zij liggen in brandwondencentra in Lissabon.

In de hotels waar de licht- en niet-gewonde passagiers na onderzoek in het ziekenhuis waren ondergebracht, heerste gisteravond een stemming die varieerde van ingehouden vrolijkheid tot diep verdriet. Onder de passagiers waren er verscheidenen die hun vrouw, vriend of vriendin misten.

Toedracht

Slecht weer is vermoedelijk de oorzaak van de ramp geweest. De Portugese luchtvaartautoriteiten hadden gistermorgen om 6.00 uur GMT (7.00 uur Nederlandse tijd) een waarschuwing uitgegeven voor gevaarlijke weersomstandigheden. De waarschuwing betrof zware turbulentie, onweersbuien en zware ijsvorming. Letterlijk luidde de waarschuwing: „Sigmet nr 1 valid 210600/211200 fct mod loc sev cht fl 350/xxx ts and sev ice.” Vrij vertaald: „Waarschuwing nr. 1 geldig op 21 december van 06.00 tot 12.00 uur GMT: voorspelling matige, lokaal zware turbulentie tot 35.000 voet, zware onweersbuien en zware ijsvorming.”

Getuigen van het ongeluk zeggen dat de DC-10 met de rechtervleugel een diep spoor in het gras naast de baan heeft getrokken, voordat hij in brand vloog en in tweeën brak. Langs de baan is een klep van de linkervleugel gevonden. Volgens andere verklaringen is het vliegtuig na de landing door de wielen gezakt.

Gezagvoerder Willem van Staveren zegt de controle over het toestel te zijn verloren, nadat hij een sterke windvlaag voelde. Hij hoorde daarna een explosie. Meer informatie moet de komende dagen de black box opleveren. Op Schiphol kwam vannacht president-directeur Martin Schröder van Martinair uit het Caribisch gebied. Hij zei aangeslagen te zijn. Hij wil na overleg met zijn directieleden pas besluiten of hij nog naar Faro gaat.

Emotionele taferelen bij aankomst uit Faro

Schiphol – Vijf stewardessen, twee stewards en twee passagiers die de ramp met de Martinair DC-10 in Faro hebben overleefd, zijn vanmorgen om vier uur aangekomen op Schiphol. De twee passagiers zijn direct naar huis gegaan. De stewardessen en stewards werden in een aparte ruimte opgevangen. In deze ruimte speelden zich emotionele taferelen af. Familieleden van het Martinair-personeel verwelkomden de overlevenden.

De zeven Martinair-medewerkers zijn allen licht gewond geraakt bij de crash. Eén van de stewardessen die de ramp heeft overleefd, is in Faro achtergebleven vanwege een botbreuk.

Gezagvoerder H. W. van Staveren en de rest van de cockpitbemanning blijft in Faro om te helpen bij het zoeken naar de oorzaak van de ramp. Een groot deel van de overlevenden is aan het einde van de middag teruggekomen.

Dans ontsprongen

Tranen van vreugde en verdriet vloeiden ook vannacht toen de eerste vlucht met in Faro gestrande vakantiegangers om half twee was geland. Het waren emotionele taferelen om hen die de dans waren ontsprongen. Ruim veertien uur later dan aanvankelijk voorzien, kunnen reizigers vrienden en familieleden in de armen vallen. „Natuurlijk wisten we al eerder dat ze niet in dat ongelukstoestel zaten. Maar je gelooft het pas als je ze echt ziet.” Veel mensen zijn de verschrikkingen, die ze eerder op de dag

meemaakten, van het gezicht af te lezen. „We stonden in de vertrekhal te wachten toen we een enorme knal hoorden,” zegt een oudere man. „Iedereen rende naar het raam om te kijken wat er gebeurde. We zagen een enorme vuurbal. Toen deinsde iedereen verschrikt terug.”

Anderen bevonden zich dichterbij de plaats van het ongeluk. „Ik zag een grote vlammenzee en tussen flarden rookwolken door zieke mensen, kapotte mensen... verschrikkelijk,” stamelt een vrouw. Dan krijgt zij haar familie in het oog die haar probeert te begroeten.

Trillen

Een paar passagiers krijgen geen enthousiasme en emotioneel welkom. Niemand lijkt hen op te wachten. Een man zegt dat 'niemand wist dat ik in m'n eentje op vakantie was naar Portugal'. „Dat heb ik maar even zo gelaten.” Hij vertelt wat hij eerder op de dag heeft gezien. „Ik hoorde een vreselijke klap en zag een grote vlammenzee. Daarna werden we snel weggeleid naar een opvangcentrum bij het vliegveld. Aanvankelijk zat ik daar heel rustig, maar hoe meer ik me realiseerde wat er was gebeurd, hoe harder ik begon te trillen. Gelukkig zijn we in dat centrum prima opgevangen.” Ook andere passagiers zijn over de opvang tevrede. In de aankomsthal van Schiphol zijn een arts en een verpleegkundige van de geneeskundige dienst van de KLM aanwezig, maar hun hulp is niet nodig.

'DC-10 blaast technisch zijn partijtje mee'

Door Martijn Delaere

Den Haag — Bart Bakker is gezagvoerder bij de KLM en vliegt nog iedere dag een DC-10, hetzelfde type toestel dat gisteren bij Faro verongelukte. Vooralsnog gaan de deskundigen ervan uit dat het Martinair-toestel het slachtoffer is geworden van een voor Europa zeldzame omslag van het weer.

Welke instrumenten heeft de gezagvoerder van een DC-10 tot zijn beschikking bij een landing tijdens slecht weer?

Bakker: „Normaal gesproken kunnen we met een DC-10 een automatische landing maken. Daar heeft het toestel een programma voor, maar dan moet je wel signalen hebben van het instrument landingssysteem (ILS). Als de DC-10 dat heeft, dan kun je onder redelijk slechte weersomstandigheden landen. Op het luchthaven is een elektronisch systeem dat onder een bepaalde hoek een straal uitzendt in de lengte van de landingsbaan, zowel in het verticale als het horizontale vlak, en die naar de landingsbaan toeleidt.

Hartlijn

Die signalen worden opgevangen door de antennes van het vliegtuig en die worden vertaald in een afwijking ten opzichte van de hartlijn van dat instrument landingssysteem en die leidt tot aan de baan. Samen met de radarhoogte-meter kan het vliegtuig een automatische landing uitvoeren. Alle afwijkingen die door het weer op het vliegtuig worden uitgeoefend worden geconverteerd door de afwijkingen ten opzichte van de hartlijn.”

De straal van de ILS is te vergelijken met de laserstraal die tijdens bombardementen op Iraakse doelen tijdens de Golfoorlog de rich-

ting aangaf van het doel, en waarbinnen gevechtsvliegtuigen hun bommen afwierpen.

De mogelijkheid om met het ILS te werken hangt niet af van de ouderdom van het DC-10 toestel?

Bakker: „De DC-10 was, hoewel hij al achttien jaar oud is, voor zijn tijd bijzonder geavanceerd en blaast technisch zijn partijtje nog goed mee. Alleen wat bij de Airbus A-310 digitaal is, is bij de DC-10 analoog.”

Stel nu dat de verkeerstoren doorgeeft dat op een bepaalde hoogte het één en ander mis is, wat doet de bemanning van een DC-10 dan?

Bakker: „Het enige wat wij doen als wij turbulentie of een windverandering doorkrijgen, is een bepaalde opslag op onze snelheid plaatsen. Dan betekent dat we harder gaan vliegen om een buffertje te scheppen. Als de wind dan wegvalt en daarmee de voorwaartse snelheid blijven we op hoogte.”

Zeven jaar geleden gebeurde een bijna identiek ongeluk bij het immense vliegveld van Dallas/Fort Worth in Texas. Ook toen verongelukte een toestel, een L-1011 Tristar van Delta Airlines, bij de landing.

Bakker: „Het lijkt er heel erg op, maar het is wel veel te vroeg om te spreken over oorzaken van het ongeluk met de DC-10 van Martinair. Alle gegevens moeten worden nagerekend en nagekeken. Maar zo op het eerst gezicht zit er een overeenkomst in. Dat ongeluk in Dallas kwam door een hele snelle windverandering. Luchtdruk heeft er niets mee te maken. We proberen altijd tegen de wind in te landen. Valt nu opeens de voorwaartse wind weg, dan is je energie-verhouding ten opzichte van de lucht om je heen verstoord

en verlies je draagkracht. Als je dan dezelfde snelheid houdt, verlies je hoogte.”

Zoals gezegd kan een DC-10 blindelings landen, zelfs met slecht weer. Toch heeft de DC-10 van Martinair gisteren twee pogingen tot landen gedaan. Waar duidt dat op?

Bakker: „Dat kan verschillende oorzaken hebben. De baan waarop hij landde, baan elf, wordt niet bediend door een ILS. Daar moet hij gebruik maken van een VOR (very high frequency receiver)-ra-

diobaken, dat hem alleen maar richting en afstand geeft. De piloot moet zelf het vliegp pad bepalen. De nauwkeurigheid van dat systeem is veel minder dan het ILS. De 'tunnel' waarin hij moet vliegen is veel wijder doordat elke afwijking ten opzichte van de hartlijn van de tunnel groter is. Faro heeft twee banen. Baan 29 heeft de ILS wel, maar wordt hoofdzakelijk in westelijke richting gevlogen. De wind was uit zuidoostelijke richting en hij had geen keuze tussen ILS of VOR.”

Voor verzekeraars vele tientallen miljoenen schade

Amsterdam — De ramp met de DC-10 van Martinair in Portugal bezorgt de verzekeringswereld een formidabele schadepost. Alleen al het verlies van het vliegtuig kan leiden tot een schade-uitkering van naar verwachting vele tientallen miljoenen, ook al was het toestel meer dan vijftien jaar oud. De hoogte van de uitkering wordt mede bepaald door de staat van onderhoud van het vliegtuig. Daarbij is van belang wanneer de machine haar laatste revisiebeurt heeft ondergaan. De DC-10 verkeerde in elk geval in goede staat. Het was een van de twee vliegtuigen die de Nederlandse luchtmacht onlangs van Martinair Holland heeft gekocht voor de ondersteuningsoperaties ten behoeve van de Luchtmobiele Brigade. Martinair heeft het toestel echter terughuurd voor de tijd dat de luchtmacht het nog niet echt nodig heeft. Hoewel Defensie haar eigen materieel niet verzekert, bevat het terugleasecontract wel bepalingen omtrent de dekking van ongevalsrisico's. De vloot van Martinair is verzekerd bij Lloyd's in Londen en bij een consortium van verzekeringsbedrijven. Daar hoort ook de Nederlandse Luchtvaartpool bij, een gezamenlijk assurantiebedrijf van Nederlandse verzekeringsmaatschappijen, waar binnen- en buitenlandse

luchtvaartondernemingen zich tegen de gevolgen van vliegtuigongelukken hebben verzekerd.

Bij deze verzekeraars heeft Martinair ook haar aansprakelijkheid jegens de inzittenden van het verongelukte vliegtuig afgedekt. Op grond van het uit de jaren dertig daterende en steeds vernieuwde Verdrag van Warschau zijn luchtvaartmaatschappijen gehouden aan hun passagiers of hun nabestaanden een uitkering te verstrekken wanneer hun iets overkomt als gevolg van een ongeluk met het vliegtuig waarmee ze reizen. Die uitkering belooft op het ogenblik ruwweg maximaal 100.000 dollar (circa 175.000 gulden). Los daarvan staan reisverzekeraars ook forse schadeclaims te wachten. Daarbij gaat het om aanspraken wegens overlijden van passagiers, wegens verlies van ledematen of organen, wegens kosten van operaties en verpleging, wegens het verlies van bagage en het afbreken van de vakantie.

De Europeesche, waarbij ook de hulpverleningsorganisatie SOS is gevestigd, heeft gisteren al mensen naar Portugal gestuurd om overlevenden van de luchtcrash bij te staan, terugkeer naar Nederland van slachtoffers te organiseren en een overzicht te krijgen van wat er straks aan schadeclaims kan worden verwacht.

Telegram koningin

Den Haag — Koningin Beatrix heeft gisteren in een telegram aan Martinair-directeur Martin Schröder gemeld diep geschokt te zijn door de ramp met de DC-10 in Faro. „Diep geschokt door het bericht over het vliegtuigongeluk bij Faro betuigen wij u onze gevoelens van diep medeleven met de families van de slachtoffers en met hen die bij het ongeluk gewond zijn geraakt,” luidt de tekst.

De valkuilen in de lucht

Rotterdam — De apparatuur die gezagvoerders van vliegtuigen ten dienste staat, geeft meer en meer bruikbare informatie die de veiligheid van het vliegen ten goede komt. Er zijn echter verschijnselen die nog altijd moeilijk te voorspellen zijn, zoals windschering, microbursts of bliksem. Onderzoek zal moeten uitwijzen wat de oorzaak is geweest van het verongelukken van de DC-10 van Martinair. De eerste berichten spraken van een blikseminslag, later speculeerde men op een sterke zijwind. Allemaal fenomenen die binnen de luchtvaart worden gevreesd. Onweer dient men te mijden, en verschijnselen als windschering of 'microburst' zijn verraderlijk. Vooral het laatst verschijnsel, de microburst, is een verraderlijk soort valwind waar luchtverkeersleiders mogelijk nog te weinig rekening mee houden.

„Buiten de Verenigde Staten,” zegt meteoroloog Reinier van den Berg, „zijn de verkeersleiders op veel luchthavens waarschijnlijk niet erg op de hoogte van het verschijnsel. Zij gaan ervan uit dat een vliegtuig niet in of vlakbij een actieve onweersstoring moeten komen. Maar ik denk dat het het beste is als ze nog wat meer afstand bewaren.”

Van den Berg, verbonden aan het Wageningse bureau Meteo Consult en weerman van RTL4, heeft kennis gemaakt met de microburst tijdens een werkbezoek aan Amerika. Daar is in de afgelopen tien jaar een aantal luchtvaarrampen met het verschijnsel in verband gebracht. In enkele gevallen is het zelfs als oorzaak bewezen. Elders in de wereld ontbreekt echter de apparatuur die daarvoor nodig is, zodat het daar bij speculeren blijft.

Microbursts doen zich voor in sterk ontwikkelde onweersbuien, waarbij grote hoeveelheden warme, vochtige lucht naar grote hoogte worden gezogen, ongeveer zoals dat gebeurt in een schoorsteen. Aan de flanken van de buien gaat het, kouder en droger, weer naar beneden. Maar soms vertonen zich in die zuilen van zo'n downdraught kleine haarden van soms niet meer dan enkele tientallen meters waarvan de snelheid hoger is dan de lucht in de omgeving.

Eenmaal op het aardoppervlak gekomen, kunnen dergelijke microbursts nog maar naar één kant: opzij. Van den Berg: „En dat gebeurt nog steeds met extreem hoge snelheid. Heel vervelend dus als het een vliegtuig treft, want het wordt er in de meeste gevallen gewoon onbestuurbaar door.”

Het ontstaan van microbursts is een ingewikkeld verhaal. Een rol wordt gespeeld door slipstreams, die alle elementen in de neergaande luchtstroming achter zich aan slepen en die snelheidsverschillen veroorzaken, een andere door de gedeeltelijke verdamping waardoor verschillen in zwaartekracht ontstaan en een derde door luchtdrukverschillen.

Van den Berg is ervan overtuigd dat dergelijke valwinden voor een startend of landend vliegtuig uitzonderlijk gevaarlijk zijn: „Het gemene ervan is dat het verschijnsel soms naast het onweersgebied zit, daar waar het nog niet regent. Dus, als de verkeersleider zegt: kom maar binnen met ie to-

stel, kan het vliegtuig er toch door getroffen worden.”

Op 6 oktober 1981 stortte de Fokker F-28 'Eindhoven' van de NLM, vlak na het vertrek uit Rotterdam, in zwaar weer neer op het industrieterrein Moerdijk. De zeventien inzittenden, veertien passagiers en drie bemanningsleden, kwamen allemaal om het leven. Achteraf, na eliminatie van alle andere mogelijkheden, werd bewezen geacht dat het toestel door de hevige verticale luchtstromingen gewoon uit elkaar gescheurd is.

Nadat ongeveer een jaar later in New Orleans een Boeing-727 van PanAm vlak na de start neerstortte (waarbij 146 doden vielen) kwam in de VS de discussie over het pas ontdekte fenomeen van de microburst op gang.

Speciale radar

Alleen in de Verenigde Staten, waar zich dergelijke tornado-achtige verschijnselen veel frequenter voordoen dan in West-Europa, bestaat radarapparatuur die de luchtbewegingen in onweersbuien driedimensionaal kan meten. Op een aantal grondstations is dergelijke Doppler-radar al aanwezig, maar eigenlijk streeft men ernaar om ze juist in de vliegtuigen zelf aan te brengen.

„Uiteraard,” zegt Geert Groen, hoofd van de luchtmeteorologische dienst op Schiphol, „kan men in de cockpit zelf het snelst reageren, maar je moet je wel afvragen of het de moeite loont. In

Nederland, en dat geldt ook voor Portugal, hebben we gematigd weer, met slechts een paar keer per jaar hevige onweersbuien, maar die zijn dan nog altijd niets vergeleken bij wat er in de Verenigde Staten mogelijk is. Ook het commercieel vliegverkeer is daar veel omvangrijker.”

De ramp in Moerdijk heeft geleid tot de beslissing om in Nederland twee grondstations met radar te bouwen. Ze komen, aldus meldt Groen, in De Bilt en vermoedelijk Den Helder en zullen over een jaar of twee, drie gereed zijn.

Bliksem

Een vliegtuig kan ook door bliksem worden getroffen. Het is weinig aannemelijk dat dit de luchtramp in Faro heeft veroorzaakt, al wordt een aantal onverklaarde vliegcrashes hardnekkig aan blikseminslag toegeschreven. Toch is eerder de turbulentie tijdens onweersvliegen gevaarlijk voor vliegtuigen dan de inslag zelf.

Wel kan de bliksem elektronische instrumenten aan boord beschadigen. Soms vertoont een door de bliksem getroffen toestel gaatjes in de vleugels of romp. Vaak komt zo iets niet voor, want de piloten proberen onweer zo veel mogelijk te mijden.

De mensen in het vliegtuig zijn beveiligd volgens het principe van de kooi van Faraday, zowel in de lucht als op de grond. Michael Faraday, een Engelse natuurkundige die leefde van 1791 tot 1867, bewees in 1831 dat elektrische stroom die zich over de buitenkant van een metalen kooi verplaatst, geen enkel effect binnen in de kooi veroorzaakt. Vliegtuigen, auto's en metalen schepen bieden binnen dan ook een volmaakte bescherming tegen elektrische verschijnselen buiten, dus ook tegen de bliksem.

Beslissing

N. van Keppel was jarenlang gezagvoerder op een DC-10. Hij was bovendien instructeur. Desgevraagd zegt hij over de procedures en de afwegingen die spelen bij het nemen van een beslissing omtrent de landing van een vliegtuig: „Of de omstandigheden zo zijn dat het veilig is om te landen, dat is in feite de moeilijkste vraag in de luchtvaart. Het is een beslissing die je neemt aan de hand van alle informatie die tot je beschikking staat, maar ook een beslissing die je neemt op basis van ervaring.”

„Vergelijk het met bridge: je kunt de theorie volledig beheersen en toch worden uitgespeeld door mensen die minder theoretisch zijn aangelegd, maar wat meer feeling voor kaarten hebben. Zo is het in een cockpit ook. Er komen duizenden gegevens bijeen. Klinkt dramatisch, maar het is wel zo. Het overgrote deel van die gegevens is routine, standaard.

Maar een klein deel wordt gevormd door bijzondere, afwijkende gegevens. En het interpreteren van die laatste categorie, daar gaat het om.”

„Het zijn moeilijke beslissingen voor een gezagvoerder om door te starten (een ingezette landing af te breken, red.) of uit te wijken naar een ander vliegveld. Je opdracht is om op een bepaald vliegveld te landen en er moet wel heel wat gebeuren wil een vlieger die opdracht niet uitvoeren. Zo'n doorstart, daar moet je altijd op voorbereid zijn. Als je pech hebt

overkomt het je één keer per jaar, heb je geluk dat gebeurt het je één keer per tien jaar.”

De captain heeft de beschikking over weersgegevens die in de computer zijn ingevoerd en een radar om de situatie ter plekke in te schatten. Op basis van die gegevens en de gegevens van de luchtverkeersleiding over de situatie op de grond, weegt de gezagvoerder af.

Twee verraderlijke zaken daarbij zijn genoemde windschering en microburst. Meteorologische fenomenen die in de luchtvaart worden gevreesd. Voor de vlieger is er een belangrijk verschil. Van Keppel: „In de cockpit is de aanwezigheid een windschering redelijk te voorspellen door het vergelijken van de grondgegevens en de gegevens op de vlieghoogte. Zo'n microburst is echter in de meeste gevallen nog niet te voorzien.”

Windschering is de naam voor het verschijnsel waarbij de wind snel draait of snel in sterkte verandert. Een fenomeen dat zich voordoet bij zgn. temperatuurinversies of bij forse buien. Temperatuurinversies doen zich voor als de temperatuur op de grond lager is dan die op bijvoorbeeld 100 meter hoogte. Daar waar de temperatuur zich weer 'normaal' gaat gedragen, het omkeringspunt, ontstaan sterke verticale of horizontale winden. Bij buien ontstaat sowieso een veranderlijk, onvoorspelbaar windpatroon. Het verschijnsel windschering wordt ook verwerkt in de simulatieprogramma's waarmee vliegers worden opgeleid. Van Keppel: „Omdat bij windschering de windrichting verandert, verandert ook de windsnelheid en daarmee de snelheid van het toestel. Dat is bij het aanvliegen voor een landing reuze hinderlijk, omdat je niet te snel maar ook niet te langzaam mag vliegen. Je knabbelt dan als gezagvoerder aan je randvoorwaarden.” De normale snelheid bij het landen voor een DC-10 is — afhankelijk van gewicht, stand van de landingskleppen etc. — zo'n 250 kilometer per uur.

Drie Rotterdamse artsen naar Faro

Rotterdam – De organisatie SOS International in Amsterdam heeft drie Rotterdamse artsen naar het rampgebied in Faro gestuurd om de repatriëring van Nederlandse slachtoffers te regelen. Het gaat om twee brandwondendeskundigen van het Zuiderziekenhuis en een anesthesist van het Academisch Ziekenhuis Dijkzigt in Rotterdam. Samen met andere hulpverleners zijn de drie artsen gistermiddag vanaf vliegveld Zestienhoven vertrokken. De taak van de artsen is te beoordelen of slachtoffers voor behandeling naar Nederland kunnen worden overgebracht. Ook zullen zij zo veel mogelijk vanaf de plek van de ramp medische hulp organiseren. Volgens de woordvoerder van SOS International is het niet de bedoeling dat de artsen zelf medische hulp gaan geven. SOS International handelt in opdracht van de verzekeringsmaatschappijen. De hulporganisatie komt in actie wanneer verzekerden in het buitenland medische hulp nodig hebben. Volgens de woordvoerder zal aan iedereen hulp geboden worden, ongeacht of de slachtoffers een reisverzekering hebben afgesloten of niet.

Achtste vliegramp met veel Nederlandse slachtoffers

Rotterdam – Het ongeval met de DC-10 van Martinair op de luchthaven van Faro is de achtste vliegramp in de geschiedenis van de Nederlandse burgerluchtvaart in de afgelopen zestig jaar, waarbij een groot aantal Nederlandse slachtoffers is gevallen.

●Op 14 juli 1935 kwamen zes mensen om het leven toen een Fokker F22 van de KLM neerstortte op Schiphol.

●Op 14 november 1938 kwamen ook zes mensen om, toen een DC3 van de KLM neerstortte, eveneens op Schiphol.

●Op 23 augustus 1954 vonden 21 mensen de dood bij IJmuiden, toen een DC6 van de KLM verongelukte boven de Noordzee.

●Op 6 oktober 1982 voltrok zich een ramp met een Fokker Fellowship 28 van de NLM ter hoogte van Moerdijk. De 22 inzittenden kwamen om het leven, nadat het toestel in een hevige noodweer terecht kwam.

●Op 27 maart 1977 op het vliegveld van Tenerife, op Gran Canaria, kwamen 253 passagiers van een boeing 747 van de KLM om het leven. Dat gebeurde toen het toestel tijdens het taxiën tegen een zelfde type vliegtuig van de Amerikaanse maatschappij PanAm botste. Ook de veertien bemanningsleden kwamen daarbij om het leven.

●Op 7 juni 1989 kwamen op Vliegveld Zanderij in Paramaribo 174 passagiers van een DC8 van Surinam Ariways om het leven, onder wie 23 Nederlandse voetballers van Surinaamse afkomst. Het toestel verongelukte als gevolg van een gebrekkige communicatie tussen de cockpit-bemanning en de vliegleiding.

●Op 4 oktober verloren 43 mensen het leven in de Bijlmer, nadat een Boeing 747 van de Israëlische vliegmaatschappij El Al zich in de flats Groeneveen en Kruitberg boorde. Onder hen waren de drie inzittenden van het vrachtvliegtuig, dat kort daarvoor de twee rechter motoren was verloren.

Matige reputatie

Door Peter Slavenburg

Den Haag – De DC-10 heeft een matige reputatie. Het toestel, een ontwerp van het Amerikaanse bedrijf McDonnell Douglas, werd in 1969 in productie genomen. Er zijn 445 exemplaren gebouwd. De KLM beschikt over vijf DC-10-vliegtuigen, Martinair heeft er drie, inclusief het toestel dat gisteren bij Faro verongelukte. Sinds 1974, toen een toestel van Turkish Airlines nabij Parijs kort na de start neerstortte, bestaan er twijfels over de kwaliteit van het hydraulische systeem van de DC-10. Bij het ongeval in Parijs raakte kort na het vertrek een vrachtluik los. Het sloeg door een laadvloer en beschadigde een hydraulische leiding. De vloeistof in het systeem stroomde weg en het vliegtuig werd onbestuurbaar. Naar aanleiding van het ongeval werden de laadvloeren van DC-10 toestellen verstevigd. Bij de crash kwamen 346 personen om het leven. Hydraulische problemen met als gevolg het uitvallen van de besturing, waren eveneens de oorzaak van de vliegramp in juli 1989 bij Sioux City in de Amerikaanse staat Iowa. De moeilijkheden ontstonden na het exploderen van de staartmotor, waarbij de leidingen van het toestel beschadigd werden. De bemanning maakte via de radio melding van de noodsituatie. Brandweerlieden en andere reddingswerkers die waren toegesnel, moesten machteloos toezien hoe de DC-10 van United Airlines met de linkervleugel (tevens een brandstoftank) de grond raakte en in brand vloog. Doordat het toestel in vele

stukken brak, wisten 186 inzittenden te ontkomen. Niettemin vonden 107 passagiers de dood. Acht dagen later crashte een DC-10 van Korean Air in dichte mist vlak bij het vliegveld van Tripoli in Libië. Daarbij kwamen honderd mensen om.

In mei 1979 kwamen 275 mensen om het leven bij een ongeval met een DC-10 van American Airlines. Kort na de start vanaf het vliegveld O'Hare bij Chicago brak als gevolg van slecht uitgevoerd onderhoud een motor af. Een vleugel werd beschadigd en ook in dit geval maakte vermoedelijk het uitvallen van het hydraulische systeem het vliegtuig onbestuurbaar. Ook in '79 kwamen 257 personen om het leven bij een ongeval op de Zuidpool met een DC-10 van Air New Zealand. Het toestel vloog tegen een berg.

Haarscheurtjes

Op last van de Federal Aviation Administration werden in 1987 overal ter wereld alle DC-10-toestellen aan de grond gehouden, nadat bij enkele vliegtuigen haarscheurtjes in het metaal van het staartvlak waren ontdekt. Verder onderzoek wees uit dat vooral toestellen van vijftien jaar oud en ouder, met meer dan 40.000 vliegingen, waren aangetast.

De drie-motorige DC-10 – de derde motor in het staartvlak geeft het toestel zijn unieke vorm – is sinds 1989 niet meer in productie. McDonnell Douglas introduceerde drie jaar geleden de opvolger van de DC-10, de twee-motorige MD-11. Martinair heeft het plan twee van dergelijke toestellen in gebruik te nemen.

● **DC10 Martinair verongelukt in Faro** ● **Zeker 57 passagiers gedood**

Kerstvlucht werd ramp.

Van onze verslaggevers

FARO, dinsdag

De ramp met de DC10 Anthony Ruys van Martinair gisterochtend op het vliegveld van Faro aan de Portugese Algarve-kust heeft aan minimaal 57 passagiers en bemanningsleden het leven gekost. Nog 11 inzittenden werden gisteravond vermist.

Met een colonne van tientallen ambulances en talrijke legerhelikopters werden 240 gewonden naar tien Portugese ziekenhuizen aan de Algarve tot aan Lissabon overgebracht.

Veel van hen hebben inmiddels al het hospitaal kunnen verlaten. Volgens medische verklaringen in Faro verkeren tenminste 11 passagiers nog in acuut levensgevaar.

De kerstvlucht, de MP 495, begon gisterochtend om half zes op Schiphol in echte vakantie-sfeer.

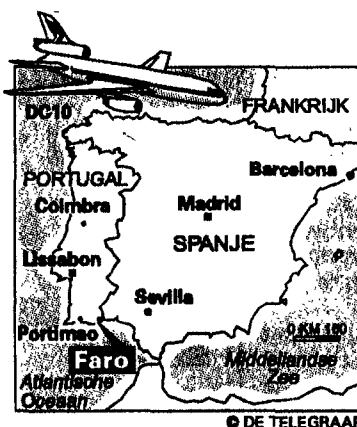
Nauwelijks drie uur later maakte een desastreuze landing in zeer slecht weer een afschuwelijk einde aan die uitbundige stemming. De Anthony Ruys was met een daverende klap op de landingsbaan gestort, dood en verderf zaaiend onder de 327 passagiers en 13 beman-

ningsleden.

Ons land werd gisteren voor de zesde maal dit jaar door een ernstige ramp getroffen, variërend van aardbevingen tot wervelstormen, treinongelukken en vliegcrashes.

Exacte toedracht

Lezingen over de exacte toedracht spreken elkaar op



diverse punten tegen. Ooggetuigen op het vliegveld meldden al brand gezien te hebben in een motor voor de landing.

Passagiers aan boord verklaarden later, dat de brand en daarop volgende explosie pas ontstaan waren na de zeer ruwe 'touch down'.

Het doorschietende vliegtuig brak doormidden en tolde deels om de as. Een hevige ontploffing scheidde voor- en achterstuk. De meeste dodelijke slachtoffers vielen in het midden-deel van het toestel, dat volledig verwoest werd. De passagiers werden overigens door de cockpit-bemanningsleden niet gewaarschuwd voor problemen.

Vlucht

Via alle uitgangen en scheuren in de romp vluchtten de overlevenden voor zo-

ver hun verwondingen dat toelieten uit de wrakstukken. Het achterdeel had inmiddels al vlam gevat. Het vuur verspreidde zich via de brandende kerosine snel naar het voorste deel.

Desondanks wisten diverse moedige passagiers nog andere inzittenden, die verdoofd in hun stoel bleven zitten, te bevrijden van hun veiligheidsriem en hen op sleeptouw te nemen. Hoewel de ramp direct gevolgd werd door een enorm gegil en gekrijs aan boord, bleef volgens passagiers directe paniek achterwege.

„Op dat moment geldt vooral het lijfsbehoud. De paniek en de zenuwen kwamen pas later, toen we ons realiseerden wat er gebeurd was”, aldus een van de passagiers in de aankomsthal van Faro.

Improvisatie

Het vliegveld, hoewel modern geoutilleerd, was nauwelijks op een ramp van deze omvang berekend. Toch wisten de Portugezen met veel improvisatie en verantwoordelijkheidsbesef zeer snel een enorme hulpactie op gang te brengen.

De wegen naar het vliegveld en naar de ziekenhuizen werden hermetisch afgegrensd voor ramptoerisme en schoongeveegd voor de ambulances. De niet-gewonden werden overgebracht naar hotels in de omgeving.

RAMP-DC10 WAS NIET VERZEKERD

Van onze verslaggevers

DEN HAAG, dinsdag

Het ramptoestel van Martinair, dat sinds deze zomer eigendom is van de Koninklijke Luchtmacht, was vrijwel zeker niet verzekerd. Martinair had het toestel van de luchtmacht terughagehuurd.

Luchtmacht-woordvoerder Wulfaert wilde daarop gisteravond niet ingaan. „Het is een ingewikkelde juridische kwestie, waar we nog niet uit zijn”, zei hij. Een feit is dat geen van de overige luchtmacht-vliegtuigen is verzekerd. Ook verongelukte straaljagers komen voor rekening van de schatkist.

Het ministerie van Defensie heeft op 30 juni het verongelukte DC10-vliegtuig in eigendom overgenomen van en weer terug verhuurd aan Martinair.

In 1995 zou dit vliegtuig, de PH-MBN *Anthony Ruys*, omgebouwd gaan worden tot vliegende tanker voor de F16 jagers en in die rol zou het nog twintig jaar mee kunnen.

Defensie betaalde dit jaar f 166 miljoen voor twee DC10 vliegtuigen uit de Martinair-vloot. De casco's raakten bij verandering van eigenaar de verzekering kwijt. Defensie heeft geen van haar vliegtuigen verzekerd, wat er toe leidde dat het ministerie anderhalf mil-

joen uit eigen middelen moest uitkeren nadat een F16 neerstortte in Hengelo.

De verongelukte DC10 kwam op 30 november 1973 bij Martinair in dienst en kreeg de naam van de Rotterdamse reder Anthony Ruys, een van de grondvesters van het charterbedrijf van Martin Schröder.

Martinair kocht het driemotorige vliegtuig voor f 75 miljoen nieuw bij Douglas en het was de eerste convertible, een uitvoering die zowel als vracht- en als passagiersmachine gebruikt wordt. De DC10-30 CF is uitgerust met drie General Electric CF-6 motoren welke bij de KLM in onderhoud zijn.

Met een lengte van 55,40 meter en een spanwijdte van 50,40 meter heeft dit type een vliegbereik van 10.000 kilometer. Het neemt 70 ton vracht mee, of maximaal 364 passagiers. De bemanning bestaat uit twee vliegers, een boordwerktuigbouwkundige en tien stewards. Met een startgewicht van 256,3 ton is de DC10, na de Boeing Jumbo, het grootste vliegtuig in het Nederlandse luchtvaartregister.

Volgens mr. Jan Blom, deskundige van de stichting De Ombudsman, wordt het schadeverhaal van passagiers en nabestaanden een uiterst moeilijke en ingewikkelde geschiedenis. „Bij de spoorwegramp bij Hoofd-

dorp waren er wel verschillende factoren, maar die vloeiden allemaal terug naar de enig verantwoordelijke, de NS. Hier ligt de zaak veel complexer”.

„De eerste vraag is, welke rol speelde het weer. De volgende vraag: hoe ligt het met de persoonlijke verantwoordelijkheid van de vlieger. Verder hebben we het probleem rond het eigendomsrecht. Als eigenaar heeft de Nederlandse Staat cq. de luchtmacht de eigen aansprakelijkheid. Martinair als carrier is natuurlijk de voornaamste aan te spreken instantie, maar ook de Portugese verkeersleiding en de Amerikaanse vliegtuigfabriek blijven niet buiten spel”, aldus mr. Jan Blom.

Hij noemt het zeer juist, dat het ministerie van WVC direct een stuk coördinatie op zich genomen heeft. „Bij een ramp als dit is dat niet meer dan normaal. Dan moet later maar bekeken worden, hoe het met de verzekeringen zit”.

Voor de nabestaanden bestaan er straks vier wetgevingen op grond waarvan verhaal kan worden ingesteld: de Nederlandse, de Portugese, de algemeen internationale en de Amerikaanse. De Nederlandse wetgeving is voor smartegeld-claims het minst, omdat daarin nauwelijks wordt voorzien.

Geschiedenis luchtrampen

Overzicht van eerdere luchtrampen, waarbij Nederlandse passagiers of vliegtuigen betrokken waren.

• 6 december 1931 Fokker F12 Ooievaar van de KLM bij Bangkok (Thailand) - 5 doden.

• 1935: Fokker F22 van de KLM op Schiphol - 6 doden.

• 1938: DC3 van de KLM op Schiphol - 6 doden.

• 21 oktober 1948 Constellation Nijmegen van de KLM bij Prestwick (Schotland) - 36 doden.

• 23 juni 1949 Constellation 'Roermond' van de KLM bij Bari (Italië) - 26 doden.

• 14 juli 1949 Constellation Franeker van de KLM bij Bombay (India) - 44 doden.

• 2 februari 1950 DC3-postvliegtuig van de KLM op de Noordzee - 7 doden.

• 22 maart 1952 DC6 Koningin Juliana van de KLM bij Frankfurt - 44 doden.

• 25 mei 1953 Convair-liner Paulus Potter van de KLM op Schiphol - 2 doden.

• 23 augustus 1954 DC6 Willem Bontekoe van de KLM op de Noordzee - 21 doden.

• 5 september 1954 Superconstellation Triton van de KLM bij Shannon (Ierland) - 28 doden.

• 15 juli 1957 Superconstellation Neutron van de KLM op Nieuw-Guinea - 57 doden.

• 14 augustus 1958 Superconstellation Hugo de Groot van de KLM op de Atlantische Oceaan - 99 doden.

• 30 mei 1961 DC8 Fridtjof Hansen van de KLM bij Lissabon (Portugal) - 61 doden.

• 12 juni 1961 Electra II Sirius van de KLM bij Caïro (Egypte) - 19 doden.

• 10 mei 1974 Noordzee-helikopter van de KLM op de Noordzee - 6 doden.

• 4 december 1974 DC8

(pelgrimstocht met Mekka-gangers) van Martinair bij Colombo (Sri Lanka) - 191 doden, waaronder 9 Nederlandse bemanningsleden.

• 27 maart 1977 Boeing 747 van de KLM op Tenerife (Canarische Eilanden) - 562 doden, onder wie 267 slachtoffers in het KLM-toestel.

• 29 april 1978 Piper Cherokee van Fly Yourself Holland bij Londen - 6 doden.

• 6 oktober 1982 Fokker F28 van de NLM bij Moerdijk - 21 doden.

• 22 december 1982 Piper Navajo van Rijnmond Air Service in Oost-Frankrijk - 10 doden.

• 7 juni 1989 DC8 van de SLM bij Zanderij (Suriname) - 174 doden, onder wie 23 slachtoffers van het Kleurrijk Nederlands Elftal.

• 28 september 1992 Airbus A310 van PIA in Nepal -

163 doden, onder wie 14 Nederlanders.

• 4 oktober 1992 Boeing-747 van El Al in de Bijlmer - 4 doden uit het toestel en 39 slachtoffers op de grond.

• 14 november 1992 vliegtuig van Vietnam Airlines in Vietnam - 1 Nederlandse dode (Willem van der Pas), Annette Herfkens overleefde de ramp na een week tussen de slachtoffers geklemd gezeten te hebben.

• 21 december 1992 DC10 van Martinair op Faro (Portugal).

'Mij krijg je nooit meer in een vliegtuig'

Faro – Het echtpaar Harms uit Maassluis zit in het Ibis-hotel in Faro in pyama achter een overvolle asbak. „Wij moesten uit het achterruim van het vliegtuig springen om ons leven te redden, zo'n drie meter naar beneden. De glijbanen waren al verbrand.” Mevrouw Harms maakt zich zorgen over de toestand van haar ouders. Zij zag haar zwaargewonde moeder voor het laatst op de schouders van haar man in de wanorde na de evacuatie uit het vliegtuig. Alle vier moesten uit het vliegtuig springen. Haar moeder raakte daarbij ernstig gewond aan haar voet.

De hulpverlening die direct na het ongeluk op gang kwam, was volgens de passagiers, die gistermiddag laat een onderkomen vonden in de drie hotels in Faro, 'van goede wil, maar weinig efficiënt'. Veel passagiers ontvluchten de televisiecamera's en journalisten in de ontvangstruimte van de hotels en blijven op hun kamer. Anderen zijn dicht bij de balies te vinden in de hoop meer te horen over het lot van familie en vrienden. Het echtpaar Harms wil op dat moment alleen maar weten hoe het met vader en moeder gaat, het echtpaar Van Beurden uit Oud-Beijerland. Haar moeder scheurde bij de sprong uit het vliegtuig een voet en probeerde zo goed en zo kwaad als het kon weg te komen van het brandende toestel. „Toen ik zag wat er met haar was, heb ik haar op de rug genomen en ben weggerend, we waren nog maar zo'n driehonderd meter weg toen het toestel ontplofte. Mijn schoonvader is ook in het ziekenhuis; hij is hartpatiënt en heeft medicijnen nodig,” zegt Harms. „Ik weet niet of ze in Faro zijn of in Lissabon.” Corrie Vroombout (36) uit Maassluis zat met haar man en twee kinderen (haar dochter en een vriendin) van veertien jaar in het toestel. In het vliegtuig kreeg ze even het gevoel dat ze op wintersport ging. „Noodweer. Overal sneeuw.” Het vliegtuig hobbelde raar, vond ze, maar ongerust werd ze niet. „De vriendin van mijn dochter vloog voor het eerst. Ik dacht nog wel: kind, wat een vuurdoop voor je.”

Rotvaart

Volgens Corrie landde het vliegtuig met een 'rotvaart'. „Ik keek rechts door de ruitjes en zag de motor in brand staan. Wat er daarna gebeurde weet ik niet precies meer. Een klap, we rolden over de kop, opeens was het dak open. Ik had mijn gordel nog om, hoorde mijn man roepen: Cor kom, Cor kom.”

„We zijn weggerend en weer terug om mijn dochter Brenda en haar vriendin Claudia te zoeken.

Het was zo'n bende. Ik wist niet waar ik moest kijken. We zijn weer het veld ingerend toen het toestel dreigde te ontploffen. Onderweg sleepten we mensen mee die niet meer konden lopen.”

„Gelukkig hebben we net bericht gekregen dat ze nog leven en in Lissabon in een ziekenhuis liggen,” kan Corrie later melden. Zelf heeft ze een gehavend oog en „een gat in mijn been alsof ik tegen deze tafelpunt ben gelopen,” zegt ze kloppend op het grenenhout voor haar.

Engeltje

Het gezin Van der Elst uit Dordrecht – man, vrouw en twee kinderen – behoorde tot de passagiers die de ramp vrijwel ongedeerd hebben overleefd. „Er heeft een engeltje met ons meegevlogen, anders kan ik het niet verklaren dat we het er levend vanaf hebben gebacht,” aldus de 47-jarige bouwkundige V. van der Elst. „Het was een spooklanding, het toestel werd hevig heen en weer geschud en kwam met een keiharde klap op de baan. Meteen daarna was er overal vuur, bagagerekken vielen en stoelen werden van hun plaats gerukt. Het was net een film. Wij zaten achter in het toestel en daar ben ik door een deur naar buiten gesprongen. Langs de baan zag ik even later mijn vrouw, zoon en dochter, die op dezelfde manier naar buiten waren gekomen,” vertelt hij. De glijbanen die in noodgevallen automatisch worden uitgerold, werkten volgens hem niet. Althans niet bij de achteruitgang.

De familie Van der Elst zou de kerstdagen en de jaarwisseling doorbrengen in een appartement in Albufeira, maar ziet daar nu van af. „We gaan zo snel we kunnen terug naar Nederland, we hebben er geen zin meer in,” zegt de Dordtenaar. Hij heeft aan zijn

sprong van vier meter hoogte uit het brandende toestel alleen een gescheurde enkelband overgehouden. „Vergeleken met de verwondingen die anderen hebben opgelopen, is dat een splinter in een duim,” aldus de bouwkundige, nauwelijks hersteld van een recente knie-operatie.

'Nooit meer'

„Mij krijg je nooit meer in een vliegtuig,” roept Trijntje Pondman uit Nijmegen. Samen met haar man en dochters van dertien, elf en zeven jaar vloog ze voor een korte vakantie naar de Algarve. De drie dochters beleefden op een verschrikkelijke manier hun luchtdoop.

Voordat de DC-10 de landing inzette, was het toestel enorm aan het schudden. „We wisten meteen dat het fout zou gaan,” zegt Trijntje Pondman die ook met haar ge-

zin bijkomt in het Ibis-hotel. Het gezin zat in het gedeelte van het toestel waar brand uitbrak. Eén van de meisjes zat klem in haar stoel. „Mijn man moest geweld gebruiken om de stoel kapot te krijgen en mijn dochtertje te bevrijden,” vertelt mevrouw Pondman. Het gezin kon uiteindelijk ontsnappen via gaten in het dak en de zijkant van het toestel.

In hetzelfde hotel vertellen Martin Westerman uit Amsterdam en Kees Kelders uit Riethoven in Brabant dat de vlucht tot vlak voor de landing probleemloos verliep. „Toen begonnen de problemen. Het weer was erg slecht. Tot twee keer toe werd de landing ingezet. We hadden de indruk dat de piloot moest zoeken naar de landingsbaan. Alsof zijn zicht was belemmerd door de laaghangende bewolking en de enorme regenval. Naar ons idee had-ie het nooit moeten proberen.”

Er volgde een enorme klap. „Het toestel raakte eerst met de rechtervleugel de grond en kwam daarna op de linkervleugel terecht. Er volgde een enorme vonkenregen. Het dak van het toestel ging als golfplaat op en neer. De bagagebakken raakten los en vloegen door het toestel. Er was meteen een klein brandje in de cabine. Stewardessen hebben de deuren voor ons opengezet. De glijbaan was in de fik geraakt, dus zeiden ze dat we uit het toestel moesten springen.”

„Zelf hebben we mensen die niet durfden te springen naar buiten geduwd. De stewardessen bleven opvallend rustig en kalm hun werk doen. Door hun aanwezigheid konden nog veel mensen op tijd het toestel verlaten. Toch liepen veel passagiers brandwonden

tje waren er snel droge kleren, luiers en een fles. „De identificatie van de passagiers was een ramp. Totaal geen systeem en al met al heeft dat uren geduurd.”

Passagier Anita Sutherland uit Uden is ook in het Eva-hotel en vindt dat alles goed geregeld is. „Kleren, schoenen, alles waar je maar om vraagt, komt er,” zegt ze. Het enige vervelende is dat nog niemand weet hoe lang ze in Faro moeten blijven en wanneer er een toestel naar Nederland gaat.

Ongeduldig

Op de eerste verdieping van hotel Faro zit een groepje lichtgewone Nederlanders bij elkaar. Ongeduldige klachten: „Waar blijven die medicijnen nou die ik zou krijgen. Ik heb al met vier verpleegsters gepraat en nog niks.” Een toevallig passerende arts probeert het uit te leggen. „Mensen die dringend medicijnen nodig hebben, krijgen die. Maar voor pijnstillers, slaapmiddelen en medicijnen die langer gebruikt moeten worden, moeten we eerst weten wie dat betaalt. Het hotel, het ziekenhuis, de regionale autoriteiten of het Nederlandse consulaat.”

Concentratie op onmiddellijke behoefte, het is een werkelijkheid in een onwerkelijke situatie. „Het is net alsof je naar een film kijkt en je er niet echt bij hoort,” omschrijft Rob Sötemann dat. Hartverwarmend is de solidariteit tussen de in de drie hotels ondergebrachte passagiers. Wat de een niet kan regelen, regelt de ander en mensen die bijna alles kwijt zijn, vinden toch nog iets om te delen.

Wat vooral wordt gedeeld, zijn de verschrikkelijke herinneringen. De periode vlak voor de landing – „Het leek wel alsof die vlieger zijn eerste landing maakte, zo onrustig was het vliegtuig” – en de periode vlak nadat een kerstvakantie in een vuurbal uiteen was gespat.

op. Sommigen liepen verdwaasd rond het wrak, soms op zoek naar familie of vrienden die nog in het toestel zaten.”

Stoelen

Achter de ontvangstbalie in het Ibis-hotel hebben twee Nederlandse vrouwen het heft in handen genomen en staan bellende landgenoten te woord. Tijd voor het geven van informatie aan de pers hebben ze niet. „Het is een chaos,” zegt een van hen. „We hebben twee lijsten met namen en ik weet niet wie hier wel is en wie er niet is.”

In het Eva-hotel zitten Rob Sötemann, Petra Bakker en hun doch-

tertje van anderhalf, uit Amsterdam. De stiefvader van Rob, de heer Steenis uit Pingjum in Friesland, ligt in het ziekenhuis in Faro met gebroken ribben. Zijn vrouw is zonder ernstige verwondingen uit het vliegtuig gekomen. De beide families zaten in het midden van de verongelukte DC-10, op de plek waar het toestel in tweeën brak. Sötemann herinnert zich dat iedereen in dat deel van het toestel voorover uit het vliegtuig viel, met de stoelen waar ze ingesnoerd zaten op de rug. „Naderhand zag ik mensen uit alle hoeken en gaten van het vliegtuig komen, zelfs uit de cockpit,” zegt hij.

Zijn familie zag kans van het toestel weg te vluchten voordat het ontplofte. Daarna was het ploeteren in de regen en de kou, door de modder, richting ontvangsthal in de verte. „Ik heb het schort van een serveerster afgetrokken om mijn dochtertje in te wikkelen en daarna mijn gevoelens gelucht tegen de chauffeur van een geparkeerde touringcar buiten het vliegveld,” vertelt Sötemann. „Mensen stonden met brandwonden in de kou buiten te huiveren en op busjes te wachten en daar stond die bus, helemaal leeg.”

Na wat moeilijkheden en in eerste instantie een onwillige chauffeur, was het tenslotte deze bus die de eerste groep naar het ziekenhuis in Faro bracht. „Daar was het nogal chaotisch, maar artsen en verpleegkundigen wisten snel prioriteiten te stellen,” zegt Rob Sötemann. Voor zijn dochter-

Vlieg-ramp

Opnieuw is Nederland getroffen door een gruwelijke vlieg-ramp. Opnieuw, voor de tweede maal in nog geen drie maanden, moet op deze plaats diep medeleven worden betuigd met de nabestaanden van de vele dodelijke slachtoffers en de vele gewonden, die hoopten op een aangename kerst in de zonnige Algarve. Maar de zon scheen helemaal niet in zuid-Portugal en dát koele feit – de bijzonder slechte weersgesteldheid – zou wel eens de oorzaak kunnen zijn geweest van het ongeluk, gistermorgen op het vliegveld van Faro.

De komende dagen staan vooral in het teken van de rouw, in het kader van medische inspanningen om de levens van ernstig gewonden te redden. Maar ook in het teken van de vraag hoe dit afschuwelijke ongeval kon gebeuren. De kans dat er vrij snel een antwoord kan komen op die vraag, is in elk geval groter dan na de ramp in de Bijlmer. Dat is vooral te danken aan het feit dat zoveel inzittenden de ramp in Portugal hebben overleefd, onder wie de gezagvoerder van het toestel.

Het diepgaande onderzoek naar de oorzaak van de ramp is er niet in de allereerste plaats om eventuele schuldigen te brandmerken, mensen in de beklaagdenbank te zetten, verzekeraars van dienst te zijn. Waar het onderzoek vooral toe zou moeten leiden is dat de mens nog meer inzicht verkrijgt in wat er in de techniek van het vliegen mis kan gaan. Dat verruimd inzicht zal dan moeten worden benut om technieken en procedures te verbeteren en de altijd aanwezige risico's van het vliegen nog verder te verkleinen. Onderzoek moet ook aangeven hoe de registratie van passagiers nog sluitender kan worden geregeld.

Direct na de ramp zijn bij reisbureaus annuleringen binnengekomen van klanten die afzien van hun geboekte vliegreis. Dat verschijnsel is zeer begrijpelijk. Te hopen valt dat touroperators en luchtvaartmaatschappijen daarmee soepel omspringen en deze categorie klanten niet keihard houden aan de kleine lettertjes in de polisvoorwaarden van de annuleringsverzekeringen.

Het vliegen is echter niet meer weg te denken uit deze tijd; ook schrik en angst slijten en binnenkort zullen de meeste luchtreizigers er geen seconde meer bij stil staan als ze in een vliegtuig plaats nemen. Ze accepteren de risico's die aan het vliegen zijn verbonden, zoals ze dat ook doen als ze in de trein, op de boot of in de eigen auto stappen. Aan de luchtvaartmaatschappijen de taak te zorgen voor maximale zorgvuldigheid en veiligheid, zodat er geen reden is voor teveel wantrouwen.

Nederlandse hulpverleners hebben haast

Faro – Een Airbus van Martinair is gisteravond, kort voor half negen, als eerste grote verkeersvliegtuig geland op de luchthaven van Faro, nadat de zwartgeblakerde rompdelen van de verongelukte DC-10 van het beton waren gesleept. Enkele minuten eerder waren twee kleinere toestellen van Transavia geland. Deze vliegtuigen waren in de loop van de dag naar Sevilla in zuid-Spanje uitgeweken.

Aan boord van de Airbus, de Prins Maurits, bevonden zich onder meer een team van acht artsen van het Amsterdam Medisch Centrum (AMC) en acht man verplegend personeel. Hun eerste zorg ging uit naar de patiënten met zware brandwonden, die in ziekenhuizen in Faro, elders in de Algarve, in Lissabon en in de universiteitsstad Coimbra zijn opgenomen.

„We moeten proberen hen zo spoedig mogelijk naar Nederland te krijgen,” zei één van de chirurgen. „De toestand van patiënten met ernstige brandwonden blijft, zo leert de ervaring, vierentwintig uur stabiel. Daarna kunnen er grote problemen ontstaan. Er moet dus grote haast worden gemaakt, omdat we er niet zeker van zijn dan de gewonden in Portugal de juiste behandeling zullen krijgen.”

Voor het vervoer van de patiënten was op Schiphol een grote hoeveelheid medische apparatuur en medicamenten aan boord geladen, onder meer steriele dekens en vele honderden liters infuusvloeistoffen. Tot minder dan een

uur vóór de landing van de Airbus was nog onzeker of het toestel in Faro aan de grond kon komen, of moest uitwijken naar Sevilla. Als dat niet het geval was geweest, hadden de artsen en verplegers niets kunnen uitrichten. De afstand van Faro naar Sevilla is namelijk veel te groot om zwaargewonde patiënten per ambulance te vervoeren.

Dood of leven in De Elzenhof

Angstige spanning, afgewisseld met grote opluchting op Schiphol-Oost

Schiphol – Verdwaasd en verslagen komen een man en een vrouw uit sporthal De Elzenhof op Schiphol-Oost. Hij slaat een arm om haar schouder. Zij drukt haar hoofd tegen zijn jas. Vermoedelijk hebben ze in het opvangcentrum op de dodenlijst gelezen dat ze één of meerdere familieleden hebben verloren.

Gebogen lopen ze naar hun auto. Verslaggevers, die aan het begin van de toegangsweg naar De Elzenhof met blocnotes en microfoons in de aanslag staan te wachten, hopen op een reactie. Tevergeefs. De raampjes van hun auto blijven hermetisch gesloten. Met betraande gezichten rijden ze langs de versperring, die de politie van de luchthaven heeft opgeworpen.

Binnen in De Elzenhof liggen lijsten met namen van doden en overlevenden van de vlieg-ramp. Een paar velletjes papier, die uitsluitel moeten geven over leven of dood. Auto's met daarin mensen die in kwellende onzekerheid verkeren, naderen De Elzenhof. „We zijn familie,” zeggen ze. „Rijdt u maar door,” gebaart de luchthaven-politie.

Van heinde en verre komen mensen naar het opvangcentrum. „We moesten wel komen, omdat dat ene speciale telefoonnummer van Martinair steeds in gesprek was,” zegt Sasja Telders. Ze is net in De Elzenhof geweest. Haar broer en diens vriend en een zus van die vriend zaten in het ramptoe-stel. „Ze blijken te leven. Meer weet ik niet.”

Ze is opgelucht. Ze wijst naar De Elzenhof, normaliter het vermaak- en sportcentrum van de NV Luchthaven Schiphol. „Ze weten daar haast niks. We gaan maar gauw naar huis. Misschien proberen ze ons wel te bellen.”

Opgelucht

Het is drie uur in de middag. Op de weg naar De Elzenhof ontstaat opeens een kleine file. Autoraampjes worden opengedraaid. Steeds weer klinkt het: „Familie, ja.” Ze mogen doorrijden. De angst staat op de gezichten van de mensen in de auto's te lezen. „Er zat familie van mij in het vliegtuig. Of ze nog leven of dood zijn, ik weet het niet,” zegt een man van middelbare leeftijd. Hij zit, op van de zenuwen, achter het stuur. De vrouw naast hem kijkt zwijgend voor zich uit.

Dan arriveert een kleine auto met daarin drie mensen. Ze verkeren in grote onzekerheid over hun zus. Met smekende gezichten kijken ze naar de verslaggevers. Ze willen doorrijden. Een kwartier later komen ze terug. Opgelucht. „Ze zat in dat andere toestel van Martinair, dat even daarvoor op Faro is geland.”

De meeste mensen die de moeilijke gang naar De Elzenhof maken zwijgen. Een klein aantal is bereid te praten. „Ja, een broer van me en zijn vrouw zaten in dat vliegtuig.” „Vrienden van ons zijn met dat toestel opgestegen.” „Ik geloof dat mijn broer in dat vliegtuig zat.” Er zijn ook mensen die wel willen praten, maar van de spanning geen woord kunnen uitbrengen.

Twee mensen komen uit de sporthal, stappen in hun auto en rijden weg. Betraande gezichten achter het autoraam. De twee hebben daarmee hun verhaal verteld. Zonder wat te zeggen.

Stilletjes

„Met Martinair, heeft u familie in het toestel?” Zo begonnen telefonisten van de tweede luchtvaartmaatschappij van ons land gistermorgen het gesprek met tientallen verontruste familieleden van mensen die in het verongelukte toestel zaten. Martinair werd meteen na het bekendworden van het rampnieuws bestookt met telefoontjes van mensen die wanhopig informeerden of de luchtvaartmaatschappij iets wist over het lot van de passagiers van Martinair-vlucht MP 495.

Een handvol familieleden wacht in het Martinair-gebouw gelaten af op verdere mededelingen. In een hoek van het gebouw, vlak bij de vijf telefonistes, zitten zij stilletjes bij elkaar. De angst is van hun gezichten te lezen. Hun handen omklemmen trillend beker-tjes koffie.

„Deze onzekerheid is ondraaglijk,” aldus een vrouw. Een man van middelbare leeftijd loopt te ijsberen. „Ik weet het niet, ik weet het niet.” Ondanks de feestelijke kerstbomen op de kamers van de medewerkers van Martinair hangt er in het gebouw een ijzige bijna onwezenlijke, verslagen sfeer.

Verminkte fax: onduidelijkheid passagierslijst

Den Haag — Een verminkt overgekomen faxbericht is de oorzaak van de aanvankelijke onduidelijkheid over wie wel en wie niet in het DC-10 rampvliegtuig van Martinair zat. Dit zegt woordvoerder N. Buys van de chartermaatschappij naar aanleiding van berichten dat de passagierslijst van zijn maatschappij niet deugde. Cosulair-medewerker B. Reker van de Nederlandse ambassade in Lissabon meldde gisteren te twijfelen aan de juistheid van de passagierslijst. De namen van vijftig overlevenden in hotels en ziekenhuizen zouden niet voorkomen op de passagierslijst van de 340 inzittenden van het vliegtuig. „De namen van de passagiers worden op het moment van inchecken gecontroleerd aan de hand van de lijsten die wij van de touroperators ontvangen. Zodra daarbij onduidelijkheden aan het licht komen, wordt die lijst aangepast,” aldus de woordvoerder van Martinair. Volgens hem is een volledig correcte lijst meegegeven met het Martinair-vliegtuig dat gistermiddag naar Faro is vertrokken.

Programma's aangepast

Hilversum — Ook vanavond passen de Nederlandse omroepen hun programma's aan in verband met de ramp in Portugal. De VPRO moest gisteravond op het laatste moment het radioprogramma Lolapaloeza wijzigen. Vlak voor de uitzending van een interview met een wethouder van de gemeente Loenen werd de redactie op de hoogte gesteld van het feit dat de wethouder tot de vermisten van de ramp behoort. Ook diens vrouw was vanmorgen nog niet terecht. Hun zoon heeft de ramp overleefd.

Annuleren vliegreizen

Hoofddorp — Het vliegtuigongeluk in Faro heeft bij de ANVR en bij de touroperators nauwelijks tot annuleringen van vakanties. Vaak speelt hierbij een financiële overweging een rol. De annuleringsverzekeraars keren niet uit wanneer op grond van (plotse) onstane vlieg angst van een reis wordt afgezien.

Maandag is een rampdag

Utrecht — Van de grotere en kleinere rampen die Nederland dit jaar hebben getroffen, deden er zich vier op maandag voor. De vijfde, het vliegtuigongeluk met het Israëlische El Al-toestel in de Amsterdamse Bijlmermeer, zat op een zondagavond (4 oktober) ook dicht tegen het begin van een nieuwe werkweek aan. ●Maandag 13 april. Het zuiden van Nederland wordt getroffen door een krachtige aardbeving met een kracht van 5,5 op de schaal van Richter. Er vielen ge-

wonden. De schadepost bedraagt negentig miljoen gulden. ●Maandag 17 augustus. Een windhoos treft een camping op het eiland Ameland. Tenten en kampeerspullen werden driehonderd meter de lucht in geblazen. Eén dode en vijf gewonden.

●Maandag 30 november. Bij een treinongeluk in Hoofddorp komen vijf reizigers om het leven.

●Maandag 21 december. De DC-10 van Martinair verongelukt in Faro. Zeker 53 doden.

Speciaal vervoer zwaar gewonden

Faro — Het speciale brandwondenteam uit Rotterdam en Beverwijk, dat gisteren is afgereisd naar Faro, zou mogelijk vandaag nog vier zwaar gewonde slachtoffers van de Martinair-vliegramp naar Nederland overbrengen. Daartoe stonden vanmorgen twee speciale vliegtuigen gereed, één op Rotterdam Airport en één in Denemarken. Per vlucht kan hooguit één patiënt worden vervoerd, omdat ook een in brandwonden gespecialiseerde arts, een anaesthesist en een verpleegkundige moeten meevliegen, alsmede extra medische apparatuur.

Kinderen na uren uit wrak

Fago — Enkele uren na de ramp zijn uit het wrak van de DC-10 tijdens het bergingswerk nog een baby en een meisje van negen jaar levend bevrijd. De twee kinderen zijn licht gewond in het ziekenhuis opgenomen.

Vrees voor levens twee stewardessen

Van onze verslaggevers

FARO, dinsdag

De DC10 Anthony Ruys van Martinair werd op het moment, dat de ramp zich voltrok over het toestel, gevlogen door captain H.W. van Staveren. Co-piloot R.J.H. Clemenkowff onderhield op dat moment het radioverkeer met de toren van Faro.

Verder was in de cockpit ook een boordwerktuigkundige werkzaam. Tien stewardessen bevonden zich volgens voorschrift verspreid over het toestel op hun eigen zitplaatsen in de veiligheidsriemen.

Twee stewardessen werden gisteravond nog vermist. Gevreesd wordt dat zij bij de ramp om het leven zijn gekomen. De andere bemanningsleden hebben het ongeluk zeker

overleefd.

Volgens captain F. Charbon van het Martinair-toestel, dat net daarvoor was geland, heeft hij radiocontact gehad met de co-piloot van het ramptoestel.

Volgens Charbon verkeerde de tweede vlieger van het gecrashte toestel in een shock-toestand.

Deze piloot verklaarde later vanaf zijn ziekbed dat hij een hevige windvlaag had gevoeld en dat hij tegelijkertijd een explosie had gehoord in het achterste deel van het toestel.

Toen verloor hij de controle over het vliegtuig.

Ambulances

Captain Van Staveren en de boordwerktuigkundigen zijn met ambulances naar Portugese ziekenhuizen overgebracht.

Diverse in hun rode uniformen geklede stewardessen liepen direct na de ramp zelf ook verloren rond in de aankomsthal.

Zeker drie stewardessen moesten medisch verzorgd worden in ziekenhuizen.

Bij Martinair was men lange tijd in onzekerheid over het lot van de bemanning.

De toevallige aanwezigheid van de andere crew, die hielp bij de eerste hulpverlening en de opvang van hun collega's, was daarbij later van grote hulp.

Maij: In drie maanden drie jaar ouder

Van onze verslaggevers
BRUSSEL, dinsdag

Minister Hanja Maij-Weggen van Verkeer en Waterstaat was zeer onder de indruk van de nieuwste ramp, die ons land dit jaar trof.

„In drie maanden ben ik drie jaar ouder geworden”, aldus de bewindsvrouw vanuit Brussel.

In de Belgische hoofdstad woonde zij het reguliere beeraad van de EG-Transportraad bij.

Medeleven

Namens het kabinet betuigde mevrouw Maij maandag haar medeleven aan de nabestaanden van de slachtoffers. „Het betekent opnieuw een schok door het land en ons ministerie”.

„Met twee luchtvaart- en evenzoveel treinrampen is 1992 een afschuwelijk jaar voor mij en het ministerie”, verklaart de minister, die bij het EG-beraad ook door haar Portugese collega van minuut tot minuut op de hoogte werd gehouden van het meest recente nieuws.

Lof

Op grond van die informatie roemde zij de Portugese autoriteiten voor de snelle en adequate manier waarop de hulpverlening op gang gebracht werd en voortgang vond.

DC10 vanaf begin door ongelukken achtervolgd

Van onze verslaggevers

SCHIPHOL, dinsdag

De McDonnell-Douglas DC10 heeft nooit onder een gelukkig gesternte gevlogen.

Vroeg na de introductie in 1972 verongelukte een Turkse DC10 nabij Parijs. Oorzaak was een niet goed gesloten bagageluik, waardoor de druk in de romp wegviel.

Nieuwe voorschriften

Wereldwijd zijn nieuwe bouwvoorschriften voor vloeren, leidingen en vergrendeling van luiken een gevolg geweest van dit ongeluk.

De KLM verloor een DC10 bij een landingsincident tijdens hevige regen in Panama. Daarbij vielen geen slachtoffers.

Maar de ergste ramp vond in mei 79 plaats op het vliegveld van Chicago.

Motorexplosie

Een DC10 van American Airlines verloor in de start na een motorexplosie een vleugelklep. Het toestel draaide op zijn rug en sloeg te pletter.

Alle 279 inzittenden verloren het leven. De DC10 kreeg wereldwijd een vliegverbod van drie weken, waardoor de gebruikers een miljoenenstrop leden.

In november van datzelfde jaar vond echter opnieuw een ernstig ongeluk met een DC10 plaats.

Een toestel van de Nieuw-Zeelandse maatschappij Air New Zealand vloog toen tijdens een excursievlicht tegen Mount Erebus op de Zuidpool. Hierbij verloren alle 257 inzittenden het leven.

Piloten worstelden „WE met toestel: STAAN IN BRAND!“

**Van onze verslaggevers
FARO/AMSTERDAM,
dinsdag**

Gezagvoerder H.W. van Staveren, zijn tweede vlieger R.J.H. Clemenkowff en een boordwerktuigkundige hebben voor de landing geworsteld met het vliegtuig. Enkele ogenblikken voor de vlieg-ramp ving een ander Martinair-toestel een radioboodschap op uit de verongelukte DC10. „Shit, we staan in brand“.

De gezagvoerder van de Boeing 767 die enkele minuten eerder probleemloos op Faro was geland, Frans Charbon, zag toen vuur bij

de rechtermotor. Hij keek vanuit zijn stuurhut naar het rampvliegtuig, terwijl hij al veilig tot stilstand was gekomen voor het stationsgebouw.

Druk bezig met het afsluiten van zijn eigen vlucht, nam Charbon toch waar dat zijn collega in de DC10 bij het neerkomen op de baan met de rechtervleugel het beton raakte.

Een keer eerder had Van Staveren al een nadering gemaakt naar baan 29, vliegend vanuit de richting vanuit zee naar het westen. Maar omdat hij niet goed uitkwam voor de 2400 meter lange en enige landingsbaan van Faro, trok hij het vliegtuig op voor een 'go-around', een landingscircuit volgens een voorgeschreven patroon.

Vlak voor de eerste landingspoging was de bemanning door de verkeersleiding

gewaarschuwd voor zware windstoten vanuit zuidelijke richting, dwars op de baan-richting. De voorzitter van de Nederlandse Verkeersvliegersvereniging, Benno Baksteen, vermoedt dat een windval de snelheid uit het vliegtuig haalde op het meest kritieke moment van de landing, waardoor het met een harde klap op de baan terecht moet zijn gekomen.

De melding van getuigen die een blikseminslag hebben waargenomen vlak voordat het vliegtuig zou landen, zijn later door experts van de hand gewezen. Opvallend is echter dat op dat moment de tweede vlieger over de boordradio meldt dat er brand is uitgebroken.

Vrijwel halverwege de landingsbaan volgde een harde klap, waarbij de romp in tweeën brak ter hoogte van de vleugelvoorrand. Op de

landingsbaan is een diep spoor van 180 meter lengte getrokken. Het voorste rompgedeelte met de cockpit maakte een zwaai tegen de vlieg-richting in. De passagiers in dit gedeelte zijn uit het wrak bevrijd. In het rompmiddenstuk brak een felle brand uit. Hier zijn de meeste slachtoffers te betreuren. Uit het staartgedeelte, waar ook de derde motor aan het kielvlak is bevestigd, konden een groot aantal reizigers via glijgoten uit noodluiken ontsnappen.

Gezagvoerder Charbon meldde over het weer dat het buig was maar niet extreem. Bij het vallen van de avond was het nog een raadsel of in het voor de streek ongewone weer met zware windstoten de oorzaak gevonden moet worden, of dat er een technisch mankement in de motor aan de landing vooraf is gegaan.

Woordvoerder verloor zelf verloofde bij vlieg-ramp

SCHIPHOL, dinsdag

Directiewoordvoerder van Martinair Udo J. Buys, die gisteren alom waardering kreeg voor de manier waarop hij leiding gaf aan de informatievoorziening direct na de ramp, beleefde in dubbel opzicht een verschrikkelijke dag.

Hij verloor zelf zijn verloofde bij de eerste vlieg-ramp met een Martinair DC8 op Sri Lanka.

Udo Buys was in die periode journalist en hoorde de verschrikkelijke tijding destijds op Schiphol waar hij de

ramp kwam verslaan. Zijn buitengewoon rustige en betrouwbare voorlichting over de tweede ramp die de maatschappij trof, dwong daarom in dubbel opzicht veel respect af.

Rampvliegtuig vol toeristen

Van onze verslaggevers

SCHIPHOL, dinsdag

De 327 passagiers op de verongelukte Martinair DC10 waren voor het merendeel kerstvakantie-gangers. Zij hadden hun reis geboekt bij NBBS Reizen (36 personen), Sudtours (60 man), Rent a Casa (72 passagiers), Zonnetour (29), Holland Overseas Travel (83), Wolffs Reizen (37), Bel Air (10).

Onafhankelijk onderzoek naar Faro-vliegramp

Van onze verslaggevers
DEN HAAG, dinsdag

Een onafhankelijk onderzoek moet de officiële oorzaak vaststellen van de vliegramp met de DC10 van Martinair op de luchthaven van Faro.

Deze zeer opmerkelijke stap nam gisteren minister Maij-Weggen. Zij komt daarbij tegemoet aan kritiek vanuit de Tweede Kamer na de Bijlmerramp. Toen werd de Rijksluchtvaartdienst met het onderzoek belast.

Volgens diverse parlementariërs is de RLD eerder een betrokken partij dan een onafhankelijke instantie en daarom ongewenst als 'leider van het onderzoek'.

De minister heeft die kritiek duidelijk ter harte genomen. Zij verstrekte binnen enkele uren al opdracht aan voorzitter mr. Stol van de onafhankelijke Luchtvaartraad een onafhankelijk vooronderzoek aan te wijzen.

Dat onderzoek moet plaatsvinden in nauw overleg met de Portugese, eerst verantwoordelijke autoriteiten. Zo snel mogelijk moet er een team geformeerd worden.

De minister benadrukte overigens dat de nieuwe ramp een extra grote druk legt op RLD, Luchtvaart en het ministerie. „We zijn nog druk bezig met de Bijlmerramp. Dit nieuwe ongeluk zorgt voor extra pressie. Door de veelvuldige contacten met mijn Portugese collega weet ik, dat ook de Portugezen alles in het werk zullen stellen om de oorzaak van de crash met het Martinair-toestel zo snel mogelijk boven water te krijgen”.



Nederlandse arts eerste ter plaatse

FARO, dinsdag

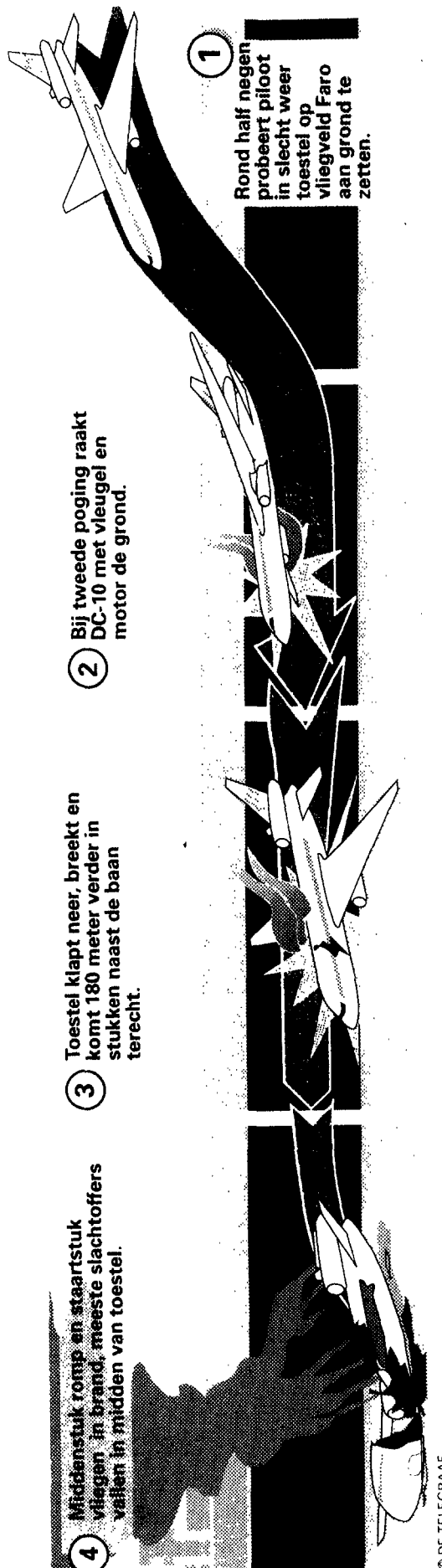
De in Faro werkzame en woonachtige Nederlandse dokter Popken was gisteren als eerste ter plaatse in het ziekenhuis en treedt voorlopig op als coördinator tussen de Portugese artsen en de Nederlanders.

In het districtsziekenhuis in Faro liggen zo'n 40 tot 50 gewonde Nederlanders van de vliegramp met de Martinair DC10. Het gaat vooral om mensen met lichte brandwonden, veel fracturen en er ligt één slachtoffer op de intensive care.

„Het is niet te geloven”, zo zegt Popken. „Niemand weet precies hoeveel mensen er in dit ziekenhuis liggen en wie het zijn. Het is eigenlijk schandalig. We krijgen geen officiële lijst.

We moeten nu eerst een officieel verzoek gaan richten aan het bestuur van de regio Algarve. De mensen met de ernstige brandwonden, ongeveer 20, zijn allemaal direct doorgevlogen naar Lissabon, waar een academisch ziekenhuis is.

We hebben nog steeds geen compleet beeld van de mensen die hier in Faro liggen. Sinds zes uur vanavond ben ik bezig geweest om een lijst los te krijgen van de Nederlandse slachtoffers bij de ziekenhuisleiding, maar dat lukt niet. De Portugezen hier raken zelfs geïrriteerd omdat ik blijf vragen en aandringen. Ze hebben hier geen computer en alles moet met de hand”, aldus de arts.



**Overlevenden lopen
verdwaasd rond
tussen puinhopen**

Huilende moeder: Waar is Claudia?

Van onze speciale verslaggevers

FARO, dinsdag

„Ik kijk naar rechts, ik zie vuur. Oh God, we staan in brand. En op dat moment slaan we over de kop, voor mijn gevoel wel tien keer. We kantelen maar en opeens is er een open dak. Ik zie mijn man en ik denk: we hebben elkaar. Dan kijk ik om naar mijn meiden, mijn dochter en haar vriendin. En er is niks.”

Eén oog zit dichtgeplakt, ze heeft hechtingen in haar hoofd en op haar bovenbenen, maar ze leefde. Mevrouw Vroombout uit Maassluis. Ze kan de ramp met de Martinair DC10 navertellen en dat doet ze ook in het Ibis-hotel nabij het vliegveld, waar gisteravond de lichtgewonden werden ondergebracht.

Vermist

„Cor mijn man ligt nog in het ziekenhuis van Faro, er is iets met zijn rugwervel, maar hij kan zijn benen bewegen. Waarom komt hij niet hierheen?” zegt ze aangeslagen. „En mijn dochter Claudia en haar vriendin, waar zijn ze.” Ze huilt om haar meiden, die ze heeft moeten achterlaten op de plek des onheils. Sindsdien zijn ze vermist, al circuleren hun namen op de lijst van zwaar gewonden die naar het ziekenhuis in Lissabon zijn afgevoerd.

leren hun namen op de lijst van zwaar gewonden die naar het ziekenhuis in Lissabon zijn afgevoerd.

„We gingen van Schiphol weg met een half uur vertraging en onderweg ging alles wel goed. Totdat we net voor het landen in een storm terecht kwamen, het leek wel sneeuw. Goddank, zeg ik nog tegen Cor, ik zie de grond al. En ineens stuiten we op de baan, en we sloegen over de kop. Ik kwam met mijn hoofd tegen de stoel voor mij. Cor trok mij eruit naar buiten. Was ik mijn meiden kwijt. Zijn we teruggegaan. Hoorde we overal explosies, een vlammenzee. En we liepen daar maar. Toen kwamen de ziekenwagens.”

In de hal van het vliegveld werden ze opgevangen, kreeg ze wat water om het bloed van haar gezicht te wassen. Naar huis bellen durfde ze niet,

wat moest ze de thuisblijvers vertellen? Dat ze de kinderen kwijt was?

„In het ziekenhuis moesten we wachten. Allemaal brandcards gingen ons voor. Om ons heen hoorde ik overal „Oh, je leeft nog! Oh hier ben je!” en dan hoorde ik iemand roepen „Mamma, mamma”. Daar zijn ze dacht ik dan. Maar mooi niet. Je kunt ook niemand spreken, dat taalprobleem hier.”

Alles kwijt

Zojuist heeft ze naar het opvangcentrum in Nederland gebeld om te vertellen dat ze alles kwijt is. Vorig jaar kerst was ze hier ook. Met prachtig weer, een fijne tijd. Ze kan het zich nu niet voorstellen. Pijn heeft ze niet, maar haar lippen trillen. Als haar verteld wordt dat er vannacht een toestel met gewonden naar huis gaat zegt ze: „Vliegen doe ik nooit meer. Al moet ik op de fiets naar huis. Vliegen nooit meer!”

Wanhoop, intens verdriet, of toch nog het hotel opzoeken met een traumatische ervaring. Tientallen huilende en vakantievierende landgenoten, goedgeluimd vertrokken vanaf Schiphol, belanden gistermorgen binnen enkele seconden letterlijk van de hemel in de hel.

In de immense puinhopen van het verongelukte Martinair-toestel dwaalden velen op de luchthaven van Faro als verdwaasd rond. Op zoek naar familie, vrienden of bekenden... „Het toestel zat bijna afgeladen vol. Wij zijn er godzijdank uit en ik dank God dat wij nog leven, maar ik vind het vreselijk voor die andere mensen.”

Ontploft

Aan het woord mevrouw Schot-Gerrits, een van de overlevenden van de vliegramp in Faro. Volgens haar ging het al een half uur slecht met het toestel. „Het ging vreselijk te keer, het was hier noodweer. Hij probeerde te landen en ging ineens weer omhoog, probeerde weer te landen, kwam met zijn rechtervleugel op de grond en ontplofte.”

Samen met haar man zat mevrouw Schot achterin het toestel. Na de crash kon het echtpaar de DC10 direct verlaten. „Ik was bang dat ik mijn man kwijt was, maar eindelijk na een hele tijd zag ik hem weer. Er kwamen een heleboel mensen, die vielen

op me toen ik daar lag. Ik ben weggerend, en toen volgde er een tweede ontploffing. Het achtergedeelte schijnt door die tweede explosie helemaal omhoog geklapt te zijn. Ik geloof dat dat alles is wat ik op het moment kan zeggen, want ik ben zo verschrikkelijk overstuurd."

Michiel Klatte, regio-manager van Arke, vertrok gistermorgen in het tweede Martinair-toestel, de Boeing 767, naar Portugal. Op huwelijksreis met zijn zwangere vrouw...

Verminkt

„In de aankomsthal zagen we bloedende passagiers, mensen die verminkt waren door brandwonden. Een aantal stewardessen van Martinair kwam in hun rode pakjes wankelend binnen. We stonden aan de grond genageld. Beleefden alles in een flits. Het ging langs ons heen als een droom. Pas in de bus beseften we welke ramp zich onder onze ogen had voltrokken", zegt Klatte.

In de koffiehoeck met kerstboom op Schiphol is de vliegtuigramp net als elders in het land het gesprek van de dag. De vertrekkers zijn duidelijk onder de indruk, maar weggaan doen ze niet. De schrik zit er wel in.

Drs. Gerard Couvreur van de ANVR zat er gisteren verslagen bij. „De gezamenlijke reiswereld is diep en diep getroffen. Dit wordt een zwarte kerst", stamelde hij.

Deernis

Tot op heden zijn er geen aanwijzingen voor, dat de tragische vlieg-ramp bij het Zuidportugese Faro het gevolg is geweest van menselijke fouten of van materiaalgebreken aan de DC10 die gisterochtend op Schiphol was volgestroomd met mannen, vrouwen en kinderen, allemaal blij op weg naar hun vakantiebestemming aan de Algarve.

Voor velen van hen zou deze vlucht naar de zon fataal eindigen. Intens is het verdriet van de nabestaanden van de slachtoffers. Heel erg zijn de verwondingen van talrijke passagiers, heel erg ook zijn de herinneringen van de overlevenden die ternauwernood het vege lijf hebben kunnen redden.

Deernis gaat uit naar de nabestaanden en de overlevenden.

Uit de gegevens over de toedracht van ongelukken kan lering worden getrokken. En dat zal ook zeker gebeuren na de ramp bij Faro.

Maar wat er in verband hiermee ook allemaal afgeleid gaat worden uit de zwarte dozen met vluchtgegevens en uit de eigen waarnemingen van de overlevenden en de ooggetuigen op de grond, toch zal nimmer voor honderd procent de veiligheid van de reiziger gegarandeerd kunnen worden.

De gruwelen van gisteren worden natuurlijk geen grein minder erg door een dergelijke machteloze overweging.

Verwacht mag in elk geval worden, dat kosten noch moeite gespaard zullen worden om de nabestaanden en de overlevenden bij te staan.

Portugese kust, bevonden zich actieve storingen tot in de hogere luchtlagen ten zuiden en ten oosten van Faro.

Hieruit waren windstoten te verwachten met neergaande beweging. Dit is door vliegers in een DC10 niet waar te nemen, maar op lage hoogte wel het ergste wat hen kan treffen.

Het onderzoek zal moeten uitwijzen of vanuit de verkeerstoren een waarschuwing voor windschering is gegeven. Windschering is de oorzaak geweest in een lange reeks van vliegtuigongelukken, waarbij zelfs luchtbusen en Jumbo's op hun rug terecht zijn gekomen.

Koningin betoont medeleven

Van onze verslaggevers

DEN HAAG, dinsdag

Koningin Beatrix heeft gisteren directeur Martin Schröder van Martinair per telegram medegedeeld diep geschokt te zijn door de vlieg-ramp.

„Diep geschokt door het bericht over het vliegtuigongeluk bij Faro betuigen wij u onze gevoelens van diep medeleven met de families van de slachtoffers en met hen die bij het ongeluk gewond zijn geraakt", luidt de letterlijke tekst van de persoonlijke boodschap van de Koningin.

Vliegveld Faro weer open

FARO, dinsdag

Het vliegveld bij het Portugese Faro is gisteravond om 20.06 uur Nederlandse tijd weer opengegaan.

Dat betekent dat de Boeing 767 die maandagmorgen zonder problemen in Faro landde, nog dezelfde avond kon vertrekken. Aan boord bevonden zich de reguliere passagiers.

De Airbus A 310 die eerder maandag vanaf Schiphol vertrok, wordt vanmorgen vroeg terugverwacht.

Drie RLD-experts toegevoegd aan onderzoeksteam

Van onze verslaggevers

SCHIPHOL, dinsdag

Drie RLD-experts zijn in Faro toegevoegd aan de Portugese commissie van onderzoek. Uit Californië stuurt de bouwer van het vliegtuig, McDonnell-Douglas deskundigen naar de plaats van de ramp.

De DC10 is door Douglas dit jaar nog gekeurd op verzoek van de nieuwe eigenaar, het ministerie van Defensie. De kwaliteit van het toestel is uitzonderlijk goed bevonden. Voor rekening van Martinair zou een aanpassing aan de motoren plaats vinden waardoor deze een stuk geluidsruis zouden worden.

De RLD staat voor de taak om binnen zo kort mogelijke tijd twee onderzoeken af te ronden en voor te leggen aan de Raad voor de Luchtvaart.

Onderzoek ramp richt zich op windschering

Van onze verslaggevers

SCHIPHOL, dinsdag

In het onderzoek naar de Martinair-vlieg-ramp speelt het weersfenomeen windschering een grote rol.

De weersomstandigheden in de wijde omgeving van Faro waren uitzonderlijk slecht. Behalve een diepe depressie ten westen van de

Meteo Consult: Landing wel risicovol

Van onze verslaggevers

WAGENINGEN, dinsdag

Weervrouw Margot Ribberink van Meteo Consult in Wageningen bestrijdt de verklaring van Martinair, dat het weer op Faro geen belemmering vormde voor het uitvoeren van de landing op het Zuidportugese vliegveld.

„Het weer bij Faro was gisterochtend zo slecht, dat het minstens link was om hierin een vliegtuig te laten lan-

den", aldus Margot Ribberink. „Op het tijdstip van het ongeluk met de DC10 van Martinair lag er een felle depressie voor de kust van Zuid-Portugal. Tussen half acht en half negen woedde er een actieve buienlijn bij het vliegveld van Faro. Die ging gepaard met onweer. Dat was op onze satellietbeelden zeer goed te zien".

Zij voegt eraan toe dat voor dergelijke onweersbuien uit, heel wat neerwaartse luchtbewegingen ontstaan, die onvoorspelbare zware windstoten veroorzaken. De onweersbuien bij Faro kon je zelfs uren tevoren zien aankomen. Ook op Schiphol heeft men dat kunnen zien".

Ramp verrast vakantievierende Schröder

Van onze verslaggevers

SCHIPHOL, dinsdag
Martin Schröder, president-directeur van de naar hemzelf genoemde luchtvaartmaatschappij, werd op zijn vakantieadres in het Caribisch Gebied volledig verrast door de luchtramp met één van 'zijn kisten'. Hij wilde zo snel mogelijk

naar Nederland terugkeren om persoonlijk leiding te geven aan de hulpverlening. Hij werd daarin echter geremd door de moeilijke vliegverbindingen vanaf de eilanden naar de VS en Nederland.

Pas vanmorgen vroeg keert hij in ons land terug. Op het hoofdkwartier van Martinair

was gisteren echter al de grond gelegd voor de meest noodzakelijke en efficiënte operaties in het kader van het eigen rampenplan.

Direct na het bekend worden van het vliegongeluk werd een crisiscentrum op het hoofdkwartier op Schiphol geformeerd. De zeer gebrekkige communicatie met Por-

tugal speelde Martinair echter danig parten bij de eigen informatievoorziening. Telefoonlijnen waren lange tijd overbezet. Na enige uren lukte het via fax-verkeer over en weer nieuws uit te wisselen.

Op het speciale telefoonnummer 020-6011222 kwamen meer dan duizend vragen binnen van verontruste familieleden en vrienden. Veel mensen konden bovendien geen verbinding krijgen en zijn daarop spontaan afgeleid naar het opvangcentrum, dat snel was ingericht in De Elzenhof.

Opnieuw bleek de grote onbekendheid bij de achterblijvers met de reisplannen van de vakantiegangers. Veel bellers informeerden bij Martinair, omdat zij wisten dat er bekenden of familie op weg waren naar Faro. Zij wisten echter in een groot aantal gevallen niet met welke maatschappij of vlucht.

Identificatie van rampdoden wordt loodzware taak

Van onze verslaggevers

FARO, dinsdag
Het Rampen Identificatieteam (RIT) van de rijkspolitie wacht in Faro een loodzware taak. Volgens directeur Silva Salgado van de luchthaven zijn zeker 46 lijken onherkenbaar verninkt.

„Zover onze politiemensen het hebben kunnen beoordelen, zijn daarvan hoogstens twee personen te herkennen aan hun gebit. Wij zijn blij met de komst van de Nederlandse deskundigen, want voor onze deskundigen zou zo iets onmogelijk zijn”.

Vorbereiding

Leden van het RIT zijn gisteren met de speciale mid-

dagcharter van Martinair naar Zuid-Portugal vertrokken. „In eerste instantie gaat het om voorbereidend werk”, verklaart woordvoerder L. Elbrink. „Indien nodig roepen we meer mensen op”.

Bij vertrek wist het RIT nog niet welke werkomstandigheden zij in Faro zouden aantreffen. Daarom werd al voorzichtig het plan geopperd om niet te herkennen stoffelijke

resten per vliegtuig naar ons land over te brengen voor het nadere identificatieproces, dat weken tot maanden kan duren.

Het rijkspolitieteam, zorgvuldig geselecteerd en voortdurend ook psychisch begeleid, wordt geassisteerd door medici en tandartsen. Bij de Bijlmerramp wist het RIT opvallend snel alle slachtoffers te identificeren. De meeste van de 14 Nederlandse slachtoffers van de PIA-ramp in Nepal konden daarentegen niet herkend worden. Zij werden ter plaatse in een massagraf begraven.

Het RIT werd voor het eerst in de praktijk voor de leeuwen geworpen na de KLM-Jumbo-ramp op Tenerife. Daarna kwam het team nog vele malen in actie. De werkwijze is zeer zorgvuldig.

Alle lichaamsdelen worden eerst gefotografeerd, daarna zeer zorgvuldig geschouwd. Bij verwanten van de slachtoffers worden alle details op-

gevraagd van gezondheid tot sieraden, van in- en uitwendige lichaamskenmerken tot bouw, lengte en gewicht. Ook het gebit speelt een zeer belangrijke rol.

Airbus wordt ziekenhuis in de lucht

Van onze speciale verslaggevers

FARO, dinsdag

Op het vliegveld van Faro werd gisteravond op enkele honderden meters van de gecrashte DC10 van Martinair een Airbus van deze Nederlandse maatschappij in gereedheid gebracht voor de repatriëring van de eerste ge-

wonden en mogelijk ook stoffelijke overschotten. De Airbus landde kort daarvoor met Nederlandse deskundigen.

Het medische team, dat tijdens de vlucht naar Faro de Airbus omtoverde in een vliegend hospitaal, staat onder leiding van de ongevalschirurg A.H. Broekhuizen van het Academisch Medisch Centrum in Amsterdam.

Het was gisteravond de bedoeling dat de vijf artsen, drie anesthesisten en acht verpleegkundigen vooral de slachtoffers met ernstige brandwonden zo spoedig mogelijk naar Nederland zouden transporteren. Chirurg en

traumatoloog Broekhuizen: „Wij hebben de indruk dat de Portugese ziekenhuizen onvoldoende zijn geëquipeerd. Het is van het grootste belang de brandwondenpatiënten uiterlijk binnen 24 uur na de ramp terug in Nederland te krijgen voor een zo perfect mogelijke behandeling.”

De Airbus was afgeladen met medische apparatuur en hulpmiddelen, zoals beademingsapparatuur, infuusvloeistof en -pompen, anesthesie-apparatuur voor volwassenen en kinderen.

Transavia

In het team bevinden zich

ook enkele specialisten op het gebied van intoxicatie. De kans is groot dat veel slachtoffers bij de brand in het ramptoestel giftige stoffen hebben binnengekeken.

Met twee Transavia-toestellen zijn gisteravond de door de ramp gestrande honderden Nederlandse toeristen teruggevlogen naar Schiphol.

De Hagenaar F. Grootveld: „Ik zat te wachten in de vertrekhal toen ik een enorme knal hoorde. Toen ik keek stond de kist al in lichterlaaie. Her en der sprongen er verbrande mensen uit. Na de crash hoorde ik nog een enorme knal. Het was afgrijsend.”

Verzekering vergoedt geen afzegging wegens vliegangst

Toeristen annuleren direct vliegreizen

Van onze verslaggevers

SCHIPHOL, dinsdag

Reisorganisaties in ons land kregen gisteren al direct de eerste annuleringen van vakantiegangers, die de komende dagen van een vliegvakantie willen afzien.

De annuleringsverzekeringen voorzien niet in het afzien van reizen als gevolg van vliegangst door ongelukken. Maar enkele reisorganisatoren voeren nu overleg met reisverzekeraars om in dit geval een oplossing te vinden. Een directielid van Holland Overseas Travel heeft dat gisteravond verklaard.

Een bestuurslid van de Algemene Nederlandse Vereniging van Reisorganisaties zei te verwachten, dat de ramp met het Martinair-toestel vrijwel zeker de eerste weken voor „grote terughoudendheid bij de boekingen zal zorgen.“

Rouwdienst

De ANVR maakt gebruik van de ervaringen, die de reisorganisatie Holland International bij de grote vliegramp op Tenerife heeft opgedaan. „We proberen onze ervaringen nu zoveel mogelijk nuttig te maken, bijvoorbeeld voor wat de komende dagen moet gebeuren, zoals een gezamenlijke rouwdienst“, zei directie-secretaris van Holland International Focko Dorhout Mees gisteravond.

De getroffen reisorganisaties, waarvan passagiers in het ramptoestel zaten, zijn over het algemeen zeer positief over de hulpverlening bij de ramp. „Veel passagiers, die het ongeluk overleefden, meldden zich gelukkig al wonderlijk snel zelf of via familieleden bij onze hulpverleners. We konden daarvoor gelukkig achterblijvers ook snel goede berichten geven“, aldus directeur Erik Wenink van de reisorganisatie

Rent a Casa die met vlucht MP 495 72 passagiers naar Portugal bracht.

NBBS-directeur Maarten van het Kaar zei: „We hebben door de heel efficiënte hulpverlening ter plaatse en de doortastendheid van onze reisleiding ter plaatse het thuisfront van onze vakantiegangers goed kunnen informeren. „Maar het is een afschuwelijke gebeurtenis voor iedereen die we het slechte nieuws moesten gaan brengen. Een heel zwarte dag uit de geschiedenis van de Nederlandse reisindustrie...“.

Het toestel was gecharterd door de Dutchpool, inkoopcombinatie van touroperators, die ook met daarbij niet aangesloten reisorganisaties stoelen voor de rampvlucht had uitgewisseld.

Landgenoten

Ook de Nederlandse kolonie verleent hulp in de omgeving van de luchthaven. Veel Nederlanders wonen in de wijde omgeving van het Faro en proberen daar nu een hulpverleningscentrum voor landgenoten in te richten.

Arke Reizen heeft vrijwel direct na de ramp de gedupeerde collega-reisorganisaties in Faro alle hulp aangeboden. De Arke reisleiding ter plaatse, die op het vliegveld aanwezig was om passagiers van een andere Martinairvlucht op te halen, heeft opdracht gekregen voorrang te geven aan de reizigers van de rampvlucht.

„Alles doen wat mogelijk is. Onze passagiers zijn veilig; nu hebben anderen eerst onze hulp nodig“, luidde de opdracht vanuit het Arke hoofdkantoor in Enschede.

Het vliegveld van Faro is een gemoderniseerde luchthaven met goede voorzieningen, die ook bij verkeersvliegers niet als onveilig bekend staat. Het is sinds gisteren zeer slecht weer in het zuiden van Portugal.

Aan deze reportage werkten mee: het Telegraaf-team ter plekke: Luuk Blijboom, Joost de Haas, Michiel Hoogers, Martijn Koolhoven, Angelo Vergeer, Hans Peters, Frank van den Berg en Matty van Wijnbergen.

Verder: Arnold Burlage, Theo Jongedijk, Wim Kroese, Henk Schröder, René Steenhorst, Fred Pruim, Rob Hammink, Patrick van Weerdenburg, Pieter Nijdam, Babette Wieringa en Marius Steenberg (graphics).

'Schrik maar niet, we leven nog'

Van onze verslaggevers

DORDRECHT, dinsdag

„Schrik maar niet, het is heel erg allemaal, maar we leven nog“. Dat was het eerste wat passagier Vincent van der Elst gistermorgen om negen uur zei toen hij zijn schoonmoeder mevrouw Tiggelman thuis in Dordrecht aan de lijn kreeg.

Van der Elst was met zijn vrouw Ellen en twee kinderen Bart en Marieke op weg voor een kerstvakantie aan de Algarve. „Toen Vincent belde had ik gelukkig nog niets op de radio gehoord en had dus nog niet de kans gehad me ongerust te maken“, aldus een opgeluchte mevrouw van Tiggelen.

„Vincent loopt nu op kruiken omdat hij een botje in zijn voet heeft gescheurd. Hij is van een paar meter hoog uit het vliegtuig gesprongen.“

Na een kwartier zoeken vond hij zijn gezin terug. „Zij mankeerden gelukkig niets, op wat blauwe plekken na. Ze waren erg van streek natuurlijk, maar erg dankbaar dat ze het er levend van hebben afgebracht. Ze proberen zo snel mogelijk terug te reizen. Het hangt ervan af of Vincent al kan autorijden, maar ik zal blij zijn 'ze met eigen ogen heelhuids terug te zien“, aldus mevrouw Tiggelman.

Medische teams uit ons land helpen met repatriëring **Gewonden** **vliegcramp ko-** **mende dagen** **terug**

Van onze verslaggevers

**AMSTERDAM/
ROTTERDAM, dinsdag**

Voor zover de toestand van slachtoffers van de DC10-crash op de luchthaven van Faro in Zuid-Portugal het toelaat, zullen de komende dagen vanuit het rampgebied regelmatig repatriëringsvluchten plaatsvinden om gewonden naar Nederlandse ziekenhuizen en brandwondencentra over te brengen.

De slachtoffers zullen, afhankelijk van hun verwondingen en/of psychische toestand, zoveel mogelijk worden gebracht naar een academisch ziekenhuis of brandwondencentrum zo dicht mogelijk in de buurt van hun woonplaats.

Om hoeveel vluchten het zal gaan kon plaatsvervangend directeur W. Reinders van de alarmcentrale SOS International in Amsterdam gisteravond nog niet zeggen: „Eerst proberen wij zoveel mogelijk de niet-gewonden en de slachtoffers met relatief licht letsel naar Schiphol terug te vliegen. Naarmate de tijd verstrijkt zullen wij pogingen ondernemen om de zwaarder en ernstig gewonden, voor zover hun toestand dat toelaat, te vervoeren.” De meeste passagiers hebben via hun reisverzekering recht op hulp van deze alarmcentrale, aldus SOS International.

Brandwonden

Volgens de Beverwijkse anesthesioloog dr. Dave Mackie, verbonden aan het Brandwondencentrum van het Rode Kruis Ziekenhuis, zal het aantal zeer ernstig verbrande passagiers in verhouding laag zijn: zo'n twintig. Hij zegt zich te baseren op contacten met artsen in Portugal.

De gewonden met voornamelijk brandwonden zijn in Portugal overgebracht naar

het ziekenhuis van Faro en naar verder afgelegen regionale ziekenhuizen in Loule, Olhao, Portimao en Beja. Dertien mensen die er het slechtst aan toe zijn met brandwonden, zijn per helikopter overgebracht naar ziekenhuizen enkele honderden kilometers noordelijker in Lissabon (260 km), Coimbra (460 km) en Oporto (580 km). Deze ziekenhuizen hebben speciale afdelingen voor de behandeling van brandwonden. Onder andere het Santa Maria Ziekenhuis Lissabon.

Medische teams

Enige uren na de rampzalige landing van de Martinair DC10 vertrokken al de eerste medische teams uit Nederland naar Faro om de toestand van de slachtoffers met het oog op transport in te schatten. Aan het begin van de avond landde op de voor regulier vliegverkeer gesloten Portugese luchthaven een Nederlands toestel met aan boord een team van SOS International, bestaande uit drie SOS-medewerkers (onder wie

directeur R. Padt), en twee artsen van het Rotterdamse brandwondencentrum in het Zuiderziekenhuis. „Dit team zal niet zozeer hulp verlenen, als wel de slachtoffers en hun verwondingen in kaart brengen,” lichte plaatsvervangend directeur Reinders toe. „Dit zogenoemde 'triage-team' zal bekijken wie al wel kan worden vervoerd — en zo mogelijk ook: waar naartoe — en wie nog niet.”

Ervaring

Op het moment van de aankomst van dit team was een uitgebreid traumateam van het Academisch Medisch Centrum (AMC) in Amsterdam met een Airbus van Martinair zo'n twee uur onderweg om in Faro daadwerkelijk hulp te verlenen. Het team, onder leiding van de Amsterdamse traumatoloog Ton Broekhuizen, bestaat volgens woordvoerder J. Kortenray uit negen artsen (vier chirurgen, vier anesthesisten en een psychiater) en acht ervaren ambulance-verpleegkundigen. Het team vertrok van

Schiphol met uitgebreide hulpverleningsapparatuur bij zich, waaronder beademings-toestellen en 40 stretchbedden die elk zes vliegtuigstoelen in beslag zullen nemen.

In het algemeen zijn de medische voorzieningen in Portugal slecht. Het arme EG-land kampt met een ernstig tekort aan artsen, verplegers en ziekenhuisbedden. Nederlanders die in Portugal wonen krijgen zelfs van hun Portugese huisartsen het advies om met ernstige ongevallen of ziektes naar Nederland te gaan voor behandeling.

Oud-hoogleraar chirurgie prof.dr. Greep:

Medische zorg in Faro onvoldoende

Van onze verslaggevers

MAASTRICHT, dinsdag

„De medische voorzieningen in en rond de Zuidportugese stad Faro zijn volstrekt onvoldoende.” Dat zegt prof. dr. Co Greep, tot voor kort als hoogleraar in de chirurgie verbonden aan het Academisch Ziekenhuis Maastricht.

Prof. Greep, is na zijn vervroegde uittreding al een aantal jaren bezig met de bouw van een ziekenhuis met 235 bedden in Tunes bij de Portugese stad Albufeira, zo'n 20 kilometer van Faro.

Greep: „Het ziekenhuis van Faro heeft zo'n 250 bedden. Het is op zich niet slecht, maar het heeft toch niet de moderne technologie en behandelwijzen die wij in Ne-

derland kennen. Het grote probleem is, dat de Algarve is uitgegroeid tot een populair vakantieoord voor honderdduizenden mensen, terwijl de medische voorzieningen niet zijn meegegroeid. Ik heb de Portugese regering daar al jaren geleden voor gewaarschuwd en dat was ook de reden dat we toen al met de plannen zijn begonnen om een nieuw ziekenhuis te bou-

wen, speciaal voor vakantiegangers in de Algarve.”

Verre van ideaal

Bij alle verbeteringen in de Portugese gezondheidszorg (vooral in Lissabon en Porto) is de situatie in het zuiden duidelijk achter gebleven, vindt Greep. „Het feit dat er nu niet genoeg capaciteit is in Faro en dat er gewonden naar Lissabon moeten worden overgebracht, is natuurlijk verre van ideaal.”

Professor Greep is wel goed te spreken over de toestand op de luchthaven van Faro: „Het is weliswaar een eenvoudig vliegveld met maar één landingsbaan. Maar het is onlangs gemoderniseerd en kan nu grote hoeveelheden toeristen aan. Dit ongeluk heeft mijns inziens niets te maken met de veiligheid van dit vliegveld. Deze ramp bij slecht weer had zich ook op Schiphol kunnen voordoen.”

TRANEN OM TERGENDE ONZEKERHEID

Familie wacht uren op nieuws

Van onze verslaggevers

SCHIPHOL, dinsdag

Ze maken de gang met lood in hun schoenen. Bij sommigen staan de tranen in de ogen. Hun onzekerheid moet tergend zijn. Is er nog hoop of niet?

Het opvangcentrum De Elzenhof op Schiphol kreeg gisterochtend rond twaalf uur de eerste bezoekers te verwerken. Mannen, vrouwen, kinderen. Veelal in groepjes van drie of vier. Innig steun zoekend bij elkaar. Pure wanhoop straalde

van de gezichten. Welke informatie zouden ze over hun naasten te horen krijgen?

Vader F. Outhuyse en zoon Remco uit Amsterdam za-

gen het nieuws over de vliegramp op televisie. „De tv stond toevallig aan. Na de ingelaste nieuwsuitzending zijn we meteen in de auto gestapt. Mogelijk dat er een tante en een oom van mij in het ramptoestel zaten”, vertelt Remco. „Maar zeker weten doen we het niet. Er woont een nichtje in Portugal. De familie gaat er regelmatig heen. Vanmorgen vroeg zijn er twee toestellen naar Faro vertrokken. We hebben geen idee in welk van de twee mijn oom en tante zaten.”

Stevige borrel

Nog geen tien minuten later komen vader en zoon, zichtbaar opgelucht, naar buiten. „Ze vlogen met het andere toestel dat veilig is aangekomen. We nemen straks een stevige borrel om van de schrik te bekomen.”

Een echtpaar uit Vaassen vertelt eindeloos het speciale alarmnummer te hebben gedraaid. „Wat blijft er dan anders over, dan naar Schiphol te komen? Mijn broer en zus vlogen met de MP 495, maar verder weten we niets.

Helemaal niets”, aldus de man. Uren later is het echtpaar nog altijd in De Elzenhof.

De buitenwereld heeft geen toegang tot het centrum. De opvang geschiedt in volledige afzondering. Naarmate de dag verstrijkt, wordt de pers op steeds grotere afstand gehouden.

Af en toe leidt de aanwezigheid van camera's en microfoons tot irritatie bij bezorgde familieleden, die voor informatie naar De Elzenhof komen. Een moeder en zoon proberen vergeefs de persmeute te ontwijken. „Zullen we even huilen voor de camera, dat verhoogt de kijkcijfers”, bijt de jongeman de verslaggevers toe.

Veel gewonden aan infuus en in het gips

Van onze speciale verslaggevers

FARO, dinsdag

De zesde verdieping van het districtsziekenhuis in Faro ligt vol met zwaargewonde Nederlanders van de ramp-DC-10 van Martinair.

Alle zalen liggen overvol met Nederlandse slachtoffers, veel mensen aan het infuus, in het gips en met grote verbanden. Er heerst een verslagen sfeer. Mensen liggen voor zich uit te staren, wachtend op nieuws uit Nederland.

Eldert Ruiter (38) en zijn vrouw Elly uit Castricum waren gistermorgen vroeg van Schiphol vertrokken voor een vakantie in Praja da Oura, dicht bij Albufeira. Voor de vijfde keer zouden zij hun kerst gaan doorbrengen in de Algarve. Nu ligt zijn vrouw met een scheve wervel in het ziekenhuis en heeft zij vier ribben gebroken. Eldert zelf kwam er met een gescheurd oor en wat verwondingen aan het gezicht van af. Zittend op het bed van zijn vrouw doet Eldert zijn relaas: „Het is verschrikkelijk, ik zal dit nooit vergeten. Ik heb haar uit de resten van het vliegtuig getrokken. Het was doodeng, het was vreselijk. Een nachtmerrie.”

„Nadat we met een verschrikkelijke klap op de grond terecht waren gekomen en het vliegtuig kantelde brak er een enorme paniek uit in het vliegtuig. Ik dacht maar aan een ding en wilde zo snel mogelijk weggelopen uit de chaos en de puinhopen. Terwijl ik wegliep hoorde ik mijn vrouw gillen. Zij lag bekneld tussen stoelen en puin, tegen de zijkant van het vliegtuig. Ik wilde zo snel mogelijk weg, maar toen ik haar hoorde gillen kreeg ik toch de tegenwoordigheid van geest om terug te gaan. Ik heb aan haar arm getrokken en nog eens getrokken en nog eens, want ik kreeg haar niet los. Ik raakte in paniek. Mijn vrouw lag nog helemaal bekneld tussen de resten van het vliegtuig en er kropen allemaal mensen over haar heen. Het was verschrikkelijk. Op een gegeven moment is het me toch geluk

haar los te krijgen en haar het vliegtuig uit te sleuren. Een ogenblik later, ik weet niet meer hoelang het heeft geduurd, explodeerde het vliegtuig en veranderde het toestel in een vuurbal. Bij de explosie zag je gewoon de brokstukken wegvliegen. Het was nog even een gewoon vliegtuig en toen kantelde het en veranderde het in een vuurbol. We zaten op de vijftiende rij, misschien hebben we daar ons leven aan te danken...”

Eldert praat in hoog tempo en zeer geemotiveerd. Zijn vrouw ligt klappertandend zijn relaas aan te horen. „Toen ik haar los had gekregen uit het vliegtuig en wegrende vielen we in een zomp, een moerasachtig gebied met modder en water dat bij vloed onderstroomt. Het vliegtuig brandde ondertussen als een fakkel en we zijn in de zomp gesprongen en van het vliegtuig weg gestrompeld. Het was verschrikkelijk.”

Twee kamers verderop ligt Humphry Willems (59) uit Sliedrecht. Getrouwd en drie kinderen was Humphry dit jaar voor het eerst helemaal alleen op vakantie gaan, voor het eerst naar de Algarve en had een studio geboekt in Faro voor acht dagen. Zodra hij de verslaggever van de Telegraaf bemerkte trek hij hem aan zijn arm en vraagt: „Alsjeblieft, wil je mijn vrouw in Sliedrecht bellen? Ze heeft nog niets van mij vernomen en wil je zeggen dat het redelijk goed met me gaat? Ik heb een snee in mijn oor en een gekneusde ruggewervel. Ik ben er nog goed vanaf gekomen...”

Beatrix had geen vertrouwen in Portugese artsen

Van onze verslaggevers

FARO, dinsdag

De zorgverlening in veel Portugese ziekenhuizen is van een dermate lager medisch en verpleegkundig niveau dan in ons land, dat koningin Beatrix twee jaar geleden niet in een Portugees ziekenhuis opgenomen wilde worden.

Tijdens een bezoek aan het zuiden van Portugal had zij haar enkel gebroken. Ondanks de pijn vloog zij voor noodzakelijke medische zorg onmiddellijk naar Nederland terug.

Portugese tv ging door met komische films

Van onze verslaggevers

FARO, dinsdag

De Portugese televisie ging in de uren na de ramp gewoon door met het uitzenden van komische films. De programma's werden weliswaar onderbroken met nieuwsflitsen van de gebeurtenissen in Faro.

De informatievoorziening kwam in Portugal laat op gang. Het slechte weer zorgde ervoor dat nieuwsuitzendingen regelmatig werden afgebroken.

54 die in holiday jet crash at Faro airport

FROM MARTHA DE LA CAL
IN LISBON
AND MARK FULLER
IN AMSTERDAM

MORE than two hundred people, including three Britons, escaped the fiery crash of a Dutch holiday jet at Faro

airport on Portugal's Algarve coast yesterday.

Fifty-four people died when a wing of the DC-10, operated by charter airline Martinair, touched the ground and burst into flames after landing in strong winds and driving rain. Last night Portuguese officials said some of the 286 survivors suffered serious injuries. The Britons were named as John Watts and his wife Sheila, and Gerald Sutherland.

The plane had taken off from Amsterdam early yesterday with mainly Dutch holidaymakers on a Christmas break. After abandoning a first attempt to land at Faro, the DC-10 crashed when making a second attempt in winds of more than 40mph and a downpour. The left wing apparently touched the

ground, causing the aircraft to swerve off the runway, break up and burst into flames. Witnesses said there were two explosions and a ball of fire shot into the sky. The nose of the aircraft came to rest 30 yards off the runway near the sea.

After a wing touched the ground, the rear half of the plane burst into flames. "Then panic broke out in the cabin," Marlou Jonquierus, a survivor, said. "People were screaming and falling over one another. Stewardesses were walking around with head wounds. The fire services came quickly but went to the wrong side of the plane, as I could see it. As I was running from the plane, part of the fuselage exploded. In the terminal it was chaos. There were

no provisions and people were walking around badly burned and screaming."

Survivors poured from the wreckage through emergency exits and through breaks in the fuselage. They were treated in hospitals in Faro and Beja, and the most severely burned and injured were transferred to hospitals in Lisbon and Coimbra in Portuguese air force planes and helicopters.

Of the survivors, 13 are said to be severely burned but most are simply suffering from shock. At Faro airport, passengers' luggage littered the runway. Burst suitcases, charred books, swimming costumes and tubes of sun cream lay trodden by rescuers into the sodden sandy soil.

High winds seen as key to holiday jet disaster

BY NIGEL HAWKES
SCIENCE EDITOR

STRONG crosswinds or a sudden loss of lift because of wind shear were last night suggested as possible causes of the air crash in Faro, Portugal.

The weather was poor, with 40mph winds and driving rain. The pilot of the Dutch DC-10, owned by the charter firm Martinair, gave no indication of technical problems as he came in to land, and Faro airport has a generally good record. This is the first big crash since the airport opened in 1967 as a destination for charter companies flying holidaymakers to the Algarve.

The pilot, who survived the crash, was too shocked to provide any account of what had happened. The "black box" recorder was recovered and is being analysed. The pilot of a Martinair Boeing 747 which had landed shortly before the DC-10 reported seeing flames coming from the aircraft as it landed, but Joaquim Ferreira do Amaral, the Portuguese transport minister, said that the most likely cause of the crash was localised bad weather. The

■ A headwind, then a powerful downdraught and finally a tailwind. A pilot of a modern jet has no way to beat a succession of all three

aircraft broke up after one wing struck the runway, and burst into flames. Final figures of deaths and injuries were delayed because some passengers appear to have escaped and made their own way to hospital or to hotels. In spite of the disintegration of the plane and the fire, most of those on board survived the accident.

The DC-10 made at least two attempts to land in difficult conditions. According to Francisco Severino, the assistant airport director, on its final attempt "the plane had already landed, but the wind came under the wings and lifted it back into the air." A wing touched the ground and the aircraft broke into two.

The circumstances suggest a last-minute loss of control, most likely caused by weather conditions. Sudden changes of wind direction are among the most difficult challenges faced by pilots. The most extreme cases are caused

when a region of air cools rapidly and plummets to earth like a waterfall, spreading out in all directions as it nears the ground. A pilot flying into such a disturbed region of air first encounters a headwind, then a powerful downdraught, and finally a tailwind with consequent sudden loss of lift.

Benno Baksteen, chairman of the Dutch pilots' association, suggested this might be the cause. "A sudden loss of wind can cause the aircraft to lose wind speed suddenly and to such an extent that it can no longer fly and falls".

United Airlines, which has carried out extensive studies of the problem, warns its pilots not to take off or land if the flight path has localised heavy wind or heavy rain, and to consider holding back if there is serious turbulence, rain showers, or lightning. Most of these conditions were present yesterday at Faro.

The crash does, however,

maintain the trend of increasing survivability. Any crash which occurs near an airfield with the aircraft under control is now considered survivable. American statistics show that between 1988 and 1991, 242 passengers and crew died in crashes, while 528 survived. In the previous eight years 1,000 had died and only 116 survived.

There is no special recipe for survival. The strongest section of any aircraft is the region where the wings are attached, and in survivable accidents it is common for the nose and tail to be detached, breaking the aircraft into three. The old adage that the rear of the aircraft is the safest has little statistical support. In yesterday's crash, the front section remained more or less intact, while the mid-section and tail were the worst damaged.

Yesterday's accident is yet another chapter in the unlucky history of the DC-10. Of the 445 built, 18, or 4 per cent, have crashed, compared with only 1.2 per cent of the comparable Lockheed L-1011s, and 1.5 per cent of the Boeing 747s.

Vliegcramp kost zeker 52 mensen het leven

• Oorzaak neerstorten DC-10 van Martinair nog onduidelijk

• Eerste overlevenden vandaag terug uit Faro

Van onze verslaggevers

AMSTERDAM – De vliegcramp met een DC-10 van Martinair op het vliegveld bij Faro, in het zuiden van Portugal, heeft aan zeker 52 mensen het leven gekost en waarschijnlijk zal het definitieve dodental nog hoger liggen. Over de oorzaak van het ongeluk wordt nog gespeculeerd. De DC-10 had 340 mensen aan boord.

Vanmorgen komen, als alles goed gaat, de eerste overlevenden van de ramp op Schiphol terug met een Airbus 310 van Martinair, waar familieleden en minister Maij-Weggen van verkeer en waterstaat hen opwachten. De Airbus die hen ophaalde is gisteren aan het begin van de avond van Schiphol vertrokken. Aan boord bevonden zich het Rampen Identificatie Team (RIT), een traumateam van twaalf artsen en andere hulpverleners en vertegenwoordigers van Martinair en de betrokken touroperators. De hele avond is er in Faro gewerkt om zoveel mogelijk gewonden met dit toestel naar Nederland te laten terugkeren. Over het preciese aantal doden, overlevenden en vermisten van de ramp was gisteravond laat, ruim vijftien uur na het ongeluk, nog weinig meer bekend dan het aantal van 52 geborgene slachtoffers, dat door Martinair werd genoemd. De politie op vliegveld 'Saruca Salgado' in Faro sprak toen echter al van 57 slachtoffers. Martinair had gisteren de grootste moeite om goed zicht te

krijgen op de aantallen. De vele gewonden zijn opgenomen in ziekenhuizen in Lissabon, het brandwondencentrum in Coimbra, in het ziekenhuis van Faro, maar ook in kleine plattelandsziekenhuisjes. Sommige overlevenden waren in de verwarring naar een hotel gegaan zonder dat te melden. Via de lokale radio werd de bevolking van de Algarve opgeroepen om te helpen bij het opsporen van overlevenden. Volgens Martinair was gisteravond laat het overgrote deel van de passagiers 'gelocaliseerd'. Bij de ramp zijn zeer waarschijnlijk enkele stewards omgekomen, de bemanning van de cockpit heeft het ongeluk wonder boven wonder overleefd. Het was gisteren voor familie en vrienden van de 327 passagiers en de 13 bemanningsleden bijna on-

doenlijk om via de telefoon contact te krijgen met Martinair of met het opvangcentrum in sporthal De Elzenhof op Schiphol. De nummers waren constant bezet. Ook een bezoek aan het opvangcentrum bracht meestal niet meer dan de bevestiging dat het familielid op de passagierslijst stond.

De 17 jaar oude DC-10 van Martinair, die was verkocht aan Defensie en weer teruggehuurd tot 1994, verongelukte gisterochtend half negen Nederlandse tijd bij de landing op het vliegveld bij Faro. Volgens één van de dienstdoende Portugese luchtverkeersleiders heeft de Nederlandse DC-10 slechts één poging om te landen gedaan, in tegenstelling tot verhalen van overlevenden.

Gezagvoerder H. W. van Staveren van de DC-10, die met een shock in het ziekenhuis werd opgenomen, heeft kort na de ramp verklaard dat hij vlak voor de landing een hevige windvlaag heeft gevoeld. Tegelijkertijd hoorde hij een explosie in het achterste deel van het toestel. Toen verloor hij alle controle. De romp van het toestel brak in tweeën, vlak voor de vleugels, en direct daarna brak in het achterste deel

brand uit. Volgens Martinair blijkt uit de verklaring van de gezagvoerder dat het ongeluk volkomen onverwacht is gebeurd. „Het was een absoluut onvoorspelbare gebeurtenis, ondanks het feit dat het weer ter plaatse slecht was“, aldus Martinair-woordvoerder Buys.

In de minuten voor het ongeluk heeft de bemanning aan de passagiers geen bijzondere mededelingen gedaan over problemen rond de

landing. Martinair wilde gisteren niet ingaan op de bewering van de gouverneur van Faro, dat het rampvliegtuig vlak voor de crash een breuk in het landingsgestel heeft opgelopen. Vervolgens zou het toestel scheef zijn gaan hangen, waarbij één van de vleugels een spoor van bijna tweehonderd meter langs de landingsbaan trok. De Portugese politicus denkt dat het breken van de as de oorzaak is van de ramp.

Woordvoerder Udo Buys van Martinair zei in een reactie dat de chartermaatschappij van deze theorie 'niets' afweet. „De DC-10 was technisch in goede staat en heeft met het landingsgestel nooit problemen gehad“, aldus Buys.

Volgens de gezagvoerder van een ander Martinair-toestel, dat kort voor de DC-10 op Faro landde, was het weer op Faro op het moment van de crash slecht, maar niet 1

slecht om te landen. Er stond geen extreem sterke wind.

B. Baksteen, voorzitter van de Nederlandse vereniging van verkeersvliegers, zei gisteren dat hij vermoedt dat het slechte wel degelijk een rol heeft gespeeld in de toedracht van het ongeluk. In theorie kan een vliegtuig door plotselinge windstoten of valwinden tijdens de landing onbestuurbaar worden.

Gisteravond laat is uit Faro ook een Boeing 767 van Martinair vertrokken met aan boord een groot aantal Nederlandse vakantiegangers die eigenlijk gisterochtend al vanaf Faro naar huis hadden zullen reizen. Zij hebben de hele dag op het vliegtuig moeten wachten tot de landingsbaan weer was vrijgegeven.

Achttiende ramp in historie Nederlandse burgerluchtvaart

Van een onzer verslaggeefsters
AMSTERDAM – Het ongeval met de DC-10 van Martinair gisterochtend op de luchthaven van Faro in Portugal is de achttiende vlieg-ramp in de geschiedenis van de Nederlandse burgerluchtvaart.

Hieronder volgt een overzicht van de vlieg-rampen in de afgelopen 57 jaar, waar een Nederlands vliegtuig bij was betrokken.

- Op 14 juli 1935 komen zes mensen om het leven als een Fokker F22 van de KLM neerstort op Schiphol.
- Op 14 november 1938 verliezen zes mensen het leven bij het neerstorten van DC3 van de KLM, eveneens op Schiphol.
- Op 14 november 1946 vallen elf doden, nadat de Dakota PH-TWB, die van Croydon kwam, op Schiphol in brand vliegt.
- Op 21 oktober 1947 verongelukt de Dakota PC-TCR door een explosie direct na de start op het vliegveld Kastrup bij Kopenhagen. Zestien passagiers, onder wie prins Gustav Adolf van Zweden, en zes leden van de bemanning komen om.
- Op 21 oktober 1948 stort bij Prestwick in Schotland de Constellation Nijmegen neer. Veertig van de 42 inzittenden komen om het leven.
- Op 23 juni 1949 stort de Constellation Roermond bij Bari in zee. Het toestel was op weg van Jakarta naar Amsterdam. Drieëndertig inzittenden, onder wie elf leden van de bemanning vinden de dood.
- Op 12 juli 1949 stort bij Bombay de Constellation Franeker neer. Vijfenvoertig personen komen om het leven. De machine was op weg van Jakarta naar Amsterdam.
- Op 22 maart 1952 stort de DC-6 Koningin Juliana, op weg van Johannesburg naar Amsterdam, neer in de bossen bij Frankfurt. Van de 47 inzittenden komen er 44 om.
- Op 26 mei 1953 valt de Convair Paulus Potter neer bij de Schipholweg. Van de 34 inzittenden raken er 17 gewond. Verder worden 27 voorbijgangers op de weg getroffen, van wie twee aan hun verwondingen bezwijken.
- Op 23 augustus 1954 verongelukt een DC6 van de KLM boven de Noordzee bij IJmuiden: 21 mensen vinden de dood.
- Op 5 september 1954 valt de Super Constellation Triton na de start bij Shannon in Ierland in een moe-

ras. Van de 58 inzittenden komen er 28 om. Van dit toestel was de als schrijver bekende A. Viruly de gezagvoerder.

- Op 15 juli 1957 stort de Super Constellation Neutron vlak na de start in Nieuw Guinea in zee. Van de 68 inzittenden worden er 12 gered.
- Op 14 augustus 1958 komen 99 personen om het leven als de Super Constellation Hugo de Groot op weg van Shannon naar Gander in New Foundland in zee stort.
- Op 30 mei 1961 valt de DC-8 Fritjof Nansen na de start bij Lissabon in zee. Er komen 61 inzittenden om.
- Op 12 juni 1961 verongelukt de Lockheed Electra 'Sirius' bij Cairo. Twintig inzittenden overleven het niet.
- Op 4 december 1974 stort een DC-8 van Martinair, met 191 personen aan boord, neer op 40 kilometer afstand van de luchthaven van Colombo. Alle inzittenden komen om.
- Op 27 maart 1977 komen, op het vliegveld van Tenerife op Gran Canaria, 253 passagiers van een Boeing-747 van de KLM om het leven. Het toestel is tijdens het taxien tegen een zelfde type vliegtuig van de Amerikaanse maatschappij PanAm gebotst. Ook de 14 bemanningsleden komen om.
- Op 6 oktober 1982 voltrekt zich een ramp met een Fokker Fellowship 28 van de NLM ter hoogte van Moerdijk, dat in noodweer terecht komt. Er zijn 22 doden te betreuren.
- Op maandagochtend 21 december verongelukt een DC-10 van Martinair op het vliegveld van Faro in Portugal. Aan boord van het ramptoestel bevinden zich volgens een Martinair-zegsman 327 mensen, onder wie 13 bemanningsleden, 12 babies en 8 kinderen. Het exacte aantal dodelijke slachtoffers is vooralsnog onbekend, evenals de oorzaak van de crash.

In het afgelopen jaar kwamen tot dusver ongeveer 1300 mensen bij 18 vlieg-rampen over de hele wereld om het leven. Onder hen waren – de slachtoffers van de ramp bij Faro niet meegerekend – 52 Nederlanders.

Van deze 52 waren 43 slachtoffers bewoners van de Bijlmerflats Groeneveen en Kruitberg, die op 4 oktober werden getroffen door een neerstortende Boeing-747 van de Israëlische luchtvaartmaatschappij El Al.

'Beverwijk' houdt bedden vrij voor slachtoffers

Van een onzer verslaggeefsters
BEVERWIJK – In het brandwondencentrum in Beverwijk zijn 20 tot 25 bedden vrijgemaakt om patiënten uit Faro op te vangen. Medisch directeur Kiemel verwacht zeker dat hiervan gebruik gemaakt zal worden, maar kon gisteravond nog niet zeggen wanneer en hoeveel.
 „Onafhankelijk van het type ramp gaan de slachtoffers altijd eerst naar een ziekenhuis”, licht Kiemel toe. „Daar wordt beoordeeld of verwijzing naar een brandwondencentrum noodzakelijk is. Hoe snel die verwijzing plaatsvindt, is niet eens zo belangrijk. Onze behandeling kan in de eerste dagen beginnen, maar een week later kan net zo goed.” In Portugal zelf is gisteren al een aantal patiënten naar een brandwondencentrum in Coimbra gebracht. Kiemel: „Er zijn diverse technieken om brandwonden te behandelen. Wij gebruiken altijd donorhuid, maar het is ook mogelijk kunstuid te gebruiken die door de industrie vervaardigd is. Hoe ze dat in Coimbra doen, weet ik niet.”
 „Die donorhuid krijgen wij van de Huidbank van de Nederlandse Brandwonden Stichting, die altijd huid in voorraad heeft. Deze dode huid wordt op de verbrande delen aangebracht, als middel om de aanmaak van eigen huid te bevorderen. In die zin is het dus gemakkelijker dan met orgaandonatie: een donorhart of -nier moet precies bij het slachtoffer 'passen', maar bij donorhuid is dat niet belangrijk, omdat het alleen een tijdelijk middel is om het genezingsproces te bespoedigen.”

Binnen twee minuten moeten we er zijn

Van een onzer verslaggeefsters
AMSTERDAM – „De luchthavenbrandweer heeft een uitruktijd van twee minuten. Met onze *crashtenders* moeten we binnen die tijd ter plekke kunnen zijn. Tijdens onze oefeningen lukt dat ook, 's nachts zelfs nog beter dan overdag.”

J. H. van der Niet, hoofd operationele bedrijfsvoering van Rotterdam airport, heeft in de 25 jaar dat hij op de Rotterdamse luchthaven werkt nog nooit een brandend vliegtuig meegemaakt.

„Maar altijd moet je daarop voorbereid zijn. Wij zijn natuurlijk relatief een klein vliegveld, maar dat is Faro ook. Faro is heel goed met Zestien-

hoven te vergelijken. In beide situaties gaat het om één stad met één landingsbaan, het enige verschil is dat Faro veel meer passagiers te verwerken heeft.”

Van der Niet is tevens brandweercommandant, in welke functie hij leiding geeft aan een ploeg van 21 brandweerlieden.

Materieel

„Het bijzondere van de brandweer van een luchthaven is vooral het materieel. Wij beschikken over twee speciale voertuigen, de zogenaamde *crashtenders*, die stuk voor stuk een vermogen kosten. In Faro zijn deze voertuigen ongetwijfeld

ook, omdat dat in de internationaal geldende alarmprocedures voorgescreven is. Elke luchthaven is ingedeeld in een bepaalde categorie, en op grond daarvan wordt bijvoorbeeld niet alleen het aantal *crashtenders* bepaald, maar ook de hoeveelheid en type blusmiddelen.”

„Voor vliegtuigen is speciaal blusmiddel vereist. Wij gebruiken geen water en zelfs geen schuim, maar een speciaal chemisch middel dat oppervlakte-spanningsverlagend werkt. Dat zit in die *crashtenders*, en ook daar moeten onze mensen mee leren werken.

Hier in Rotterdam oefenen we twee keer per jaar in een speciaal oefen-

centrum op de Maasvlakte, dan worden met Faro vergelijkbare rampen in scene gezet.”

Twee minuten

„Binnen twee minuten moeten we ter plekke zijn en dan begint het bestrijden van de brand. Meestal heb je 'em meteen goed te pakken, hoewel daar ook geluk bij komt kijken. Het weer speelt niet zo'n rol, alleen harde wind is erg vervelend. Wat ik van Faro gezien en gehoord heb, heeft het weer daar niet belemmerend gewerkt. Regen maakt het gewoonlijk alleen maar makkelijker.”

Pas als het vuur bedwongen is, kan het redden van de slachtoffers be-

'Ik kreeg het gevoel dat we niet goed naar beneden kwamen'

Van een onzer verslaggeefsters
FARO – De Utrechtse timmerman Marcel Meeuwesse (26) is een van de overlevenden die het er goed hebben afgebracht. Hij kreeg ineens het rampzalige gevoel dat er iets verschrikkelijks ging gebeuren, vertelt hij.

voel dat we niet goed naar beneden kwamen. Daarom greep ik naar mijn handtas en gebruikte die als een kussen tegen mijn maag en leunde voorover”, zegt Meeuwesse. Volgens hem raakte het toestel eerst de grond maar werd direct daarna weer opgenomen door een hevige windstoot. Toen helde het sterk over met de rechtervleugel

Op dat moment greep hij zijn handtas en duwde die tegen zijn maag en bukte voorover om de ergste schok op te vangen. Even later zag hij zichzelf vluchtend uit het brandende wrak van de verongelukte Martinair DC-10.

Als Meeuwesse zijn relaas doet aan de verslaggever van Associated Press zit hij op blote voeten in de lobby van het hotel. Hij heeft alleen een T-shirt en boxer-broekje aan. Dat is alles wat er over is van zijn vakantiebaggage.

Terwijl hij rustig vertelt voelt hij met zijn hand voorzichtig aan de lange bloedende snee, die van zijn voorhoofd naar zijn kin loopt.

„Ik zat achterin het middenstuk; in het rookgedeelte. Het regende vreselijk en we waren aan het dalen, maar ik kreeg steeds meer het ge-

voel dat we niet goed naar beneden kwamen. Daarom greep ik naar mijn handtas en gebruikte die als een kussen tegen mijn maag en leunde voorover”, zegt Meeuwesse. Volgens hem raakte het toestel eerst de grond maar werd direct daarna weer opgenomen door een hevige windstoot. Toen helde het sterk over met de rechtervleugel naar beneden, maar daarna sloeg het helemaal om zodat de linker-vleugel hard tegen de grond klapte. „Ik heb geen enkele waarschuwing gehoord”, zegt Meeuwesse. „De passagiers bleven dan ook rustig in hun stoel zitten. Maar mijn eerste gedachten waren: Eruit! We moeten hier weg. Eerst wilde ik nog blijven en de anderen helpen, maar toen ik de vlammen zag dacht ik nergens meer aan. Toen ik bij de deur kwam zag ik meer vlammen en ik rook overal benzine, zelfs aan mijn kleren.”

Meeuwesse kon nog net door een nooduitgang aan de achterkant eruit, voordat het vliegtuig vlam vatte. Hij ziet nog voor zich hoe andere passagiers vastgenageld van angst in hun stoelen bleven zitten.

„Ik rende door de vlammen en toen ik buiten was werd er blusschuim

naar ons gespoten. Ik bleef rennen. Toen ik bij de brandweerauto's was wilde ik weer terugkeren, maar toen begonnen de explosies.” Meeuwesse noemt een aantal van vier explosies. Het middengedeelte van het vliegtuig was helemaal in vlammen gedompeld.

De brandweermannen waren volgens hem niet in staat het vliegtuig te bereiken door de enorme vuurzee en de dikke zwarte rook. Meeuwesse zag mensen vanonder het wrak vandaan kruipen, aan de staartkant. Toen hij bij de brandweerauto's was aangekomen werd hij in een deken gewikkeld. Daar vandaan kon hij zien hoe ook anderen nog uit de rook weg vluchtten.

ginnen. Daarvoor zijn er weer „aanvullende reddingsvoertuigen”, met speciale hulpmiddelen en werktuigen om mensen te bevrijden. „Bij een kleine luchthaven, vormt de brandweer een relatief groot deel van de kosten. Bij ons gaat 2,5 miljoen gulden om, dat is 25 procent van het totale budget.”

„Een brandweercommandant is eigenlijk heel asociaal”, zegt commandant Van der Niet, „hij traint zijn mensen continu, en geeft ze een dure en langdurige vakopleiding. En als ze dan klaar zijn, kunnen ze vervolgens in een stoel gaan zitten, omdat rampen maar zelden gebeuren.”

Eerst lawaai en daarna een lint van vuur langs de baan

door Dick Ringlever

FARO – „Eerst hoorden we lawaai. Toen we opkeken zagen we in de schemering een lint van vuur langs de baan. We dachten eerst nog dat een brandende brandweerwagen over het veld reed. Even later zagen we dat het een vliegtuig was dat met zijn rechtervleugel over de baan schuurde. Toen was het vuur ineens weg en was een wolk rook te zien. Zeker een paar minuten heeft het toestel stilgestaan voordat die explosie volgde die het toestel meteen in lichterlaaie zette.”

A. C. Korsten (43 jaar) uit Joure zag de DC-10 waarmee hij na een vakantie aan de Al-

garve met zijn vrouw naar huis zou terugkeren, voor zijn ogen verongelukken. „Ik stond toevallig in de vertrekhal naar buiten te kijken. Het was nog schemerend en het was noodweer. Overal bliksem in de lucht. Ook op het moment dat het toestel over de baan gleed. Omdat het nog minuten duurde voordat het toestel explodeerde, konden nog veel mensen naar buiten komen. De echte slachtoffers kwamen pas later, na de explosie. Helemaal verbrand, de vellen hingen erbij. Het vreemdste was dat ze niets zeiden, niet schreeuwden, ze waren volkomen in shocktoestand.”

Het duurde volgens Korsten zeker tien mi-

nuten voor de eerste brandweerwagen aan de baan verscheen en een kwartier voor de eerste ambulance er was. „Na een half uur kregen we pas de eerste informatie en pas in de loop van de middag hoorden we meer, al was ook dat summier. Het vliegtuig brandde toen nog. Het heeft zeker tot vijf uur geduurd voordat het was geblust. Twaalf uur hebben enkele honderden passagiers op het vliegveld moeten wachten om naar huis terug te keren, omdat de luchthaven pas kort na acht uur 's avonds werd heropend.” Kort na elkaar kwamen even over half negen twee toestellen van Transavia en een Airbus van Martinair binnen. Dat toestel

was ingezet om de zwaarst gewonden naar huis te brengen. Aan boord bevond zich een rampenteam van het AMC met acht artsen en chirurgen en acht verpleegkundigen met een grote voorraad medische apparatuur en medicijnen. Daaronder veertig stretchers, steriele lakens, honderden liters infuusvloeistof en pijnstillers.

Het vliegtuig moest vannacht de ernstigst verbrande slachtoffers naar Nederland halen. De patiënten waren aanvankelijk naar ziekenhuizen tot in de wijde omgeving van Faro ondergebracht, maar later teruggebracht naar het vliegveld, toen bekend

werd dat er een vliegtuig van Martinair onderweg was.

De slachtoffers waren geselecteerd door twee artsen van de brandwondencentrum van het Rotterdamse Zuiderziekenhuis die eerder op de dag met een kleiner vliegtuig naar Lissabon waren gevlogen. Volgens een chirurg van het team was het noodzakelijk de zwaarstgewonden direct naar Nederland te brengen, omdat de Portugese ziekenhuizen over onvoldoende capaciteit beschikken.

„De eerste 24 uur blijft hun toestand redelijk stabiel, maar daarna komen de problemen. In dat stadium hebben we ze liever in Nederland”, aldus de chirurg.

Verongelukte toestel gehuurd van Defensie

Van een onzer verslaggevers
AMSTERDAM – Het gisteren bij Faro verongelukte vliegtuig is eigendom van het ministerie van defensie. Een woordvoerder heeft dat gisteren bevestigd. Defensie kocht de DC-10 van Martinair en heeft het tot 1994 verhuurd aan dezelfde luchtvaartmaatschappij.

Defensie heeft dit jaar twee DC-10-toestellen van Martinair gekocht, omdat het ministerie in de toekomst behoefte heeft aan grote vliegtuigen, waarmee snel inzetbare manschappen over grote afstand vervoerd kunnen worden. Daarnaast kunnen de twee DC-10-toestellen gebruikt worden om F-16-jachtvliegtuigen in de lucht bij te

tanken. De beide passagiersvliegtuigen moeten daartoe worden omgebouwd.

Uit een brief die minister Ter Beek (defensie) deze zomer aan de Tweede Kamer stuurde, blijkt dat Defensie uit dertien DC-10 30-vliegtuigen kon kiezen.

Na een selectie bleven er vier over: twee vliegtuigen van Martinair en twee van British Airways. De keuze viel uiteindelijk op de vliegtuigen van Martinair. Zij bleken goedkoper te zijn.

Met de aanschaf is ongeveer 140 miljoen gulden gemoeid. Het ombouwen van de toestellen kost naar schatting 146 miljoen gulden.

De brief meldt verder dat beide vliegtuigen „in goede staat verkeren en overeenkomstig de vastge-

stelde richtlijnen zijn onderhouden”. Ter Beek schrijft ook dat het een financieel voordeel oplevert om de vliegtuigen in eigendom te nemen en tot midden 1994 aan Martinair te leasen. „Een dergelijke koop/lease-constructie is op de markt van gebruikte vliegtuigen heel gebruikelijk”, aldus Ter Beek.

Minister Maij. Minister Maij van verkeer en waterstaat is „geschokt” door de vlieg-ramp in Faro. Haar medeleven gaat uit naar de slachtoffers van de ramp en hun familieleden. Zij zei dit in Brussel, waar ze aanwezig is bij de vergadering van de Europese ministers van transport. Ze werd voortdurend op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen.

'Faro is geen bijzonder vliegveld en dan gebeurt er dit'

door Henny de Lange

Het vliegveld van Faro ligt in een open vlakte dichtbij zee. Bij de landing op de ene landingsbaan die het vliegveld telt, moet vaak rekening worden gehouden met zijwind. Niets bijzonders, er zijn vele vliegvelden als Faro in de wereld. „Faro is een eenvoudige recht-toe-recht-aan luchthaven, die je eigenlijk niet voor verrassingen kan plaatsen”, zegt Fred Brouwer. „Daar was iedereen het altijd over eens. En dan gebeurt er dit!”

Brouwer was zelf tot een week geleden gezagvoerder op een DC-10,

hetzelfde type toestel dat nu verongelukt is op Faro. Op 14 december ging hij met pensioen, na meer dan dertig jaar voor de KLM gevlogen te hebben. Uren zat hij gisteren aan de televisie gekluisterd om het nieuws over de ramp te volgen. Aan het eind van de middag wil hij wel een voorlopige balans opmaken.

„Het blijft natuurlijk speculeren, maar een krachtige windstoot of juist het plotseling wegvallen van de wind, zou heel goed de oorzaak kunnen zijn van dit drama. Maar als tweede mogelijkheid denk ik ook aan een menselijke fout, want niemand is per slot van rekening onfeil-

baar. Het blijft toch allemaal mensenwerk.”

Een ontplofing in de motor, vlak voor de landing, zou in theorie ook nog mogelijk zijn. „Maar die kans is misschien een op de miljard, dus die sluit ik maar even uit.”

De situatie op het vliegveld van Faro is er volgens Brouwer „een uit het oefenboekje”. Dat maakt de ramp met het toestel van Martinair des te raadselachtiger.

Ook oud-gezagvoerder W. Kroon, die eveneens jaren voor de KLM vloog, heeft zich proberen in te leven in wat er in de laatste ogenblikken voor de landing kan zijn ge-

beurd. „Bij een ramp is vaak sprake van een extreme samenloop van omstandigheden. Wat gebeurd zou kunnen zijn, is dat de wind plotseling weggevallen is, uitgerekend in die ene fractie van seconde dat de piloot het gas gaf om het vliegtuig bij te sturen tegen een harde windvlaag in. Als dat zich voordoet op het moment dat het toestel nog maar een paar meter boven de landingsbaan hangt, kan het net te laat zijn om nog te kunnen corrigeren. Die situatie komt wel eens voor. Dan schraapt er een vleugel over de landingsbaan. Dan hoeft er nog niets aan de hand te zijn. Maar als de klap te hard is, kan er wat bre-

ken, een brandstofleiding kan openscheuren.”

De DC-10 heeft drie motoren: een in de staart en een onder elke vleugel. „Door de vonkenregen van de over de grond slepende vleugel kan vervolgens weer een explosie ontstaan. Inderdaad, een extreme samenloop, maar dit lijkt mij het meest voor de hand liggen.”

Over de weersomstandigheden in Faro lopen de meningen uiteen. Het weer was niet extreem slecht, wel zat er een groot buiencomplex boven de Algarve.

Kroon: „Buien vlak voor de landings-

baan zijn heel vervelend. Daar worden we ook altijd voor gewaarschuwd. Het probleem is dat je die buien wel ziet hangen, maar wat er precies uit komt, wat de kracht van de windstoten is, kun je vaak moeilijk inschatten. Van het ene op het andere moment kan de wind wegvallen of aanwakkeren. Dat is het verraderlijke ervan.”

De beslissing om bij slecht weer te landen ligt bij de gezagvoerder. Aan de hand van de informatie van de verkeerstoren bepaalt hij of het antwoord is om te landen. Bij erg slecht weer moet er uitgeweken worden naar een andere luchthaven.

Volgens woordvoerder B. Baksteen van de Vereniging van Nederlandse verkeersvliegers zijn er limieten die bepalen wanneer een piloot mag landen. Baksteen: „Als de wind recht op de baan staat, geven stormen zelden problemen. Zelfs bij een windsnelheid van 150 km per uur kun je veilig tegen de wind in landen. Dat ligt anders, als het vliegtuig de wind volledig in de staart heeft, of als de wind dwars op de baan staat.” Bij zijwind ligt de grens bij 30 knopen, ofwel 50 à 55 km per uur.

Het feit dat de gezagvoerder van de verongelukte DC-10 volgens de verhalen van overlevenden tot twee

keer toe een landingspoging afbrak, kan er volgens oud-gezagvoerder Brouwer op wijzen dat er op die momenten te veel zijwind stond.

„Maar omdat het buig weer was, mag je ervan uitgaan dat de weersituatie vijf minuten later sterk verbeterd kan zijn. Ik vind het dus niet zo vreemd dat de piloot het desalniettemin voor de derde keer probeerde.”

Dat het toestel vlak voor de landing al helemaal scheef hing, waarvan overlevenden ook reppen, is evenmin uitzonderlijk, legt Brouwer uit. „Integendeel zelfs. Tja, een leek is vaak moeilijk uit te leggen hoe een landing precies in zijn werk gaat. Ik vergelijk het altijd maar met een sterk stromende rivier. Als je die per boot in een rechte lijn wilt oversteken, moet je schuin tegen de stroom op roeien, anders kom je als gevolg van de stroming heel ergens anders uit.”

Schuin aanvliegen

Met een vliegtuig gaat dat in feite precies zo, legt Brouwer uit. „Als je bij zijwind toch midden op de landingsbaan wilt uitkomen, moet je in een schuine lijn komen aanvliegen. Op het laatste moment moet je dan nog wel de wielen van het vliegtuig in de richting van de landingsbaan zien te krijgen. Maar zodra je het toestel recht trekt, zal het door de wind weer zijdelings wegdrijven. Om dat te voorkomen zet je met het

toestel een bocht in, als je een paar meter boven de landingsbaan zit. Het vliegtuig begint te draaien en hangt dan even scheef, een paar seconden maar, voordat je het richtingroer intrapt om het toestel weer recht te trekken en te landen. Als op dat moment de wind plotseling zou wegvallen, valt het vliegtuig naar beneden. Vergelijk het maar met de waterskier achter een boot, die plotseling vaart vermindert."

Het landingsgestel met zijn sterke vering kan weliswaar een behoorlijke klap opvangen, maar als het vliegtuig nog te scheef hangt, zal de ene vleugel de grond 'aantikken'. Bij de snelheid van circa 250 km per uur, die het vliegtuig in die fase van het landingsproces nog heeft, kan dat – zoals gisteren is gebeken – catastrofale gevolgen hebben. Brouwer: „Maar misschien heeft het ook helemaal niks met de wind te maken. De bemanning kan ook een beoordelingsfout hebben gemaakt. Uiteindelijk blijft het toch allemaal mensenwerk."

Nederland zal ramp ook zelf onderzoeken

Van een onzer verslaggevers

AMSTERDAM – Deskundigen van de Rijksluchtvaartdienst (RLD) en Martinair zijn gisteren naar Faro afgereisd om de toedracht van de ramp te onderzoeken. De RLD'ers maken deel uit van de commissie die de oorzaak van de ramp onderzoekt. De commissie staat onder Portugese leiding en bevat onder meer ook leden van McDonnell Douglas, de bouwer van het verongelukte toestel.

Nederland zal daarnaast nog een eigen onderzoek doen naar de ramp. Wie dat onderzoek zal leiden, wordt waarschijnlijk vandaag bekend. Minister Maij-Weggen (verkeer), die de onderzoeker zal benoemen, heeft gisteren de Raad voor de Luchtvaart om advies gevraagd. De minister is volgens de huidige wet niet verplicht om advies te vragen, maar handelt wel in de geest van de nieuwe Luchtvaartongevallenwet die wel door Eerste en Tweede Kamer is goedgekeurd, maar nog niet in werking is getreden.

Bellen mislukte, toen zijn we maar hierheen gekomen

Van een onzer verslaggevers

AMSTERDAM – „We hebben eerst geprobeerd te bellen, maar het speciale nummer van Martinair was continue bezet, dus zijn we maar hierheen gekomen.

Mijn broer, zijn vriend en de zus van zijn vriend zaten in dat vliegtuig. Ze zouden met vakantie gaan."

Mevrouw S. Telders komt opgelucht uit het opvangcentrum in de sporthal de Elzenhof op Schiphol-Oost. Haar broer en vrienden hebben de ramp met de DC-10 in Faro overleefd.

„We hebben het niet van het informatiecentrum gehoord, een vriend van ons zit ook in Faro en hij belde dat ze in orde zijn. Hij kon me niet vertellen of ze gewond zijn, maar ze leven gelukkig nog. Ik ben blij dat ik dat zo snel weet, want ik heb ontzettend in spanning gezeten."

Mevrouw Telders heeft de indruk dat er niet zoveel gebeurt in het opvangcentrum, waar familie en bekenden van de mensen die in het vliegtuig zaten, informatie en, indien nodig, steun kunnen krijgen.

Lijsten

„Er zijn twee lijsten. Een van de mensen die in het vliegtuig dat iets eerder is geland zaten, en een van de DC-10. Verder hoor je niet zoveel."

Buiten op het terrein rond de Elzenhof wacht de pers tevergeefs op meer informatie van het hulpteam van Martinair over hetgeen zich in de sporthal afspeelt.

Zo nu en dan lopen er mensen met gespannen gezichten het gebouw binnen, hopen op goed nieuws. De meesten hebben meerdere familieleden of vrienden die mogelijk in het vliegtuig hebben gezeten, op weg naar hun vakantiebestemming.

Af en toe komen mensen weer naar buiten, en gaan het liefst zo snel mogelijk naar huis om anderen in te lichten.

Wat kun je doen?

Twee mannen en een vrouw hebben net gehoord dat een tante inderdaad in het vliegtuig heeft gezeten. „Het is verschrikkelijk. Maar wat kun je doen. Naar Portugal vliegen?"

De vriendin van Robert Blauw uit Amsterdam zou met de DC-10 terug naar Nederland komen. „Ze stond in de vertrekhal, zag een enorme flits en toen was het al gebeurd. Ik ben hierheen gekomen om te vragen wanneer ze nu naar Nederland kan komen. Ik hoop dat we vanavond weer samen zijn."

Dranghekken

Om half drie besluit de politie dat de pers achter de dranghekken moet gaan staan aan het begin van de weg, honderd meter verderop.

Het verandert niets aan het troosteloze beeld dat het gebeuren rond de Elzenhof beheerst. Betraande en gespannen gezichten op weg naar de Elzenhof. Een enkel opgelucht gezicht op de terugweg.

Reisorganisaties aangeslagen

Van een onzer verslaggevers

AMSTERDAM – Terneergelagen. Dat was de stemming gisteren bij de zeven touroperators die de verongelukte DC-10 van Martinair voor een vakantie-reis naar de Algarve hadden gecharterd. De telefoons bij de reisorganisaties stonden roodgloeiend om verontruste familieleden, vrienden en kennissen van de passagiers op te vangen. De reisorganisaties die met op Faro vlogen, waren Rent-A-Casa, Wolfs Reizen, Holland Overseas Travel, Südtours, de NBBS, Zonnetour en Bel Air.

Bij Rent-A-Casa in Zoetermeer stonden 72 mensen, onder wie twee baby's op de boekingslijst. Volgens directeur E. Wenink waren ruim veertig passagiers gistermiddag terecht. Een medewerkster van Rent-A-Casa, die later in de middag aan de telefoon komt, voelt zich leeg. Zij is zo aangeslagen dat ze het niet aandurft iets te zeggen over het preciese aantal reizigers dat de vlieg-ramp overleefd heeft. „De namen druppelen nog steeds binnen en ik wil de mensen geen valse hoop geven,” verzucht de woordvoester. „Maar”, vervolgt zij, „godzijdank hebben er veel de ramp overleefd.”

Ook bij Holland Overseas Travel (HOT) in Waddinxveen was de situatie zeer onoverzichtelijk. Via de reisorganisatie waren 86 passagiers mee met de

DC-10, waarvan er volgens een woordvoester inmiddels 38 terecht zijn. De informatie druppelt langzaam bij de reisorganisatie binnen. „Het zijn vooral passagiers die zelf bellen”, zegt een woordvoester van HOT. „We hebben twee hostessen en een vertegenwoordiger ter plaatse op de luchthaven van Faro om de mensen op te vangen.” Bij Wolfs Reizen waren 32 van de 38 mensen getraject. Daarvan zijn er waarschijnlijk zes zwaar gewond en enkele licht gewond. Ook Wolfs Reizen heeft een hostess en een agent op de plaats van de ramp die hun handen vol hebben aan het opvangen en registreren van mensen die de ramp overleefd hebben. M. van het Kaar van de NBBS zegt dat van de 37 personen 20 terecht zijn. Van hen heeft één persoon de ramp niet overleefd. De hoop dat het met de klanten van de NBBS goed was afgelopen, vervloog bij hem al snel.

Er werd onmiddellijk een noodlijn opgezet, waarmee alle mensen uit de directe omgeving van de klanten gebeld werden, iets wat volgens Van het Kaar een grote steun was voor de familie, vrienden en kennissen. Omdat de telefoonlijn met Martinair steeds bezet was, reed er constant een koerier op en neer tussen het hoofdkantoor in Leiden en het kantoor van Martinair op Schiphol voor informatie over de klanten van de NBBS.

Koningin stuurt telegram

DEN HAAG (ANP) – Koningin Beatrix heeft gisteren in een telegram aan Martinair-directeur Martin Schröder gemeld diep geschokt te zijn door de ramp met de DC-10 in Faro.

Dat heeft de Rijksvoorlichtingsdienst gisteren meege-deeld.

De tekst van het telegram luidt:

„Diep geschokt door het bericht over het vliegtuigongeluk bij Faro betuigen wij u onze gevoelens van diep medeleven met de families van de slachtoffers en met hen die bij het ongeluk gewond zijn geraakt.”

Twée ziekenhuisjes in Zuid-Portugal is minimaal

Van een onzer verslaggeefsters

MAASTRICHT – De Maastrichtse chirurg prof. J. M. (Co) Greep (64) is een geregelde bezoeker van Faro.

„Een of twee keer per maand” reist hij naar zijn tweede woning in het Zuidportugese plaatsje, de laatste tijd vooral vanwege zakelijke redenen. Al ruim twee jaar is Greep betrokken bij de opzet van een nieuw ziekenhuis in Faro. Begin volgend jaar had begonnen moeten worden met de bouw, maar omdat de financiering nog niet helemaal rond is, is dat moment uitgesteld.

Volgens Greep is een tweede ziekenhuis in Faro geen overbodige luxe. Het ziekenhuis waar gisteren ook een aantal gewonde Nederlanders heen werd gebracht, telt volgens Greep 300 bedden. Zestig kilometer verderop is ook een ziekenhuisje, maar deze twee voorzieningen zijn lang niet voldoende om de bevolking en de vooral 's zomers massaal aanwezige toeristen adequaat te behandelen. Greep: „Er gaan noodgedwongen veel patiënten naar Lissabon, 270 km verder.” Greep noemt de gezondheidszorgvoorzieningen in Zuid-Portugal minimaal. „Maar ja, wij zijn natuurlijk gewend aan fantastische voorzieningen. Wij hebben hier 3,5 à 4 bedden per 1000 inwoners, in Portugal ligt dat cijfer op minder dan 1. En een goede gezondheidszorg in het zuiden is nooit de prioriteit geweest van de overheid, die er ook het geld niet voor heeft.”

Overigens heeft de chirurg de indruk dat de eerste opvang in Faro goed is verlopen. „Maar op zo'n ramp kun je je nooit voorbereiden. Wat me altijd geruststelt, als ik aankom op Faro, is dat de brandweer daar dag en nacht klaar staat om uit te rukken.”

De nieuwbouwplannen van Greep, behalve als hoogleraar verbonden aan het Academisch ziekenhuis Maastricht ook hoofd van het Teikyo Medical Centre in de Limburgse hoofdstad, stammen van twee jaar geleden. Voor het opzetten van een ziekenhuis en een ernaast gelegen hotel in Faro werd destijds Spinoza Foundation opgericht, die heeft geprobeerd het benodigde geld bijeen te brengen. Maar ondanks de financiële steun van de EG en contracten met particuliere ziektekostenverzekeraars is dat dus nog niet gelukt.

Greep: „Ons nieuwe ziekenhuis is bedoeld voor de plaatselijke bevolking en de toeristen. Dus zeker niet alleen voor particulier verzekerden die in Nederland op de wachtlijst staan. We hebben wel gezegd: als er in de winter minder toeristen zijn, waarom zouden dan niet Nederlanders die hier niet snel geholpen kunnen worden, zich in Faro kunnen laten behandelen?”

Als het doorgaat, gaat Greep er zelf niet werken. „Ik ben bijna 65 en ga het wat rustiger aan doen. Wellicht ga ik het management af en toe van adviezen voorzien.”

Ramp

Wat valt er te zeggen, nu er weer een vliegtuig is neergestort, zo kort na de ramp in de Bijlmermeer? De diepe sporen die die ramp in de samenleving heeft nagelaten, zijn nog vers en de rouw erover nog lang niet verwerkt. Ons past het nu – en we zijn ons er zeer van bewust dat we dit voor de tweede keer in een tijdsbestek van drie maanden zeggen – een diep gevoel van medeleven, uit te spreken met de nabestaanden van de slachtoffers, de gewonden en met allen die in grote onzekerheid verkeren over het lot van familieleden, vrienden en kennissen.

Kerst 1992 zal voor honderden Nederlanders in het geheugen gegrift blijven als een droeve herinnering aan een ramp die hun dierbaren plotseling uit het leven rukte. Zij die gisteren afscheid van de reizigers hebben genomen, thuis of op het vliegveld, misschien wel met een zweem van jaloezie over het viertal van kerst in Portugal, zullen elk jaar opnieuw aan die ramp worden herinnerd.

Natuurlijk zal ook dit vliegongeluk nauwkeurig onderzocht moeten worden, zullen al die duizenden vragen weer gesteld moeten worden om na te gaan of en waar er fouten zijn gemaakt. Niet om mensen onmiddellijk in de beklagdenbank te zetten, maar om uit te zoeken of procedures zijn te verbeteren, risico's zijn te vermijden, kortom de veiligheid van het vliegverkeer is te verbeteren.

Vliegen is de afgelopen jaren gemeengoed geworden, steeds meer Nederlanders boeken steeds vaker een vliegvakantie en nog steeds is vliegen een van de veiligste manieren van reizen. Dit jaar is de wereld opgeschrikt door achttien vliegrampen, waarbij ongeveer dertienhonderd mensen om het leven kwamen. Dat is minder dan er jaarlijks alleen in Nederland al in het wegverkeer omkomen. Kennelijk zijn we bereid die prijs te betalen. Wat een vliegramp zo erg maakt is het onverwachte en de massaliteit van de dood. Daaraan zullen we nooit wennen en daarom zullen we ons altijd afvragen of dit de prijs is die we moeten en vooral willen betalen voor een modern vliegverkeer.

Storingen boven Faro

door Jos Broeke

Op de weerkaart van 21 december 07.00 uur Nederlandse tijd was een actief laagdrukgebied te zien voor de zuidwestkust van Portugal. Verschillende buienstoringen trokken over de omgeving van Faro. Om 7 uur meldde het weerrapport van de luchthaven al 21 mm regen. In de zes uur ervoor had het geonweerd. Tussen 07.00 en 13.00 uur viel nog eens 18 mm. In het uitgebreide wolkenpakket dat de waarnemer rapporteerde, werd ook 2/8 cumulonimbus gemeld. Dit zijn actieve buienwolken, waarin onweer tot stand komt. De grondwind was matig, windkracht 4, zuidoost. Gevaarlijk bij onweersbuien is 'windshear', windscheuring. Dit is een verandering van windrichting en/of -snelheid per lengte-eenheid tussen twee punten in de atmosfeer. Soms komt het in de bui ook tot krachtige, naar beneden gerichte stormingen, de 'downbursts' of 'microbursts'.

Dankzij de wereldwijde uitwisseling van gegevens en de intensieve bewaking van het weer kan voor onweersbuien ruim van te voren gewaarschuwd worden. Het optreden van valwinden is heel moeilijk of slechts kort van te voren te voorspellen. Als boven West-Europa, zoals de laatste weken, een sterke westelijke stroming heerst, is het in Zuid-Portugal vaak aangenaam weer. De zon schijnt er in december nog een zes uur bij een gemiddelde maximumtemperatuur van 18 graden. Het aantal regendagen in december is gemiddeld negen. Indien zich, zoals de laatste dagen, een hogedrukgebied boven Scandinavië ontwikkelt, vinden we in Zuid-Europa vaak lagedrukgebieden. Boven het relatief warme water van de zuidelijke Atlantische Oceaan worden die storingen geactiveerd en kan het langs de Portugese kust flink regenen en onweeren, net zoals in augustus en september aan onze kust.

VPRO kon programma nog net op tijd stoppen

Van een onzer verslaggeefsters
HILVERSUM – Het tv-programma Lolapaloeza van de VPRO was gisteren nog niet met zijn onderwerp over de D66-afdeling van Loenen aan de Vecht begonnen, of de uitzending werd met een testbeeld weer gestopt.

Buitenstaanders informeerden de VPRO nog juist op tijd dat de D66-wethouder, die in Lolapaloeza geïnterviewd zou worden, in het getroffen vliegtuig in Faro had gezeten.

„Wij werden gebeld door een telefoniste van de NOB, en die was weer gebeld door de vrouw van de burgemeester van Loenen”, aldus Fred van Dijk van de VPRO.

„Op deze manier hoorden wij dat de wethouder, zijn vrouw en zijn zoon in het Martinair-toestel zouden zitten, dus besloten we meteen dit onderwerp te stoppen.

Achteraf hebben we de informatie van de burgemeestersvrouw gecheckt en inderdaad blijken zowel de wethouder als zijn vrouw nog vermist te zijn. Alleen de zoon is terecht.”

De omroepen hebben gisteren vanwege de ramp hun tv-uitzendingen aangepast. Amusementsprogramma's werden vervangen door documentaires en klassieke muziek.

Op Nederland 3 verzorgden de gezamenlijke omroepen na de Journaals van 20.00 uur en 22.00 uur reportages uit Portugal en gesprekken in de studio.

De Avro-directie heeft gisteren besloten een speciale aflevering van het tv-programma 'In de hoofdrol', die geheel zou worden gewijd aan de verkiezing van sportman, sportvrouw en sportploeg van 1992 en die morgenavond zou worden uitgezonden, te schrappen. In plaats daarvan wordt een speelfilm uitgezonden.

Vandaag ook

De programmering op Nederland 1, Nederland 2 en Nederland 3 is ook vandaag aangepast.

RTL 4 heeft nog geen wijzingen in het programma aangebracht „maar als daar aanleiding toe is zullen wij zeker in onze programma's inbreken” aldus een woordvoerder desgevraagd.

Helemaal verdwaasd kwam er juist iemand binnenlopen

Van een onzer verslaggeefsters
AMSTERDAM – „Iedereen moest in bussen, die allemaal naar het ziekenhuis in Faro reden. Daar mocht in principe niemand weg, éérst moest er geregistreerd worden. Iedereen kreeg een polsbandje met een nummer om, op zich ging dat nog redelijk snel.”

Als hostess van *Wolfs Reizen* stond Anita Silva gisterochtend in Faro haar campinggasten op te wachten. „We hadden eerst een vertrekkende groep bij de incheckbalie weggebracht en stonden op de komende groep te wachten. Deze bleek wat vertraging te hebben, dus gingen we even naar boven om koffie te drinken. Pas daar hoorden we van iemand dat er wat aan de hand zou zijn.”

„We liepen snel naar de aankomsthal, waar juist op dat moment iemand uit het getroffen toestel helemaal verdwaasd kwam binnenlopen. En zo ging het verder: alle slachtoffers die zelf konden lopen, kwamen zo de hal binnenwandelen.”

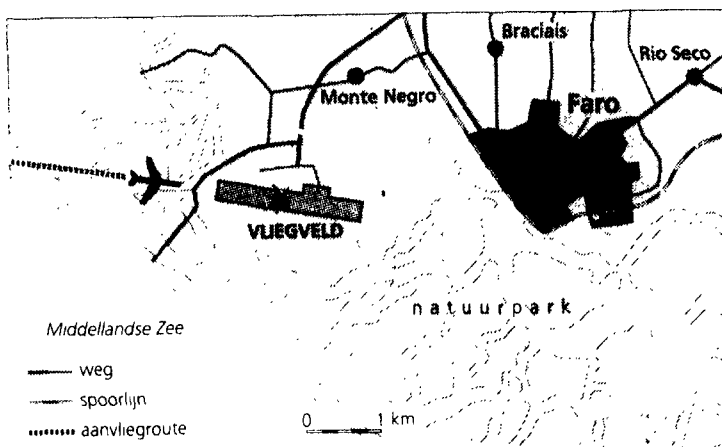
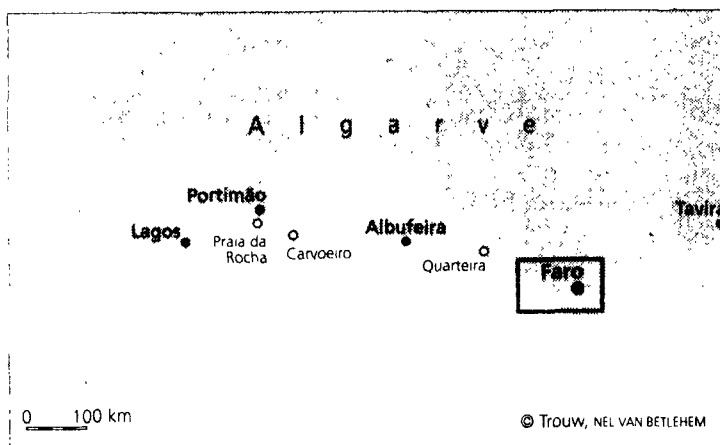
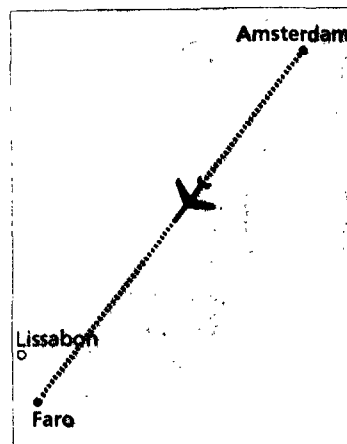
Daar was maar weinig opvang, vond Silva. „Er waren geen dekens, jassen, eten, niks. Niemand wist waar ie heen moest, het was koud en chaotisch. Maar misschien is dat ook wel begrijpelijk, omdat iedereen naar de plek ging waar de hulp het hardste nodig was: bij het vliegtuig zelf.”

Daarna kwamen vrij snel de bussen. „De écht zwaargewonden zijn naar Lissabon gebracht, maar verreweg de meesten gingen met deze bussen naar het ziekenhuis in Faro. In het ziekenhuis was de hulp meteen goed: er was warm eten, lekkere boterhammen, en warme dekens. De gewonden werden behandeld, iedereen werd geregistreerd, de mensen konden praten en bellen, en er werden hotels geregeld voor degenen die niet in het ziekenhuis hoefden te blijven. Om twee uur konden de eerste mensen al weer weg. Ik heb gehoord dat er ook mensen naar hun vakantie-adres zijn gegaan, maar dat zijn er in ieder geval niet veel.”

Als hostess heeft Anita Silva de taak haar 'gasten' te begeleiden. „Ik had alleen campinggasten, van ons zaten maar 39 mensen in dat toestel, van Rent-a-Car bijvoorbeeld wel meer dan 100. In het begin was iedereen in een soort shocktoestand, maar éénmaal in het ziekenhuis vond ik het allemaal heel rede-

lijk gaan. Wij konden vooral helpen met de taal en praktische dingen, zo ben ik na het ziekenhuis ook nog teruggegaan naar het vliegveld omdat iemand z'n hond was kwijtgeraakt. Daar ben ik 's middags nog achteraan gegaan, maar daarna kon ik ook niet veel meer doen.”

Vijf van deze 39 mensen werden gisterenavond nog vermist. „De meesten zijn ondergebracht in één van de drie hotels, een paar zijn er voor behandeling naar Lissabon gebracht. Naar die vijf mensen wordt nog gezocht. We hebben nog geen enkele gegevens, ik hoop maar dat ze ongedeerd zijn.”



Identificatie 44 slachtoffers tegengesproken door team in Faro

Ramp met DC-10 kost 53 levens

(Van onze correspondenten)

**SCHIPHOL — Het do-
dental van de ramp met
het Martinair-vliegtuig
in Faro is definitief be-
paald op 53 mensen, on-
der wie zes kinderen. Een
persoon zou nog worden
vermist. Meer dan 90
mensen liggen nog in zie-
kenhuizen in Faro en Lis-
sabon. Vanmiddag keren
de meeste gewonden met
twee vliegtuigen terug
naar Nederland.**

Dat heeft Martin Schröder, directeur van de luchtvaartmaatschappij, vanmorgen bekendgemaakt. Hij weigerde in te gaan op de oorzaak van de ramp. „Dat zou volkomen speculatief zijn”.

Volgens Schröder zouden 44 doden geïdentificeerd. De namen van de twee overleden stewardessen, die nog niet zijn geïdentificeerd, zijn vrijgegeven: Simone Straetemans (23) uit Rotterdam en Mireille Roelofs (24) uit Amsterdam. Een woordvoerder van het Rampen Identificatie Team (RIT) in Faro zei echter dat er nog bijna niemand is geïdentificeerd. Het identificatieproces zou moeilijk verlopen. „Wij willen het liefst de stoffelijke resten naar Nederland overbrengen om daar de identificatie te starten”.

Het is de bedoeling dat de nieuwe hangar van Martinair op Schiphol-Oost wordt ingericht als mortuarium. Het Rampen Identificatie Team zal daar ook haar werkzaamheden verrichten. Later wordt in de hangar een herdenkingsdienst gehouden.

Het identificeren van de slachtoffers wordt erg moeilijk. Een-

derde van het aantal doden is zo verkoold dat identificatie alleen mogelijk is aan de hand van gebitten of genetisch materiaal.

De eerste groep overlevenden van de ramp met de DC-10 is vanochtend vroeg op Schiphol teruggekeerd. Bij de aankomst van de zeven stewardessen, twee stewards en twee passagiers speelden zich emotionele tafereelen af. Gistermiddag laat zijn

nog twee kinderen levend uit de wrakstukken van het vliegtuig gehaald.

Over het lot van veel passagiers bestaat nog onduidelijkheid. J. Mosselman van touroperator Sudtours liet weten dat die onduidelijkheid onder andere is ontstaan doordat passagiers zonder zich te melden naar hun vakantie-adres zijn gegaan.

In de loop van vanmiddag

wordt op Schiphol een Airbus 310 van Martinair verwacht met een grote groep gewonde passagiers. De Airbus wordt ingezet als 'vliegend hospitaal'. Met de Airbus vliegt ook gezagvoerder Van Staveren van het ramp-vliegtuig mee.

Later op de dag vertrekt nog een toestel met niet gewonde passagiers. Iedereen die in staat is de vlucht te maken kan met

die vlucht naar huis, is meegedeeld.

Een gisteren overgevlogen traumateam van het Academisch Ziekenhuis Amsterdam is vannacht begonnen met het onderzoek van de gewonde passagiers om onder meer te kijken of ze naar Nederland kunnen afreizen. Ongeveer 100 vooral lichtgewonden passagiers bevonden zich vanochtend nog in hotels in

en rond Faro. Volgens een woordvoerder van het traumateam zijn enkelen van hen zo zwaar gewond dat het nog niet mogelijk is geweest hun identiteit vast te stellen.

De oorzaak van de ramp is nog steeds niet duidelijk. Het toestel, de MP 495 met 327 passagiers aan boord die de kerstdagen in Portugal zouden doorbrengen, is vermoedelijk door een sterke zijwind in moeilijkheden gekomen. Ooggetuigen hebben gezien dat de DC-10 twee keer probeerde de landing in te zetten; bij de derde poging kwam het met een vleugel op de landingsbaan terecht, waarna een motor vlam vatte. Vanmorgen werd ook nog rekening gehouden met een mechanisch defect aan het landingsgestel. De beide zwarte dozen, die helderheid moeten brengen over de oorzaak van de ramp, zijn inmiddels gevonden. Ze zijn door brand beschadigd, maar nog wel voor onderzoek bruikbaar, aldus Martinair.

Het vliegtuig schoot na de landing ruim honderd meter door en brak daarna bij de vleugels in tweeën. De neus kwam tegen de landingsrichting in naast de baan terecht, de rest van de romp haaks ertegenaan. De meeste dodelijke slachtoffers vielen in het midden van het toestel.

Veel passagiers konden het brandende vliegtuig op eigen kracht verlaten. Direct na het ongeluk kwam de reddingsoperatie op gang. Wegen in de omgeving van het vliegveld werden afgesloten om het vervoer van gewonden naar ziekenhuizen snel mogelijk te maken. Zwaar gewonden werden vervoerd met helikopters en een vrachtvliegtuig van de Portugese luchtmacht.

Utrechter in DC-10 'voelde het al misgaan'

FARO (AP) — De Utrechtse timmerman Marcel Meeuwesse (26) is een van de overlevenden van de ramp met de DC-10 van Martinair, gisteren bij Faro in Portugal. Meeuwesse zei tijdens de landing het gevoel te hebben gehad „dat we niet goed naar beneden gingen en er iets zou gebeuren. Daarom pakte ik mijn tas, hield die tegen mijn buik en boog voorover”.

Volgens de Utrechter kreeg het vliegtuig tijdens het landen een windstoot te verduren die de rechtervleugel omhoog duwde. Daarna raakte volgens hem de linkervleugel de grond. „Ik hoorde geen enkele waarschuwing. De mensen zaten nog in hun stoelen. Mijn eerste gedachte was: eruit, iedereen eruit”.

„Ik wilde blijven en helpen, maar toen ik de vlammen zag dacht ik niet dat iemand er uit zou komen”, aldus Meeuwesse. „Toen ik bij de deur kwam, zag ik nog meer vlammen en rook ik overal kerosine”.

Meeuwesse verklaarde het rampvliegtuig te zijn ontvlucht door een achterdeur, net voor de DC-10 in brand vloog. „Ik rende door de vlammen, en toen ik buiten was werd er schuim op ons gespoten. Ik rende naar de brandweerwagen. Ik wilde terug, maar toen begonnen de explosies”, aldus de timmerman. Volgens hem zijn er vier explosies geweest.

Maij kan vandaag 'vooronderzoeker' van ramp benoemen

(Van onze correspondent)

DEN HAAG — Het aanwijzen van een onafhankelijk onderzoeker voor de vliegramp in het Portugese Faro blijkt minder gemakkelijk dan het lijkt. Minister Maij-Weggen (verkeer en waterstaat) heeft de Raad voor de Luchtvaart gisteren advies gevraagd. Na ontvangst van dat advies kan de minister de zogenoemde vooronderzoeker benoemen. Ondanks de problemen is de verwachting dat dat vandaag gebeurt.

Na de Bijlmerramp is de plaats en functie van de vooronderzoeker onderwerp geweest van een diepgaande discussie. De vraag werd gesteld of de Rijksluchtvaartdienst wegens zijn betrokkenheid bij het ongeluk — de luchtverkeersleiding valt bij voorbeeld onder de dienst — wel de juiste instantie was om het onderzoek te leiden. Ook het parlement heeft, door in te stemmen met de nieuwe Luchtvaartongevallenwet, gekozen voor een onafhankelijk onderzoeker. Daarin is expliciet geregeld dat

de minister de Raad voor de Luchtvaart om advies moet vragen. De Luchtvaartongevallenwet is inmiddels door Tweede en Eerste Kamer aangenomen, maar kan volgens een woordvoerder van het ministerie formeel nog niet worden toegepast.

Door de Raad voor de Luchtvaart toch om advies te vragen handelt Maij volgens het ministerie 'op grond van de oude, feitelijk nog van toepassing zijnde Luchtvaartrampenwet, maar in de geest van de Luchtvaartongevallenwet'.

Het onderzoek naar de toedracht van de vliegramp gebeurt door een onderzoeksteam onder leiding van een Portugese vooronderzoeker. Van dat team maken drie mensen deel uit van het Bureau Ongevallen van de Rijksluchtvaartdienst. Die drie rapporteren aan de Nederlandse vooronderzoeker, die op zijn beurt verslag uitbrengt aan de Raad voor de Luchtvaart. Verwacht wordt dat Maij vandaag de Nederlandse vooronderzoeker benoemt.

Mensen met brandwonden als eersten naar Nederland

(Door Bill Meyer)

FARO — De Nederlandse hulpverleners die gisteravond met een Airbus naar Faro zijn gevlogen willen eerst de passagiers van de DC-10 met de ergste brandwonden naar Nederland brengen. De medische voorzieningen in Portugal zouden voor die slachtoffers te wensen overlaten. Om de patiënten te kunnen vervoeren wordt de Airbus omgebouwd tot een vliegend ziekenhuis.

Groot probleem was het opsporen van de slachtoffers, die her en der in ziekenhuizen zijn ondergebracht. Portugese artsen verzochten om de speciale verbandmiddelen en medicijnen die het traumateam van het Academisch Medisch Centrum in Amsterdam heeft meegenomen, maar de Nederlandse artsen voelden er niets voor hun spullen af te staan. Ze zijn ervan overtuigd dat de slachtoffers meer overlevingskansen hebben als ze zo snel mogelijk naar Nederland worden gebracht. Wan-

neer gerichte hulpverlening langer dan twaalf uur uitblijft, kunnen vitale organen van ernstig verbrande mensen uitvallen met vaak fatale gevolgen.

Twee chirurgen van het Zuiderziekenhuis in Rotterdam van het landelijk ongevallenteam kwamen als eersten aan in Faro om te onderzoeken welke vorm van hulp prioriteit moet krijgen. Daarna volgde het complete traumateam van acht specialisten, voornamelijk samengesteld uit artsen van het AMC en het VU-ziekenhuis in Amsterdam. Er is ook een specialist van het Academisch Ziekenhuis Leiden bij.

Internist Jan Haeck van het AMC vertelt dat de medische voorzieningen in Portugal niet toereikend zijn om aan slachtoffers met brandwonden adequate hulp te verlenen. De kennis ontbreekt en de apparatuur is vaak verouderd. Ook de juiste medicijnen zijn niet voorhanden. Mensen met kneuzingen of breuken zijn er wel in goede handen.

Terwijl met man en macht werd gezocht naar slachtoffers met brandwonden, werd op het vliegveld de Airbus omgebouwd tot een complete intensive-care afdeling. Er is plaats voor maximaal veertig bedden en dertig patiënten kunnen onderweg worden beademd. Er zijn vrachtauto's vol medische spullen meegenomen.

Zware turbulentie vermoedelijk

(Van onze luchtvaartmedewerker)

DEN HAAG — Slecht weer is vermoedelijk de oorzaak van de ramp van de DC10 van Martinair op de Portugese luchthaven Faro. De Portugese luchtvaartautoriteiten hadden maandagmorgen om zes uur GMT (zeven uur Nederlandse tijd) een speciale waarschuwing uitgegeven voor gevaarlijke weersomstandigheden.

De waarschuwing betrof zware turbulentie, onweersbuien en zware ijsvorming. Letterlijk luidde de waarschuwing: „Signal nr 1 valid 210600/211200 fct mod loc sev cht fl 350/xxx ts and sev ice”. Vertaald: „Waarschuwing nr 1 geldig op 21 december van 0600 tot 1200 GMT voorspelling matige, lokaal zware turbulentie tot 35000 voet, zware onweersbuien en zware ijsvorming”.

Als zulke waarschuwingen gelden krijgen vliegers ze voor hun vlucht uitgereikt. Mocht de waarschuwing worden uitgegeven nadat het vliegtuig is vertrokken, dan wordt de bemanning via de boordradio op de hoogte gesteld. Het is uiterst onwaarschijnlijk dat de vlieger niet van de ernstige waarschuwing op de hoogte was.

Onweer zelf is niet gevaarlijk voor vliegtuigen. Maar bij onweersbuien komen vrijwel altijd zware windstoten voor. Bovendien is ijsvorming op de vleugels mogelijk, vooral bij lagere temperaturen. Ijsvorming kan gevaarlijk zijn voor vliegtuigen, al zijn alle verkeersvliegtuigen voorzien van apparatuur om ijs van de vleugels tijdens de vlucht te verwijderen.

Het gevaarlijkst is echter turbulentie, een verschijnsel dat ook wel wordt aangeduid met de term 'luchtzakken'. De wind komt onder die omstandigheden in korte tijd uit verschillende richtingen en kan ook plotseling wegvallen. Juist dat laatste kan ernstige gevolgen hebben.

Normaal gesproken landt een vliegtuig tegen de wind in. De wind was op het moment van het ongeluk zuidoostelijk. De baan ligt bijna pal in oost-west richting. Het meest waarschijnlijk is dus dat het vliegtuig in oostelijke richting is geland.

Daarbij had het, door de windrichting, in ieder geval last van dwarswind.

Afhankelijk van de windsterkte 'hangt' het vliegtuig altijd enigszins tegen de wind in. Daardoor landt het altijd eerst op één van de hoofdwielen. Omdat de wind van rechts kwam landde het vliegtuig dus eerst op het rechter hoofd wiel.

Het is mogelijk dat vlak voor de landing de wind plotseling wegviel, een niet ongebruikelijk verschijnsel bij turbulentie. Omdat de piloot het vliegtuig tegen de wind had gehangen heeft het dan de neiging nog verder over te hellen. Daardoor heeft de rechtervleugel mogelijk de grond geraakt. Niet uitgesloten is dat door een extra windstoot de linkervleugel de landingsbaan raakte.

Als de weersomstandigheden te slecht zijn voor een landing heeft de vlieger de opdracht uit te wijken naar een ander vliegveld. Daarvoor is altijd voldoende brandstof aan boord. In zo'n situatie pogen de vliegers meestal één keer te landen, waarbij als de omstandigheden te slecht zijn, een doorstart wordt gemaakt.

De captain van de DC10 heeft dat in dit geval ook gedaan. Zijn eerste en tweede poging om te landen zette hij niet door, waarschijnlijk omdat hij het niet verantwoord achtte te landen. Maar vermoedelijk omdat hij gehoord had dat vlak voor hem nog enkele vliegtuigen veilig waren geland, zette hij een derde poging in, met fatale afloop.

De luchthaven van Faro is goed geoutilleerd. De landingsbaan is 2490 meter lang. Bovendien staan er twee radio-navigatiebaken, die de vlieger exacte informatie geven over koers en hoogte, die gevlogen moeten worden.

oorzaak ramp

Verzekeraars vrezen voor schadepost van tientallen miljoenen

(Van onze correspondent)

AMSTERDAM — De ramp met de DC-10 van Martinair in Portugal bezorgt de verzekeringswereld een formidabele schadepost. Alleen al het verlies van het vliegtuig kan leiden tot een schade-uitkering van naar verwachting vele tientallen miljoenen, ook al was het toestel meer dan vijftien jaar oud. De hoogte van de uitkering wordt mede bepaald door de staat van onderhoud van het vliegtuig. Daarbij is van belang wanneer de machine haar laatste revisiebeurt heeft ondergaan.

De DC-10 verkeerde in goede staat. Het was een van de twee vliegtuigen die de Nederlandse luchtmacht onlangs van Martinair Holland heeft gekocht voor de ondersteuningsoperaties ten behoeve van de Luchtmobiele Brigade. Martinair heeft het toestel tot 1994 gehuurd van defensie. Hoewel defensie haar eigen materieel niet verzekert, bevat het leasecontract wel bepalingen omtrent de dekking van ongevvalsrisico's.

De vloot van Martinair is verzekerd bij Lloyd's in Londen en bij een consortium van verzekeringsbedrijven. Daar hoort ook de Nederlandse Luchtvaartpool bij, een gezamenlijk assurantiebedrijf van Nederlandse verzekeringsmaatschappijen, waar binnen- en buitenlandse luchtvaartondernemingen zich tegen de gevolgen van vliegtuigongelukken hebben verzekerd.

Bij deze verzekeraars heeft Martinair ook haar aansprake-

lijkheid jegens de inzittenden van het verongelukte vliegtuig afgedekt. Op grond van het uit de jaren dertig daterende en steeds vernieuwde Verdrag van Warschau zijn luchtvaartmaatschappijen gehouden aan hun passagiers of hun nabestaanden een uitkering te verstrekken wanneer hun iets overkomt als gevolg van een ongeluk met het vliegtuig waarmee ze reizen. Die uitkering belooft op het ogenblik ruwweg maximaal 100.000 dollar (circa 175.000 gulden).

Los daarvan staan reisverzekeraars ook forse schadeclaims te wachten. Daarbij gaat het om aanspraken wegens overlijden van passagiers, wegens verlies van ledematen of organen, wegens kosten van operaties en verpleging, wegens het verlies van bagage en het afbreken van de vakantie.

De Europeesche heeft gisteren al mensen naar Portugal gestuurd om overlevenden van de luchtramp bij te staan, terugkeer naar Nederland van slachtoffers te organiseren en een overzicht te krijgen van wat er straks aan schadeclaims kan worden verwacht.

De SOS-hulpdienst zorgt na mens een aantal (reis)verzekeraars onder meer voor de repatriëring van mensen, zowel van doden en gewonden als van passagiers die, hoewel niet of nauwelijks gewond, er de voorkeur aan geven om naar huis terug te gaan. Daarbij werkt de dienst overigens samen met andere soortgelijke organisaties.

Veel telefoontjes voor Korrelatie

UTRECHT — Tientallen mensen hebben gistermiddag gebeld met de Stichting Korrelatie in Utrecht naar aanleiding van de vlieg-ramp met de DC 10 van Martinair in Faro. Het telefoonnummer van Korrelatie (030-331335) wordt vanaf gistermiddag vermeld bij Teletekst en zal de komende dagen nog te zien zijn. „Zolang het nodig is”, zegt Marjolein Nieuwenkuiper, maatschappelijk werkster bij de Stichting. Velen belden compleet wanhopig naar de Utrechtse telefonische hulpdienst nadat ze urenlang vergeefs hadden geprobeerd het speciale 06-informatienummer te bereiken. Voor concrete informatie over familieleden, vrienden of collega's moest Korrelatie ze toch terugverwijzen. „Anderen betuigden hun medeleven, vertelden dat ze zelf een keer iemand bij een ramp hadden verloren zonder afscheid te kunnen nemen. Een beller zei dat hij zo was geschokt dat hij geen kerst wilde vieren en alle afspraken had afgezegd.”

Na pension Vogel, Kathmandu, Bijlmer en Hoofddorp nu naar Faro

Opnieuw zware klus voor rampenidentificatieteam

(Door Ans Bouwmans)

DEN HAAG — Met de El-Al-vliegcramp in de Bijlmermeer vers in het geheugen dient zich weer een nieuwe zware klus aan voor het Rampen Identificatie Team (Rit). Een team van zes bergers en technische recheurs is gistermiddag naar Faro afgereisd. Op verzoek van de Portugese autoriteiten zal het team helpen bij de berging en identificatie van de slachtoffers van de vliegcramp in de Zuidportugese vakantieplaats. Indien nodig is uitbreiding van het team mogelijk.

Het Rit is dit najaar al vier keer eerder ingezet: bij de brand in pension Vogel in Den Haag (elf doden), bij de vliegtuigcramp in de Bijlmermeer waar op 4 oktober 43 mensen omkwamen en het ongeluk in Kathmandu enkele dagen eerder. Daar kwamen veertien Nederlanders om

het leven toen een Airbus van Pakistan International Airways verongelukte. Ook kwam het Rit in actie bij het treinongeluk in Hoofddorp, eind november.

Grote bekendheid kreeg het team door de vliegcramp in Tenerife, in 1977. Hoewel het team in de jaren daarna af en toe moest

bijspringen, kwam het eigenlijk pas afgelopen oktober weer uitgebreid in beeld door het drama in de Bijlmermeer.

Al meer dan twintig jaar wordt het Rampen Identificatie Team (voorheen de Rampenstaf) ingezet bij de meest uiteenlopende rampen. Het eerste initiatief voor dit speciale team werd genomen kort na de watersnoodramp in 1953. Men wilde de berging van slachtoffers in het vervolg beter laten verlopen. In de jaren zeventig kwam er een Rampenstaf van de grond en die kreeg in 1983 definitief vorm in het Rit.

Slapend

Het Rit is een slapende organi-

satie, die tot leven komt als de autoriteiten daarom vragen. Dan valt de hele berging en identificatie van doden onder het gezag van het Rit. Het team bestaat uit zo'n 23 part-timers: kernleden met de rang van officier binnen het korps Rijkspolitie, adjudanten en opperwachmeesters. Het Rit heeft een leider, een stafgroep en is verder onderverdeeld in de secties berging, technische identificatie, tactische identificatie en documentatie en registratie.

De identificatie en berging zijn van groot belang. Niet alleen om de familie gelegenheid te geven waardig afscheid te nemen van een slachtoffer, maar ook vanwege de juridische gevolgen. Het werk is op te delen in drie fasen.

De eerste fase begint met het onderzoek ter plekke. Alles wat op of rond het slachtoffer wordt gevonden, wordt geregistreerd en overgebracht naar een rustige locatie, waar het echte onderzoek begint.

Informatie

Aan de hand van door Interpol samengestelde formulieren worden de kenmerken van de slachtoffers geregistreerd. Daarbij wordt ook gebruikt gemaakt van externe deskundigen, zoals een patholoog-anatoom en een specialist tandheelkunde. Er wordt tegelijkertijd zoveel mogelijk informatie over de slachtoffers (doden en vermisten) verzameld. Zo zal in dit geval sa-

men met Martinair een passagierslijst worden vastgesteld. Daarnaast wordt geprobeerd via nabestaanden informatie te achterhalen.

Dat laatste kan een nogal emotionele taak zijn, waarvoor een grote dosis stressbestendigheid nodig is. Het Rit speelt daarop in door de sectoren streng te scheiden. Mensen van de technische identificatie komen bijvoorbeeld niet in contact met de nabestaanden, opdat ze hun afstand tot het slachtoffer niet verliezen.

Indien het Rit een klus niet aankan met de vaste mensen, dan wordt assistentie gevraagd van bijvoorbeeld een lokaal MEpeloton. Het Rit gaat ervan uit rampen tot maximaal 500 doden

aan te kunnen, qua mankracht en materiaal. Het team heeft zich goed geprepareerd op een snelle inzet en beschikt over een uitrukset met de eerste benodigheden zoals schouwtafels. Het Rit is een hechte club, alhoewel de leden uit allerlei verschillende korpsen afkomstig zijn. De kernleden komen regelmatig bij elkaar om over allerlei onderwerpen te spreken. Mensen die bij het team werken kunnen terugvallen op psychologische hulp, maar daar maakt bijna nooit iemand gebruik van.

In de jaren zeventig en tachtig is de Rampenstaf/Rit onder meer ingezet bij de volgende rampen:

1971: brand in psychiatrische in-

richting Wagenborgen, 13 doden.

1972: kettlingbotsing bij Prinsenbeek, 13 doden.

1976: spoorwegcramp Schiedam, 24 doden.

1977: luchtvaartcramp Tenerife, 580 doden.

1978: explosie op de Spaanse camping Los Alphas 218 doden onder wie elf Nederlanders.

1981: luchtvaartcramp Moerdijk 17 doden.

1987: Herald of Free Enterprise Zeebrugge, 188 doden.

1989: SLM-ramp Paramaribo, 176 doden.

1992: pension Vogel (elf doden), Bijlmer (43 doden), Kathmandu (167 doden, onder wie 14 Nederlanders), Hoofddorp (vijf doden) en nu Faro.

Verwarring over passagierslijst na onleesbare fax

(Van onze Haagse redactie)

DEN HAAG — Een verminkt overgekomen faxbericht is de oorzaak van de aanvankelijke onduidelijkheid over wie wel en wie niet in het DC-10 rampvliegtuig van Martinair zaten. Dit zegt woordvoerder Buys van de chartermaatschappij naar aanleiding van berichten dat de passagierslijst van zijn maatschappij niet deugde.

Cosulair-medewerker B. Reker van de Nederlandse ambassade in Lissabon meldde gisteren te twijfelen aan de juistheid van de passagierslijst. De namen van vijftig overlevenden in hotels en ziekenhuizen zouden niet voorkomen op de passagierslijst van de 340 inzittenden van het vliegtuig.

„De namen van de passagiers worden op het moment van inchecken gecontroleerd aan de hand van de lijsten die wij van de touroperators ontvangen. Zoudra daarbij onduidelijkheden aan het licht komen, wordt die lijst aangepast”, aldus de woordvoerder van Martinair. Volgens hem is een volledig correcte lijst meegegeven met het Martinairvliegtuig dat gistermiddag naar Faro is vertrokken.

Overigens bestaat over het lot van veel passagiers nog onduidelijkheid. Een woordvoerder van touroperator Sudtours liet weten dat die onduidelijkheid is ontstaan omdat passagiers zonder zich te melden naar hun vakantie-adres zijn gegaan.

'Moeder niet meer gezien nadat we uit het vliegtuig sprongen'

(Van onze verslaggevers)

FARO — „Wij moesten uit het achterraum springen om ons leven te redden, zo'n drie meter naar beneden. De glijbanen waren al verbrand". Het echtpaar Harms uit Maassluis zit in het Ibis-hotel in Faro achter een overvolle asbak. Mevrouw Harms maakt zich zorgen over haar ouders. Zij zag haar zwaargewonde moeder voor het laatst op de schouders van haar man in de chaos na de evacuatie uit het vliegtuig. Alle vier moesten uit het vliegtuig springen. Haar moeder raakte daarbij ernstig gewond aan haar voet.

Jaime Oliveira van de paspoortcontrole op de luchthaven van Faro was ooggetuige: „Opeens hoorde ik een enorm lawaai. Ik dacht dat er een brandstoftank ontplofte. Ik hoorde drie of vier explosies, aan een vliegtuigrash dacht ik niet. Toen ik naar het raam van de vertrekhal rende, zag ik opeens een grote brand. Het vliegtuig cirkelde

rondjes over de landingsbaan", zegt de Portugees.

„De eerste ambulances kwamen pas na een uur", zegt Oliveira niet begrijpend. Het wachten op de eerste brandweerwagens van buiten het vliegveld duurde ook lang. Assistentie van de brandweer uit omringende plaatsen kwam nog eens een uur later, net als de hulp van helikopters.

„Het enige wat ik kon doen was de mensen die uit het vliegtuig kwamen wat kleren geven. De mensen die op eigen kracht uit het vliegtuig kwamen waren in paniek en riepen om familieleden", vertelt Oliveira.

De hulpverlening was volgens de passagiers, die ondergebracht werden in één van de hotels in Faro „van goede wil, maar weinig efficiënt". Veel passagiers ontvluchten de televisiecamera's en journalisten en blijven op hun kamer. Anderen zijn dicht bij de balies te vinden in de hoop meer te horen over het lot van familie en vrienden. Het in

pyjama geklede echtpaar Harms wil op dat moment alleen maar weten hoe het met vader en moeder gaat, het echtpaar Van Beurden uit Oud-Beijerland. „Onze enige zorg op dit moment is om te weten hoe het met hen is", zegt een hevig geëmotioneerde mevrouw Harms.

Haar moeder scheurde bij de sprong uit het vliegtuig een voet en probeerde weg te komen van het brandende toestel. „Toen ik zag wat er met haar was, heb ik haar op de rug genomen en ben weggerend, we waren nog maar zo'n 300 meter weg toen het toestel ontplofte. Mijn schoonmoeder is later met een ambulance naar het ziekenhuis gebracht. Daarna heb ik haar niet meer gezien. Mijn schoonvader is ook in het ziekenhuis", zegt Harms. „Ik weet niet of ze in Faro zijn of in Lissabon".

Flight safety belangrijk onderdeel opleiding crew

Cabinepersoneel bleef koel en kalm

(Van onze verslaggevers)

FARO — Koel en kalm bleven de stewardessen van Martinair. Geen spoor van glamour meer. Rustig gaven ze aanwijzingen, voorkwamen ze paniek. Terwijl de vlammen door het vliegtuig sloegen, leidden ze de passagiers van de verongelukte DC 10 naar de uitgangen. „Springen", riepen ze. Want de glijbanen die bij nood worden gebruikt om de passagiers af te voeren stonden in brand, waren onbruikbaar. Volgens de passagiers van de fatale vlucht MP 495 hebben de stewardessen door hun koelbloedige optreden erger voorkomen. Ook wisten ze passagiers, die daar qua instelling voor in aanmerking kwamen, bij de reddingsoperatie te betrekken. Gezamenlijk duwden ze mensen die niet durf-

den te springen naar buiten. Zo werden levens gered. Martin Westerman uit Amsterdam en Kees Kelders uit het Brabantse Riethoven behoorden tot degenen die aan de reddingsoperatie van het cabinepersoneel meededen.

De twee passagiers die de vlucht overleefden vertelden hoe het toeling. „Het weer was erg slecht. Enorme windstoten. Striemen regende. Tot twee keer toe werd de landing ingezet. We hadden de indruk dat de piloot moest zoeken naar de landingsbaan. Alsof zijn uitzicht was belemmerd door de laaghangende wolken en het dicht regengordijn. Naar ons idee had die landing nooit mogen worden doorgezet".

„Er volgde een enorme klap. Het vliegtuig raakte met een vleugel de grond. Een spoor van vonken. Het plafond golfde op en neer. De bagagebakken vlogen door het toestel. Er brak brand uit. Het vuur bleek niet te bedwingen. Ondanks de vlammen bleven de stewardessen op hun post. „Het leek of ze niet bang waren voor het vuur. Alsof ze er op waren getraind er niet bang voor te zijn".

„Dat klopt", zegt Nella Kruisinga uit Den Dolder, assistent-purser van de KLM. „Elk jaar zijn we verplicht een intensieve training te volgen, de *flight safety training*. Net als de meisjes van Martin Air worden we daar vertrouwd gemaakt met vuur en rook. We leren met rook en vuur om te gaan".

Tot nu toe weinig vragen over annuleren vliegreis

HOOFDDORP (ANP) — De ramp met het Martinair-toestel in Faro heeft bij het Algemeen Nederlands Verbond van Reisorganisatoren (ANVR) en bij de touroperators nauwelijks tot vragen geleid over mogelijke annuleringen van vakanties. Dat heeft een woordvoerder van de ANVR vandaag meegedeeld.

Volgens de zegsman heeft de ervaring met soortgelijke rampen geleerd dat het aantal annuleringen daarna over het algemeen meevalt. Vaak speelt hierbij ook een financiële overweging een rol. De annuleringsverzekeraars keren niet uit wanneer op grond van (plotseling) onstane vlieg angst van een reis wordt afgezien.

De ANVR heeft overigens over de mogelijke annuleringen naar aanleiding van de ramp in Portugal gesproken met de verzekeraars. Volgens de ANVR-woordvoerder zijn in het overleg geen afspraken gemaakt. Natuurlijk kunnen verzekeraars altijd zelf besluiten alsnog tot een betaling over te gaan.

Wethouder van Loenen behoort tot vermisten

(Door Bart Lauret)

LOENEN — De Loenense wethouder Cees Rozendaal en zijn vrouw behoren tot de vermisten na de vliegramp op het Portugees vliegveld Faro. Hun 15-jarige zoon ligt met brandwonden in een Portugees ziekenhuis.

Door ingrijpen van de vrouw van de Loenense burgemeester Boevée kon de VPRO-televisie gisteravond op het laatste moment uitzending voorkomen van een onderdeel van het programma Lolapaloeza, waarin een interview met Rozendaal was opgenomen.

Zij had de aankondiging van het programma gezien en was schuwde meteen de omroep. Volgens burgemeester Boevée was de medewerking van de orroep uitermate alert. „Het programma is ogenblikkelijk stopgezet."

De familie Rozendaal was voor een korte vakantie naar Portugal vertrokken.

'Het is net of je naar een film kijkt en er niet echt bij hoort'

FARO — In het Eva-hotel zitten Rob Sötemann, Petra Bakker en hun dochtertje van anderhalf, uit Amsterdam. De stiefvader van Rob, de heer Steenis uit Pingjum in Friesland, ligt in het ziekenhuis in Faro met gebroken ribben. Zijn vrouw is zonder ernstige verwondingen uit het vliegtuig gekomen.

De beide families zaten in het midden van de verongelukte DC-10, op de plek waar het toestel in tweeën brak. Rob herinnert zich dat iedereen in dat deel van het toestel voorover uit het vliegtuig viel, met de stoelen waar ze ingesnoerd zaten op de rug. „Naderhand zag ik mensen uit alle hoeken en gaten van het vliegtuig komen, zelfs uit de cockpit”, zegt hij.

Zijn familie zag kans van het toestel weg te vluchten voordat het ontplofte. Daarna was het ploeteren in de regen en de kou, door de modder, richting ontvangsthal in de verte. „Ik heb het schort van een serveerster afgetrokken om mijn dochtertje in te wikkelen en daarna mijn gevoelens gelucht tegen de chauffeur van een geparkeerde touringcar buiten het vliegveld”, vertelt Rob. „Mensen stonden

met brandwonden in de kou buiten te huiveren en op busjes te wachten en daar stond die bus, helemaal leeg”.

Na wat moeilijkheden en in eerste instantie een onwillige chauffeur, was het tenslotte deze bus die de eerste groep naar het ziekenhuis in Faro bracht. „Daar was het nogal chaotisch, maar artsen en verpleegkundigen wisten snel prioriteiten te stellen”, zegt Rob. Voor zijn dochtertje waren er snel droge kleren, luiers en een fles. „De identificatie van de passagiers was een ramp. Totaal geen systeem en al met al heeft dat uren geduurd”.

Steenis, die de eerste weken niet vervoerd mag worden, ligt inmiddels op zaal, „maar daar gebeurt alles nogal ongecontroleerd”, zegt Rob. Van de ene zuster mag hij drinken en van de andere zuster maar een beetje en dan is er wel weer iemand die het slangetje dat hij nodig heeft, weggooit zodat er geïmproviseerd moet worden”.

Passagiere Anita Sutherland uit Uden is ook in het Eva-hotel en vindt dat alles goed geregeld is. „Kleren, schoenen, alles waar je maar om vraagt, komt er”, zegt ze. Het enige vervelende is

dat nog niemand weet hoe lang ze in Faro moeten blijven en wanneer er een toestel naar Nederland gaat.

Rond een uur of negen 's avonds zijn in de hotels Faro, Eva en Ibis, dozen met kleding en schoeisel beschikbaar via het Portugese Rode Kruis. Het uitzoeken van een warme trui, een jas, een paar pantoffels — het gebeurt in een ontspannen sfeer die meer van een Nederlandse marktdag weg heeft dan van een noodsituatie. „Neem die jas nou maar, die staat je goed. Ik weet niet waar ze deze trui vandaan gehaald hebben, maar hij ruikt wel raar”, en „Nee, ik neem toch die geruiten jas met dat bruine truitje”.

Op de eerste verdieping van hotel Faro zit een groepje lichtgewonde Nederlanders bij elkaar. Ongeduldige klachten: „Waar blijven die medicijnen nou die ik zou krijgen. Ik heb al met vier verpleegsters gepraat en nog niks”. Een toevallig passerende arts probeert het uit te leggen. „Mensen die dringend medicijnen nodig hebben, krijgen die. Maar voor pijnstillers, slaapmiddelen en medicijnen die langer gebruikt moeten worden, moeten we eerst weten wie dat be-

taalt. Het hotel, het ziekenhuis, de regionale autoriteiten of het Nederlands consulaat”.

Concentratie op onmiddellijke behoefte — een stukje werkelijkheid in een onwerkelijke situatie. „Het is net alsof je naar een film kijkt en je er niet echt bij hoort”, zo omschrijft Rob Sötemann uit Amsterdam dat. Hartverwarmend is de solidariteit tussen de in de drie hotels ondergebrachte passagiers. Wat de een niet kan regelen, regelt de ander en mensen die bijna alles kwijt zijn, vinden toch nog iets om te delen.

Wat vooral gedeeld wordt, zijn de verschrikkelijke herinneringen. De periode vlak voor de landing — „Het leek wel alsof die vlieger zijn eerste landing maakte, zo onrustig was het vliegtuig” — en de periode vlak nadat een kerstvakantie in een vuurbal uiteen was gespat.

Gisteravond kwam het eerste vliegtuig uit Portugal op Schiphol aan. Aan boord zaten ongeveer vijftien vakantiegangers, van wie sommigen ooggetuige waren geweest van de ramp. Mevrouw G. Voorthuis (47) uit het Friese Augustinusga: „Ik was aan het telefoneren en hoorde plotseling een hele harde knal”.

Na de explosie zag Voorthuis de overlevenden vanuit het toestel naar de aankomst- en vertrekhal lopen. „Ze waren veelal gewond en hadden brandwonden en liepen maar wat wezenloos rond. Verschrikkelijk was dat en dan denk je: waarom komt er toch geen hulp?”

Een kunstenaar uit het noorden des lands is met zijn vrouw naar Schiphol afgereisd om zijn schoonouders, die uit Faro komen, op te halen. Het echtpaar op leeftijd — zij 69 en hij 71 jaar — zou met de verongelukte DC10 van Martinair terugkeren. Nu komen zij met een toestel van Transavia met 143 passagiers. Zij hadden met het rampvliegtuig moeten terugkeren.

De kunstenaar wil zijn naam liever niet kwijt. Hij heeft nogal nare ervaringen opgedaan nadat zijn zuster, zwager en hun twee kinderen in 1977 bij de vliegramp in Tenerife waren omgekomen. Toen werd hij door de media besprongen, vertelt hij, en dat wil hij nu liever niet.

Als zijn schoonouders de aankomsthal inkomen, zijn er nog net geen tranen. Zijn schoonmoeder, ooggetuige van de ramp, vertelt over de explosie, de vlammenzee en de verwarring. „We waren van de wereld afgesloten en konden niet voor- of achteruit”, zegt ze.

Vannacht rond vier uur arriveerde een Martinair DC10 met aan boord vijf stewardessen, twee stewards en twee passagiers die de ramp in Faro hebben overleefd. De stewardessen en stewards worden in een aparte ruimte opgevangen. In deze ruimte spelen zich emotionele taferelen af. Familieleden van het Martinairpersoneel verwelkomen de overlevenden. Volgens een woordvoerder van de luchtvaartmaatschappij kunnen de stewardessen en stewards de pers niet te woord staan omdat zij nog steeds „te ontroerd” zijn door de gebeurtenissen in Faro.

De zeven Martinairmedewerkers zijn allen licht gewond geraakt bij de crash.

Eén van de stewardessen die de ramp heeft overleefd is in Faro achtergebleven, vanwege een botbreuk. Vast staat dat twee stewardessen worden vermist.

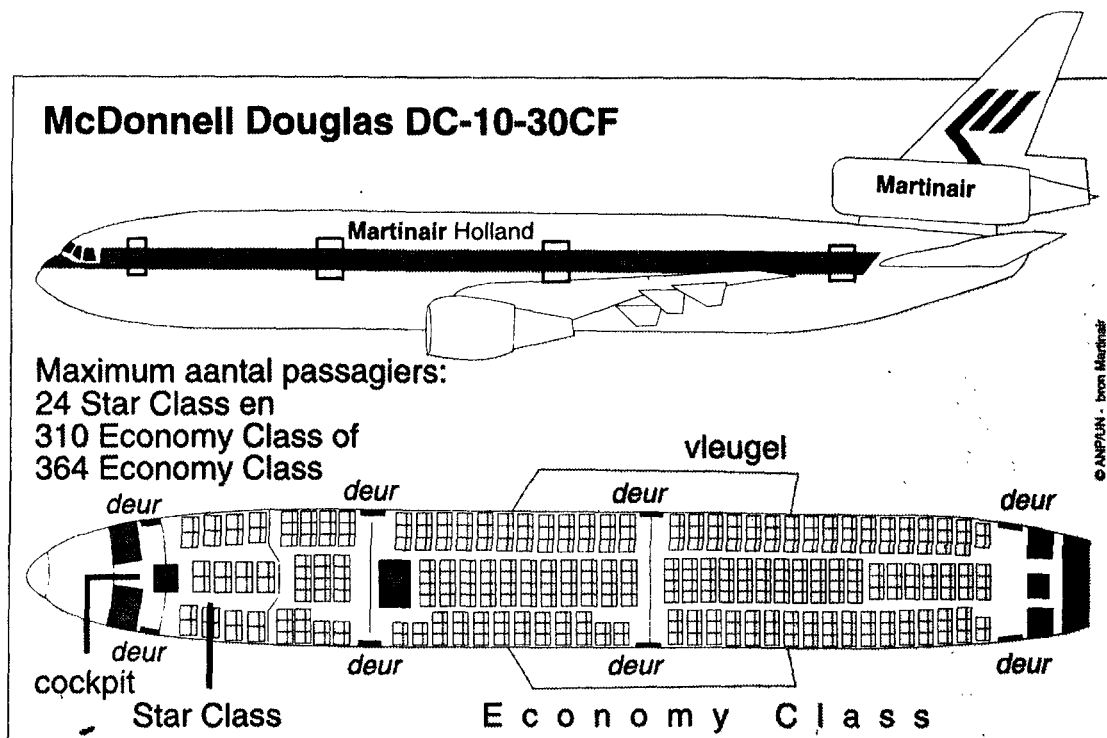
DC-10 heeft een matige reputatie in luchtvaart

(Door Peter Slavenburg)

DEN HAAG — De DC-10 heeft een matige reputatie. Het toestel, een ontwerp van het Amerikaanse bedrijf McDonnell Douglas, werd in 1969 in productie genomen. Er zijn 445 exemplaren gebouwd. De KLM beschikt over vijf DC-10-vliegtuigen, Martinair heeft er drie, inclusief het toestel dat gisteren bij Faro verongelukte. Sinds 1974, toen een toestel van Turkish Airlines nabij Parijs kort na de start neerstortte, bestaan er twijfels over de kwaliteit van het hydraulisch systeem van de DC-10.

Bij het ongeluk in Parijs raakte kort na het vertrek een vrachtluk los. Het sloeg door een laadvloer en beschadigde een hydraulische leiding. De vloeistof in het systeem stroomde weg en het vliegtuig werd onbestuurbaar. Naar aanleiding van het ongeluk werden de laadvloeren van DC-10 toestellen verstevigd. Bij de crash kwamen 346 personen om het leven.

Hydraulische problemen met als gevolg het uitvallen van de besturing, waren eveneens de oorzaak van de vliegramp in juli 1989 bij Sioux City in de Amerikaanse staat Iowa. De moeilijkheden ontstonden na het exploderen van de staartmotor, waarbij de leidingen van het toestel beschadigd werden. De bemanning maakte via de radio melding van de noodsituatie. Brandweerlieden en andere reddingswerkers die waren toegesnel, moesten machteloos toezien hoe de DC-10 van United Airlines met de linkervleugel (tevens een brandstoftank) de grond raakte en in brand vloog. Doordat het toestel in vele stuk-



ken brak, wisten 186 inzittenden te ontkomen. Niettemin vonden 107 passagiers de dood. Acht dagen later crashte een DC-10 van Korean Air in dichte mist vlak bij het vliegveld van Tripoli in Libië. Daarbij kwamen 100 mensen om.

275 mensen kwamen in mei 1979 om het leven bij een ongeluk met een DC-10 van American Airlines. Kort na de start vanaf het vliegveld O'Hare bij Chicago brak als gevolg van slecht uitgevoerd onderhoud een motor af. Een vleugel werd

beschadigd en ook in dit geval maakte vermoedelijk het uitvallen van het hydraulische systeem het vliegtuig onbestuurbaar. Ook in '79 kwamen 257 personen om het leven bij een ongeluk op de Zuidpool met een DC-10 van Air New Zealand. Het toestel vloog tegen een berg.

In 1987 werden op last van de Federal Aviation Administration overal ter wereld alle DC-10-toestellen aan de grond gehouden, nadat in enkele vliegtuigen haarscheurtjes in het metaal van het staartvlak waren ont-

dekt. Verder onderzoek wees uit dat vooral toestellen van vijftien jaar oud en ouder, met meer dan 40.000 vliegreuren, waren aange-

tast. De driemotorige DC-10 – de derde motor in het staartvlak geeft het toestel zijn unieke vorm – is sinds 1989 niet meer in productie. McDonnell Douglas introduceerde drie jaar geleden de opvolger van de DC-10, de twee-motorige MD-11. Martinair heeft het plan twee van dergelijke toestellen in gebruik te nemen.

Tweede fatale vliegtuigongeluk voor Martinair

(Van onze correspondent)

SCHIPHOL — De vliegramp met de DC-10 in Portugal is het tweede ongeluk waarmee de luchtvaartmaatschappij Martinair in haar 34-jarig bestaan wordt geconfronteerd. In 1974 vloog een DC-8 van Martinair op Sri Lanka tegen een berg.

Martinair is, met een omzet die in 1992 voor het eerst boven 1 miljard gulden uitkomt, de tweede luchtvaartmaatschappij van Nederland. Zelf profileert de maatschappij zich als 'the other Dutch airline', de tegenhanger van de KLM.

Martinair werd in 1958 opgericht door Martin Schröder. Met zijn latere concurrent John Block begon de oud-luchtmachtvlieger op 24 mei van dat jaar zijn bedrijf dat zich bezighield met reclamevluchten en rondvluchten. De jonge maatschappij groeide snel en specialiseerde zich aanvankelijk in het vervoer van toeristen naar de populaire vakantiebestemmingen rond de Middellandse Zee.

Anno 1992 is Martinair actief op vele markten. Naast het vakantievervoer, inmiddels ook op verre bestemmingen in het Verre Oosten, de Verenigde Staten en Midden-Amerika, zijn

er het vrachtovervoer en de verhuur van toestellen met bemanning in de rustige wintermaanden wanneer er minder vakantiegangers zijn.

Door de spreiding van activiteiten is de chartermaatschappij minder gevoelig voor veranderingen in de conjunctuur. Zo kon Martinair ten tijde van de Golfoorlog, toen het vakantievervoer dramatisch afnam, zijn toestellen inzetten voor vervoer van Amerikaanse manschappen en materieel naar het Midden-Oosten. Dat is mede mogelijk omdat de vloot flexibel is opgebouwd. Een aantal van de toestellen kan in korte tijd worden omgebouwd van

Martinair houdt dodenlijst in sporthal op Schiphol ver van journalisten

Familieleden balanceren tussen hoop en vrees

(Van onze verslaggevers)

SCHIPHOL — Stille gezichten achter autoramen. De inzittenden balanceren tussen angst en hoop. Vooral hoop toch dat hun familieleden de fatale vakantievlucht van Martinair naar Faro hebben overleefd. Als op een geheim teken mogen zij doorrijden, de eerste versperring passeren die voornamelijk is opgericht om journalisten tegen te houden.

In sporthal de Elzenhof op Schiphol-Oost ligt de dodenlijst. Voordat zij die mogen inzien, moeten ze weer door streng bewaakte dranghekken. Daar worden ze nogmaals gecheckt. Omdat het leed zo intiem mogelijk kan worden beleefd. Want 's morgens is het tot uitbarstingen gekomen. Al die foto- en televisiecamera's zijn opeens te veel. De verschrikkelijke mededeling, het besef dat vader of moeder, broer of zus, tante of oom nooit meer terugkomt. Dat iedereen op dat vreselijke moment via de ogen van fotografen en cameramensen kan meekijken is voor sommigen onverdraaglijk.

Dan wordt besloten de journalisten ver weg te houden. Op meer dan vijfhonderd meter van de als opvangcentrum ingerichte sporthal kleumen ze bijeen. Elke auto die bij de eerste afzetting arriveert wordt besprongen door fotografen. Alleen flitsen van fotocamera's. De meeste automobilisten zwijgen tegen de journalisten, doen het portier raampje op een kier om in het kort iets tegen de luchthavenpolitie te zeggen. Sommigen be-

dekken hun gezichten zoals verdachten doen die door de politie worden afgevoerd.

Uit de hal in de verte komt een man in uniform met een kind op zijn arm. De cameraman van RTL 4 neemt hem meteen in beeld. Een man met een kind, dat moet drama zijn. Nog dramatischer omdat het een man alleen is, met een klein kind. Maar het leven gaat ook die dag door. De man in uniform is een luchthavenbeambte. De peuter die hij in zijn armen houdt is zijn dochttertje. Hij heeft zijn kind net als elke andere dag uit de crèche gehaald die voor luchthavenpersoneel in de Elzenhof is ingericht. Als drie brandweerauto's arriveren gaan de camera's als op commando in de aanslag. Brand en ramp, het is een automatische associatie. Maar de brandweermannen van de luchthaven komen gewoon om te sporten, net als anders.

Gehaast weg

Af en toe maken verlaten plukjes mensen zich los van de hal in de verte. Die mensen gaan snel

naar hun auto. Ze rijden gehaast weg. De inzittenden, diep in de jassen gedoken, zwijgen. Vooral als de gezichten behuuld zijn.

Een enkeling is uitbundig blij. Anderen zijn opgelucht. Moe van emoties zijn ze allemaal. De gelukkigen willen nog wel eens wat zeggen. Zoals Sasja Telders.

Haar broer, z'n vriend en een zus van die vriend zaten in het ramptoestel. „Ze leven, hebben ze me gezegd. Maar dat is ook alles wat ze daar weten”. Tot een echt gesprek komt het niet. „Misschien bellen ze ons thuis, als ze meer weten”. Het is duidelijk wat ze wil: zo gauw mogelijk naar huis. Omdat ze helemaal

zeker wil weten dat het goed zit. Of ze het écht gauw te weten komt is de vraag. Want ook de gewonden die in Portugese ziekenhuizen liggen weten niet het fijne van hun medepassagiers.

Een jonge vrouw, vast aan slangen in een vreemd ziekenhuisbed in een vreemd land weet

niet of haar vriend nog leeft, haar moeder, haar zus.

Een stewardess in het rode uniform van Martinair wil weten hoe het met de bemanning van vlucht MP 495 is. De meesten zijn meer dan collega's voor haar. „Het zijn m'n vrienden”. Ze vertoont uiterlijk geen emoties. Ze heeft als stewardess geleerd kalm te blijven onder moeilijke omstandigheden. „Maar misschien begrijpt u wel wat ik voel”. De journalisten knikken. Ja, dat begrijpen ze.

De stewardessen in het Martinair gebouw op Schiphol hebben zichzelf ook onder controle. Maar de stemming is voelbaar gedrukt. En de gezichten staan strak.

Het weer is koud en grijs. Echt Nederlands winterweer. Maar in de Algarve waar de zon doorgaans uitbundig schijnt, waar in de zomer nog geen millimeter neerslag valt, stormt het. Harde windstoten en striemende regen. Het KNMI heeft het die morgen al gezegd. Het is hoogst onwaarschijnlijk dat het vliegtuig door bliksem is neergehaald. Veel waarschijnlijker is dat een verraderlijke windstoot het toestel uit balans heeft gebracht. Wind die van alle kanten komt, van onderen, van boven en van opzij. Zo werd het toestel een speelbal van de elementen.

Voor het gebouw van Martinair op Schiphol hangt een enorme vlag halfstok. Roerloos. Vlaggen die halfstok hangen hebben altijd iets roerloos.

vracht- in passagiersuitvoering en omgekeerd.

De vloot bestaat momenteel uit drie Boeing 747's, drie DC-10's, twee Airbusen van het type A 310 en vijf Boeing 767's. Daarnaast heeft Martinair een dochter op Lelystad die zich onder andere bezighoudt met vliegopleidingen en rondvluchten en nog eens twaalf kleine toestellen in gebruik heeft.

In de jaren zestig deed eigenaar/oprichter Schroder zijn bedrijf van de hand om verder te kunnen groeien. De aandelen zijn thans in handen van de KLM, Nedlloyd en enkele banken.

Overigens zijn er veel vaker ongelukken geweest met DC's-10. De KLM verloor een DC-10 bij een landingsincident tijdens een hevige regenbui in Panama. Daarbij vielen geen slachtoffers.

De ergste ramp met een DC-10 vond in mei 1979 plaats op het vliegveld in Chicago. Direct na de start explodeerde een motor. Het toestel sloeg vervolgens te pletter. Alle 279 inzittenden verloren het leven.

In november 1979 crashte een DC-10 van de Nieuw-Zeelandse vliegtuigmaatschappij tijdens een excursie over de Zuidpool. Hierbij werden alle 257 inzittenden gedood.

Zesde ongeluk Nederlands toestel

(Van onze redactie buitenland)

UTRECHT — Nederlandse toestellen zijn zelden of nooit betrokken bij een vliegcramp. Tot dusver zijn er niet meer dan zes grote ongelukken geregistreerd. Daar komt nu de crash bij het Portugese Faro bij. Het eerste ongeluk gebeurde op 14 juli 1935 op Schiphol. Een Fokker F-22 van de KLM stortte neer en zes mensen verloren het leven.

Drie jaar later, op 14 november 1938 was het weer raak. Een KLM DC3 stortte eveneens op de nationale luchthaven neer. Ditmaal lieten drie mensen het leven. Na de oorlog vonden 21 mensen de dood toen op 23 augustus 1954 een DC6 van de KLM boven de Noordzee in moeilijkheden raakte. Het vliegtuig stortte ten noorden van IJmuiden in zee.

In 1977 crashte een charter van Martinair tegen een berg op Sri Lanka. Daarbij kwamen 191 Indonesische pelgrims om het leven.

Het zwaarste ongeluk tot dusver in de vaderlandse luchtvaartgeschiedenis vond in maart 1977 op het Spaanse eiland Tenerife plaats. Een Boeing 747 van de KLM botst tijdens de start op een zojuist gelande PanAm Boeing 747. In de ravage verliezen 612 mensen het leven, onder wie 253 voornamelijk Nederlandse passagiers en bemanning van het KLM-toestel.

Overzicht

Elf jaar geleden, op 6 oktober 1981, stortte een Fokker Fellowship F-28 van de NLM bij Moerdijk tijdens noodweer neer. In totaal 28 passagiers stierven bij het ongeluk.

Hieronder volgt een chronologisch overzicht van de belangrijkste vliegtuigongelukken in de laatste tien jaar.

● december 1983: Een Colombiaanse Boeing 707 stort neer op een industrieterrein bij Medellin, nadat het toestel kort na opstijgen problemen met de motoren had gekregen. Aantal slachtoffers: 25.

● september 1984: Een Ecuadoraans vrachtvliegtuig van het type DC-8 raakt bij het opstijgen een hoogspanningsmast en stort brandend op een arbeiderswijk in Quito neer. 53 mensen komen om het leven.

● maart 1986: Een Frans gevechtsvliegtuig van het type Jaguar stort kort na het opstijgen wegens een technisch mankement neer op een dichtbevolkt deel van Bangui, de hoofdstad van de Centraalafrikaanse Republiek. Daarbij worden 35 mensen, onder wie schoolkinderen, gedood.

● augustus 1986: Een Mexicaans passagierstoestel van het type DC-9 botst in de lucht met een eenmotorige Piper boven Cerritos, bij Los Angeles (VS). Daarbij komen 85 mensen om het leven.

● juli 1987: Een viermotorig propellertoestel van het type Boeing C-97 (vrachtvliegtuig)

van de luchtvaartmaatschappij Belize Air tracht na het opstijgen een noodlanding te maken op een autoweg. Daarbij vallen 40 slachtoffers.

● januari 1988: Bij de stad Chongqing in het zuidwesten van China ontploft een in de Sovjetunie gemaakte Iljoesjin-18 van de Chinese maatschappij CAAC. Alle 108 passagiers en bemanningsleden vinden de dood.

● maart 1988: Een Boeing-727 van de Colombiaanse vliegtuigmaatschappij Avianca vliegt met 136 mensen aan boord enkele minuten na vertrek van het vliegveld van Cucuta aan de grens met Venezuela tegen een bergwand. Alle inzittenden laten daarbij het leven.

● juli 1988: Een Iraanse Airbus A-300 met 290 mensen aan boord wordt boven de Golf neergeschoten door de Amerikaanse kruiser Vincennes. De Amerikanen zagen het vliegtuig aan voor een vijandig Iraans gevechtsvliegtuig.

● september 1988: Een Vietnamese vliegtuig wordt volgens ooggetuigen getroffen door de bliksem en stort kort voor de landing neer op het vliegveld van de Thaise hoofdstad Bangkok. 75 mensen, onder wie verscheidene diplomaten, komen hierbij om het leven.

● december 1988: Een jumbojet van de Amerikaanse maatschappij PanAm, op weg naar New York, explodeert als gevolg van sabotage boven de Schotse plaats Lockerbie. Alle 259 inzittenden alsook elf inwoners van Lockerbie komen om.

● februari 1989: Een gecharterde Boeing-707 van de Amerikaanse

maatschappij Independent Air stort vlak voor de landing op het Azoren-eiland Santa Maria neer. Alle 137 Italiaanse passagiers en zeven bemanningsleden vinden de dood.

● juni 1989: Een DC-8 van Surinam Airways stort neer tijdens de landing op het vliegveld bij Paramaribo. De 174 inzittenden, onder wie 23 Nederlandse voetballers van Surinaamse afkomst, vinden de dood.

● september 1989: In Cuba stort vlak na het opstijgen een Iljoesjin-62 neer op een woonwijk nabij Havana. 170 mensen komen hierbij om het leven.

● september 1989: Boven Nigeria explodeert een DC-10 van de Franse luchtvaartmaatschappij UTA als gevolg van een aanslag. De 170 inzittenden vinden de dood.

● oktober 1989: In Honduras stort een Boeing 727 van de Hondurese maatschappij SAHSA neer nabij Tegucigalpa. 131 mensen komen om het leven.

● november 1989: Boven Colombia explodeert een Boeing 727 van Avianca in de lucht. Geen van de 111 inzittenden overleeft de ramp.

● februari 1990: Een Airbus A-320 stort neer nabij Bangalore in India en alle negentig inzittenden komen om het leven. Volgens een onderzoek maakte de piloot een fatale fout.

● mei 1991: In Thailand explodeert een Boeing 767 van de Oostenrijkse chartermaatschappij Lauda-Air in volle vlucht. De 223 inzittenden komen om het leven.

● juli 1991: In Saudi-Arabië stort een DC-8 neer met islamiti-

sche pelgrims uit Nigeria die terugkeerden uit Mecca. Alle 261 inzittenden vinden de dood.

● oktober 1991: In Indonesië stort een Hercules C-130 van de Indonesische luchtmacht neer nabij Jakarta, waarbij 136 mensen om het leven komen.

● januari 1992: Een Airbus A-320 van de Franse luchtvaartmaatschappij Air Inter vliegt in de mist in de Vogezen tegen een bergwand, 93 mensen vinden de dood.

● juli 1992: In Indonesië stort boven de Molukken een vliegtuig van de luchtvaartmaatschappij Mandala neer: zeventig mensen verliezen het leven.

● juli 1992: Een Thais verkeersvliegtuig stort neer bij de Nepalese hoofdstad Kathmandu. Alle 99 passagiers en veertien bemanningsleden komen om.

● juli 1992: Een Chinees vliegtuig verongelukt bij het opstijgen op het vliegveld van Nanjing. Van de 126 inzittenden overleven slechts tien de ramp.

● augustus 1992: Een Russisch vliegtuig verongelukt bij de landing in Ivanovo in Wit-Rusland. Alle 82 passagiers en bemanningsleden komen om het leven.

● september 1992: Toestel van de Nigeriaanse luchtmacht stort neer bij Lagos. Alle 163 passagiers komen om.

● september 1992: Een vliegtuig van Air India stort neer in Nepal. In totaal 167 inzittenden vinden de dood.

● oktober 1992: Een vrachtvliegtuig van de Israëliëse luchtvaartmaatschappij El Al stort neer op een flatgebouw in de Bijlmermeer. Tweënvijftig mensen komen in de vlammen om.

Neerstorten vakantiecharter Martinair in
Portugal waarschijnlijk veroorzaakt door
heftige valwind

Vliegramp in zwaar weer kost zeker 52 levens

Van onze verslaggevers
AMSTERDAM/LISSABON
/FARO — Bij de vliegramp met
een DC-10 van Martinair in de
Zuidportugese stad Faro zijn
maandagochtend zeker 52 en mo-
gelijk 62 mensen omgekomen.
Aangenomen wordt dat een plot-
selinge val- of rukwind de oor-
zaak is geweest dat het vliegtuig
bij de landing neerstortte. Het
toestel verkeerde voor de crash
niet in moeilijkheden.

Onder de doden zijn volgens de Portu-
gese autoriteiten zeker zes jonge kinde-
ren. Twee stewardessen werden maan-
dagavond laat nog vermist. Er vielen
zeker elf zwaargewonden. In het toestel
zaten naast dertien bemanningsleden
327 passagiers, die vrijwel allemaal op
weg waren naar een vakantiebestem-
ming in de Algarve.

Zowel de gezagvoerder als de co-pi-
loot van de DC-10 heeft het ongeluk
overleefd, maar beiden kunnen volgens
Martinair geen definitief uitsluitel ge-
ven over de toedracht. De gezagvoerder
is opgenomen in een ziekenhuis. De
voorzitter van de Vereniging van Ne-
derlandse Verkeersvliegers, B. Bak-
steen, heeft maandagavond uit contact
met de gezagvoerder begrepen dat het
vliegtuig bij de eerste poging om te lan-
den werd overvallen door een plotselin-
ge weersverandering. Dat sterkt Bak-
steen in de mening dat een krachtige
valwind de crash heeft veroorzaakt.

Vanwege de in Faro weinig voorko-
mende oostenwind moest het Martin-
air-vliegtuig maandagochtend landen
op baan 11. Deze landingsbaan heeft
— in tegenstelling tot de vanwege de
overheersende westenwind veel meer
gebruikte baan 29 — geen Instrument
Landingssysteem (ILS). De piloot kon
hierdoor niet op automatische appa-
raat landen, maar moest overschakelen
op handbediening.

Volgens de verkeersleiding in Faro
heeft de gezagvoerder één voorgenom-
en landing afgebroken, voordat het
toestel bij de tweede poging op de baan
viel, in stukken brak en in brand vloog.
De brand begon bij de vleugels, waarin
zich kerosinetanks bevinden. Korte tijd
later vloog ook het achterste gedeelte in
brand, 'en werd door een zware explo-
sie omhoog getild', aldus een passagier

die de ramp overleefde.

Over de weersomstandigheden spre-
ken getuigen en autoriteiten elkaar te-
gen. Volgens Martinair was het maan-
dagochtend vroeg 'hooguit buig' boven
de luchthaven en levert het weer daar-
door geen aanknopingspunten op voor
de oorzaak van de ramp.

Vertrekkende passagiers op Faro en
een woordvoerder van de grensbewa-
king van het vliegveld omschrijven het
weer echter als buitengewoon slecht
'met heel veel regen, soms bliksem; net
een wervelstorm'. Ook directeur L. Sal-
gado van het vliegveld van Faro noemt
het noodweer tijdens de landing als de
meest waarschijnlijke oorzaak.

De weerkundige dienst van het vlieg-
veld heeft op het oogenblik van het
ongeluk, om 08.33 uur, heftige win-
drukken van zestig kilometer per uur
gemeten. De windrichting stond af en
toe haaks op de as van de landingsbaan.

Het remspoor van de DC-10 van Mar-
tinair begint volgens getuigen op
slechts tien meter afstand van de rand
van de 120 meter brede landingsbaan,
en draait snel weg over de rand van die
baan. De twee zwarte dozen (flight re-
corders) van het vliegtuig werden
zwaar beschadigd uit het wrak gehaald.
Ze worden naar laboratoria in Groot-
Britannië en de VS gestuurd.

Drie mensen van het bureau vooron-
derzoek ongevallen zijn maandag voor
de Rijksluchtvaartdienst naar Portugal
vertrokken. Ze maken deel uit van het
onderzoeksteam dat onder leiding staat
van de Portugese luchtvaartautoritei-
ten. De internationale afspraak is dat
het onderzoek wordt geleid door het
land waar het ongeluk plaatsvindt.

Afhankelijk van de uitslag kan Ne-
derland een eigen vooronderzoeker
aanwijzen die zelfstandig naar de toe-
dracht van het ongeluk kijkt.

Koningin Beatrix heeft in een tele-
gram aan Martinair-directeur
M. Schröder gemeld 'diep geschokt' te
zijn over de ramp en gevoelens van diep
medeleven aan de families van slachtof-
fers en overlevenden betuigd. Ook mi-
nister Maij van Verkeer was geschokt
en sprak over het 'meest ernstige na-
jaar' voor haar departement dat gecon-
fronteerd werd met twee spoorweg- en
nu ook twee vliegtuigongevallen.

De hulpverlening rond het neerge-
storte vliegtuig kwam snel op gang,
melden ooggetuigen en overlevenden.
'Al na tien minuten na de crash zijn de
eerste gewonden naar ziekenhuizen

vervoerd', zegt vliegvelddirecteur Sal-
gado. Over het exacte aantal gewonden,
doden en vermisten bestond tot maan-
dagavond laat onzekerheid. Sommige
ongedeerde overlevenden zijn direct
van het vliegveld vertrokken naar hun
woning of vakantieadres in Portugal.

Maandagavond heeft Martinair een
Airbus naar Portugal gestuurd om ge-
wonden naar Nederland te brengen. De
verwachting is dat dit toestel in de loop
van dinsdagochtend zal aankomen. Een
aantal zwaargewonden blijft voorlopig
achter in ziekenhuizen in Lissabon.

Familieleden en vrienden van moge-
lijke slachtoffers in Nederland bleven
maandag lang verstoken van informa-
tie. De twee informatienummers die de
chartermaatschappij bekend maakte,
raakten overbelast. Veel verwanten
vertrokken noodgedwongen naar op-
vangcentrum De Elzenhof op Schiphol.

'Het leek of de vlammen recht in mijn mond sloegen'

Een vuurbal, een klap en vreselijke benzine-tank

Van onze verslaggevers
LOUCKY CONTENT
ROBERT SIKKES

AMSTERDAM — 'Eerst zakten we een heel stuk en dan vlogen we weer omhoog. Ik vond het allemaal heel vreemd. Maar ik vloog voor de eerste keer, dus ik wist het allemaal niet precies. Toen maakte ik mijn broer Klaas, die naast me zat, maar eens wakker. Op een goed moment kwamen we vrij hard op de grond terecht. Er schoot een plafondplaat boven mijn hoofd los.' De luchtdoop van de 21-jarige Jan de Vries eindigde in vlammen, rook en chaos. Hij had geluk en wist, net als zijn broer uit het vliegtuig te komen.

'We zaten helemaal voorin. Naast de ingang. Het was moeilijk om het vliegtuig uit te komen. Het lag helemaal op zijn kant. De paniek viel mee, op het eerste moment. Er was veel rook en vuur. Een hoop vlammen. De brandweer kon er volgens mij niet bij. De brandweerauto's konden niet dicht genoeg bij het vliegtuig komen door de modder, of zo. Ze zaten muurvast, leek het wel. Ze spotten wel, maar veel kwam er niet op het vliegtuig terecht.'

Jacqueline de Jong zat met haar vriend Jeroen Rombouts in een stoel ter hoogte van de vleugel, die, zegt ze, meteen na de landing in brand raakte. 'De crash zelf voelde aan als een auto die met grote snelheid in de berm duikt.' Het vuur kroop in een oogwenk omhoog van de motor tot in de cabine. 'De wand werd er door weggeslagen en het leek alsof de vlammen toen recht in mijn mond sloegen. Mijn vriend riep dat we onze veiligheidsriem moesten losmaken. Dat hebben we allebei gedaan en daarna zijn we over de banken naar achteren geklommen en er uit gekomen.'

De twee renden weg. Na korte tijd volgden volgens De Jong twee zware explosies en ontstond achter hen een grote vlammenzee. Zij behoorden tot de eerste slachtoffers die in een ambulance naar het ziekenhuis werden vervoerd.

Op het moment van de ramp stond de heer J. Luit in de vertrekruimte van het vliegveld van Faro te wachten om terug te vliegen naar Nederland: 'Ik was net vijf meter die vertrekhal binnengelopen, toen het gebeurde. Ik zag toen die geweldige vuurbal. Het was nog aardig donker buiten. Maar die vuurbal kon je goed zien, ook al stond het vliegtuig toch naar schatting zo'n vier- à vijf hon-

derd meter verderop. Ik kon verder niet veel zien. Ik hoorde wel een geweldige klap. En er was een vreselijke stank van benzine.

'En toen een minuut of vijf later hoorde ik weer zo'n klap. Dat was minstens net zo'n grote explosie. De vertrek- en de aankomsthal zijn door een glazen wand gescheiden. Ik zag dat er een buslading passagiers met brandwonden naar de aankomsthal werd gebracht. Mensen met brandwonden in hun gezicht. In eerste instantie werden ze domweg aan hun lot overgelaten. Er werd gebaard dat ze maar naar binnen moesten gaan. Ik schat dat het zo'n zestig mensen waren.'

De klap waarmee het toestel neerkwam, daverde door de aankomst- en vertrekhal. Het vliegveldpersoneel schrok op. 'Iedereen hoorde de dreun, een flink aantal ruiten klapte en ik rende naar buiten te om te kijken wat er aan de hand was. Na een kort moment van schrik werd er heel kalm gereageerd om de hulpverlening op gang te brengen', zegt I. Salgado, hoofd van de grensbewaking *Servicos de Fronteiras*, die op het moment van de ramp aan het werk was. Zij omschrijft het weer als buitengewoon slecht op het moment dat de MP 495 aan de landing begon. 'Heel veel regen, soms bliksem. Het leek soms op een wervelstorm.'

Salgado zag direct na de crash al een flink aantal mensen uit het vliegtuig kruipen. 'Die renden op het luchthavengebouw af. Enkel zonder verwondingen, maar de meesten met brandwonden, snijwonden, in elk geval veel bloed.' Bij het vliegtuig zelf, dat na de explosie naast de startbaan is terecht gekomen, zag zij verkoolde lichamen liggen. 'Waarvan zeker één en misschien wel twee babies.' Koffers en tassen waren uit het toestel gerold, speelgoed lag over de startbaan.

Het voorste gedeelte van het vliegtuig werd relatief het minst beschadigd. 'Maar het achterste gedeelte is volledig uitgebrand.' Het vliegveldpersoneel, douaniers en de paspoortcontroleurs hielpen de mensen die uit het toestel kwamen zo snel mogelijk verder. 'De meesten waren behoorlijk in de war.'

Het duurde even voordat er voldoende ambulances op het vliegveld aankwamen om de vele tientallen gewonden af te voeren naar het ziekenhuis in de stad. Op het moment van de ramp zat er een flink aantal mensen te wachten om passagiers af te halen. 'Daar onstond onrust', aldus Salgado.

In de vertrekhal van *Aeroporto de São Luis*, zoals het vliegveld van Faro officieel heet, stonden veel Nederlanders op familie en kennissen te wachten om samen de kerstdagen in de Algarve door te brengen. Een van die afhalers

hoorde ook de klap en zag de vlammen-zee. Toen de eerste overlevenden bij het vliegtuiggebouw aankwamen, zijn ze gaan meehelpen met de op dat moment

nog geïmproviseerde reddingsoperatie.

'Nadat er eerste hulp was verleend, hebben we zelf mensen in de auto genomen om naar het ziekenhuis te brengen, dat is immers vlakbij. Ze waren doornat en koud, want het goot van de regen. Sommigen waren er redelijk aan toe, maar anderen heel slecht. Twee van de groep waar ik op stond te wachten zijn met een zware shock gelijk per helikopter naar Lissabon gebracht', zei een van de afhalers.

De dertien zwaar gewonden zijn in Lissabon opgenomen in de ziekenhuizen Santa Maria, São José en São Xavier. In het *hospital distrital de Faro* was het volgens een vrouw die passagiers kwam afhalen aanvankelijk een enorme chaos. 'Het ziekenhuis kon dat absoluut niet aan, maar ja, welk ziekenhuis kan in de eerste momenten na een ramp zoiets wel aan.' Ze heeft veel lof voor de opvang. 'Ze doen echt hun best om alles zo goed mogelijk te regelen en dat gaat naar omstandigheden prima.'

Al vroeg in de middag werden de eerste mensen na behandeling weer uit het ziekenhuis ontslagen. Zij werden opgevangen in de hotels Ibis, Eva en Faro. De afhalers improviseerden een opvangdienst om de verspreide Nederlandse passagiers zoveel te begeleiden. 'We hebben ons opgesplitst over de verschillende hotels en het ziekenhuis', aldus de vrouw, die niet met haar naam in de krant wil. Zij voegde zich bij een groep van 42 gewonden in Hotel Ibis. De hele dag bleef er overal grote onzekerheid bestaan over het aantal gewonden, doden en vermisten.

'We zijn bezig om koppen te tellen, want niemand weet nog precies wie er wel en niet is.' De afhaalster deelt mee dat de mensen in hotel Ibis er nog niet overheen waren. 'Ze zijn nog erg geschrokken, een beetje bezig om op adem te komen. De meesten zijn er geestelijk

redelijk aan toe. Maar als je door een hel van een vuurzee bent gegaan, dan heb je wel tijd nodig om bij te komen. Ik vermoed dat er nog wel een paar door het lint zullen gaan.' De mensen bleven vannacht in de hotels slapen. Er is tijd nodig om onder meer nieuwe papieren te regelen. 'Want ze zijn natuurlijk alles kwijt.'

Ook het Nederlandse consulaat heeft een soort crisiscentrum opgezet. Er wonen vrij veel Nederlanders in de Algarve. Nederlandse vrijwilligers hebben zich aangeboden om behulpzaam te zijn bij het assisteren van de gewonden. Ze hielpen ook bij het onderhouden van de contacten met de Portugese dokters en

hotels. Er moesten lijsten worden opgesteld van de gewonden en slachtoffers. In het crisiscentrum zaten gisteren tien Nederlanders om telefoontjes van ongeruste familieleden op te vangen.

Ook in het ziekenhuis in Faro hielpen drie Nederlandse vrijwilligers mee. Een van hen meldde dat hij de indruk heeft dat de gewonden zo goed mogelijk zijn geholpen. Maar de communicatie leverde grote moeilijkheden op: 'Er zijn te weinig telefoonlijnen. Het is daarom erg moeilijk om de lijsten volledig te krijgen', zei hij.

Intussen stonden in de vertrekhal van Faro de hele middag nog steeds zo'n honderdvijftig mensen die met de vlucht MP 495 terug zouden reizen naar Nederland. Mijnheer Luit, die het ongeluk zag gebeuren, verbaasde zich erover dat zij zo lang in het ongewisse moesten blijven. De passagiers mochten de vertrekhal niet meer uit. De grensbewaking beschreef de sfeer in de vertrekhal als kalm. 'Twee bejaarden uit die groep moesten even van de schrik bijkomen in het ziekenzaaltje. De rest van de groep was aanvankelijk wel geschokt, maar is inmiddels niet meer zo nerveus. Ze wachten hier rustig op vervoer.'

VPRO schrapt interview met vermiste van vliegcrash

Van onze verslaggever
AMSTERDAM — De VPRO heeft maandagavond het programma *Lolapaloeza* onderbroken in verband met de vliegcrash in Faro. Vlak voordat een interview met een wethouder uit Loenen zou worden uitgezonden, werd gebeld dat hij tot de vermisten van het ongeluk behoort.

'De band van het item draaide al, toen de vrouw van de burgemeester

van Loenen de telefoniste belde', aldus eindregisseur F. van Dijk. 'Ze had de aankondiging van het item gezien en vertelde dat de wethouder en zijn vrouw vermisten zijn. Hun zoon heeft de crash wel overleefd.'

'We hebben de band daarop onmiddellijk stilgezet. De wethouder is niet in beeld geweest. We hadden geen tijd meer de mededeling te controleren, maar even later bleek zij te kloppen.'

Naar Faro gevlogen artsenteam prefereert eigen zorg in vliegtuig boven Portugese ziekenhuizen

'We hebben de gewonden het liefst aan boord'

Van onze verslaggever
ROB GOLLIN

FARO — Het gutst nog van de regen op de luchthaven van Faro in zuid-Portugal als de Airbus Prins Maurits van Martinair maandagavond de grond raakt. Rechts naast de landingsbaan worden in een flits de zwartgeblakerde brokstukken van de DC-10 zichtbaar, spookachtig verlicht door schijnwerpers. De geknakte vogel is aan het begin van de avond van de baan getrokken om de weg vrij te maken voor vliegtuigen met hulpverleners.

In de aankomst- en vertrekhal van de luchthaven lijkt het of er niets is gebeurd. Rijen vakantiegangers staan voor de douane. Afhalers houden naam-bordjes omhoog. Er worden voorbereidingen getroffen voor de repatriëring van de gewonden, die in de loop van dinsdagochtend wordt voorzien.

In de vertrekhal verdringen zich gestrande reizigers, die terug willen naar Nederland. Ze zouden vanmorgen vertrekken met de verongelukte DC-10, maar zijn door de crash gestrand. Om elf uur en even voor half twaalf vertrekken twee Boeings van Transavia, die door de crash zijn opgehouden.

A. Korsten uit Joure stond gistermorgen voor het raam van de vertrekhal toen hij in de schemering van de ochtend het toestel zijn fatale landing zag inzetten. Hij meende de linkervleugel te zien wegzakken, toen er achter het toestel een lange reep van vuur ontstond. Het vliegtuig verdween in een wolk van rook, waarna enkele minuten later een daverende explosie klonk. Hij

zag mensen het toestel via de vleugels en glijbanen verlaten.

In tegenstelling tot verklaringen van Martinair was het volgens Korsten op het moment van het ongeluk noodweer. Het donderde en bliksemde, er waren slagregens en snelle windstoten.

Het duurde lang voordat de brandweer en ziekenwagens ter plekke waren, zegt Korsten. 'Het duurde zeker een kwartier.' De brokstukken brandden tot vijf uur 's middags.

Onder de wachtende reizigers in de hal is de irritatie over Martinair groot. Lang bleven zij verstoken van mededelingen over de toedracht van het ongeluk. Ze kwamen aan informatie via een wereldontvangertje van een van de reizigers.

Op de luchthaven wordt de Airbus van Martinair in gereedheid gebracht voor het vervoer van gewonden en an-

ziekenhuizen genoeg bedden en voldoende uitgerust zijn om de patiënten te verzorgen. Een internist spreekt van 'apparatuur uit de jaren vijftig'. 'We hebben ze maar liever aan boord', aldus de internist.

Onderweg van Amsterdam naar Portugal heeft lange tijd onduidelijkheid bestaan over de precieze bestemming van het toestel. Aanvankelijk was het de bedoeling om naar de Zuid Spaanse stad Sevilla te vliegen, maar een uur voor de landing kwam de mededeling dat het vliegveld van Faro weer open was. Hoewel de verwarring over wat hun daar precies te wachten stond, groot was, werd met opluchting gereageerd. Verondersteld werd dat veel gewonden het transport vanuit de omgeving van Faro naar Sevilla niet zouden hebben aangekund.

dere overlevenden, maar ruim twee uur na aankomst op het vliegveld is er nog niemand te bekennen. De verwarring is groot. De Airbus wordt gedeeltelijk omgetoverd tot een *intensive care*.

Aan boord zitten acht specialisten, onder wie chirurgen en anaesthesisten uit het AMC en het academisch ziekenhuis in Leiden, en acht ziekenbroeders uit Amsterdam. Het ruim van het toestel zit vol met stretchers, beademingsapparatuur, monitoren, steriele lakens, pijnstillers en honderden liters infuusvloeistof.

Volgens de meegereide artsen is het van het grootste belang de conditie van de gewonden zo snel mogelijk te stabiliseren. De meeste van hen hebben brandwonden en verliezen veel vocht. Ook hebben ze giftige dampen ingeademd, waardoor benauwdheid kan optreden. Er is twijfel of de Portugese

Microburst kan leiden tot plots verlies draagvermogen vliegtuig

Van onze verslaggever
JEROEN TROMMELEN

AMSTERDAM — Het verschijnsel waarbij een vliegtuig in slecht weer laag boven de grond plotseling draagvermogen verliest en neervalt, staat in de luchtvaart bekend als *vicious wind-shear* of *microburst*. Hoewel de oorzaak van de ramp met het Martinair-toestel nog niet vaststaat, komen de weersomstandigheden waarin een microburst zich meestal voordoet, sterk overeen met die in Faro maandagochtend: zware onweersbuien gepaard gaande met hevige wind.

Bij een microburst stroomt een grote hoeveelheid koude lucht uit een buienwolk omlaag. Ongeveer driehonderd meter boven de grond begint de dalende luchtstroom zich te gedragen als een leeglopende zak suiker, tot hij zich op grondniveau verspreidt over uiteenlopende richtingen met snelheden tot zeventig kilometer per uur. Op de grond kan de richting van waaruit de wind waait, sterk uiteenlopen.

Een landend vliegtuig dat in zo'n valwind terecht komt, verliest plotseling snelheid en kan tegen de baan worden gedrukt. De laatste decennia zijn veel

vliegcrampen toegeschreven aan het fenomeen, dat zich vooral boven hete continentale gebieden als Noord-Amerika en Afrika voordoet, maar ook op andere plaatsen wordt gesignaleerd.

Lange tijd is het gezien als een 'gewone' vorm van turbulentie. Maar sinds een aantal op elkaar gelijkende vliegtuigongelukken in de jaren zeventig en tachtig, worden de specifieke meteorologische omstandigheden van de microburst onderkend. Het eerste geval dat uitvoerig werd gedocumenteerd, betrof een DC-10 van Iberia die in 1973 bij een landing in Boston plotseling hoogte verloor en neerstortte. Hierbij vielen geen dodelijke slachtoffers.

Twee jaar later verloren 115 mensen het leven bij een soortgelijk ongeluk op de luchthaven Kennedy in New York. Een toestel van Eastern Airlines verloor in een bui plotseling snelheid en stortte neer. Ook startende vliegtuigen kunnen worden getroffen. In 1982 verongelukte een startende Pan-Am Boeing 727 in New Orleans. Daarbij kwamen alle 146 inzittenden en acht mensen op de grond om het leven.

Microbursts zijn in de lucht moeilijk te registreren. Op de grond is het ver-

schijnsel vaak van korte duur, maar wel goed meetbaar. Bij een proefmeting in 1982 van het Nationaal Centrum voor Atmosfeer Onderzoek in Boulder, Colorado werd aan de ene zijde van de landingsbaan op de luchthaven van Denver een snelheid gemeten van 72 kilometer per uur uit het zuiden, en aan de andere kant een wind van 72 kilometer per uur uit het noorden.

Grote luchthavens in de Verenigde Staten hebben apparatuur die de windsnelheden rond de landingsbanen registreert en waarschuwen voor gevaarlijke verschillen. Bij deze systemen wordt alarm gegeven, zodra zich veranderingen in windsnelheid voordoen van vijftien knopen of meer. Volgens deskundigen komt dat echter zo vaak voor, dat dergelijke waarschuwingen hun effect kunnen verliezen.

Er bestaat experimentele apparatuur voor in de cockpit die alle relevante informatie over microbursts kan verwerken. De apparaten zijn ontwikkeld om de reactiesnelheid van piloten te verhogen. Bij vorige ongelukken bleek de bedenktijd voor de piloot bij plotselinge valwinden tijdens start of landing vaak te kort.

Ramp

E LK UUR op het Journaal hetzelfde beeld van verregende mensen bij een brandend wrak: water en vuur. Ook elk uur de windstoot, de mogelijke bliksemingslag, de eventuele explosie, het gat in de cabine, de vleugel, het vluchtnummer en de minister die in drie maanden drie jaar ouder zegt te zijn geworden.

Nieuws gaat helemaal niet zo snel als ze wel eens zeggen.

Om dat te bewijzen laat de televisie mij om één uur, om twee uur, om vier uur, om zes uur, om acht uur en tegen negenen voor de zekerheid nog eens in een speciale, door de *gezamenlijke* omroepen verzorgde actualiteitenrubriek, het echtpaar zien dat 's ochtends bij elven uit Vaassen moet zijn weggereden om bij Martinair te horen of hun schoonzuster er bij zat, en dat omstreeks half twee door Betty Lamers op Schiphol werd aangesproken om te vertellen dat ze die ochtend bij elven uit Vaassen zijn weggereden om bij Martinair te horen of hun schoonzuster er bij zat. Het is intussen bijna een half etmaal later, en ze vertellen het nog steeds: door Betty Lamers aangehouden om te vertellen dat ze die ochtend bij elven uit Vaassen zijn weggereden om bij Martinair te horen of hun schoonzuster er bij zat.

Zijn die mensen ooit nog bij Betty Lamers weg, en bij Martinair aangeko-

men? *Zat* hun schoonzuster er bij? En zo ja, hoe heeft ze het er af gebracht?

De *gezamenlijke* omroepen houden het voor zich: als het aan Hilversum ligt staan die twee mensen daar nog steeds, als Doornroosjes betoverd, op Schiphol, op weg naar Martinair.

Zelf wacht ik op het onvermijdelijke moment dat zich in beeld iemand zal aandienen van de *gezamenlijke* reisverenigingen, die de vlieg lustige kerstbevolking een riem onder het hart zal steken met de boodschap dat de oude A 1 voorbij Soissons, en New York, en de Amsterdamse Vijzelstraat een stuk onveiliger zijn dan Amsterdam-Faro door de lucht.

Hij komt.

En hij zegt het: de doodoener van de eigentijdse eeuw.

Niet zo lang geleden zat ik nog in een vliegtuig dat halverwege eigenaardig begon te schudden en te rammelen, en met regelmatige tussenpozen hoorde ik ook een korte tik die volgens mij niet pluis was, en toen probeerde ik mezelf op dezelfde manier tot bedaren te brengen: dat ik van geluk mocht spreken dat ik op dit ogenblik — het was thuis avondspits — de Vijzelstraat niet hoefde over te steken, om van New York en achter een zwabberende truck op de A 1 voorbij Soissons nog maar te zwijgen.

Maar het hielp niet.

Toen ik om me heen keek zag ik eerst tot mijn betrekkelijke opluchting dat de stewardessen, die net het eten hadden opgedaan, geanimeerd in hun keukentje met elkaar stonden te kwekken, en pas daarna realiseerde ik me dat ik, met het mes op de keel voor de keuze gesteld, een *moord* zou doen om in de Vijzelstraat in één klap door lijn 16, of desnoods door een motorrijder te mogen worden doodgereden.

Want als ik naging dat ik nu al anderhalve minuut vanwege dat rammelen en dat getik dat niet klopte in angst zat, en dan straks — nog een kwartier? een half uur? — de fatale neerstorting, en bij het opstijgen natuurlijk wéér niet geluisterd naar de uitleg van de zuurstofmaskers en de glijbanen, dus niet in m'n *eentje* aan m'n eind zou komen, maar in gezelschap van mensen die ik, hoe aardig ze er op zichzelf misschien ook uitzagen (en niemand die dat tikken hoorde) onder normale omstandigheden nooit aan m'n sterfbed zou hebben uitgenodigd!

Ik kijk naar het allerlaatste bulletin van de *gezamenlijke* omroepen en kijk naar de verregende mensen bij het brandende wrak, naar de vleugel en naar het gat in de cabine, en stel vast: helemaal achterin een vliegtuig, dat blijft toch het veiligst, daar mag je trouwens roken.

Tevreden neem ik me voor dat ik aan m'n sigaretten zal overlijden.

JAN BLOKKER

Valwind veroorzaakte waarschijnlijk ramp

Van onze verslaggever
WEERT SCHENK

AMSTERDAM — Een onvoorspelbare valwind is de meest waarschijnlijk oorzaak van de ramp met de DC-10 van Martinair. Deskundigen kunnen niets anders bedenken. De gezagvoerder, een van de meest ervaren vliegers van de Nederlandse chartermaatschappij, had voor de landing van de vlucht MP 495 geen problemen gemeld. Het vliegtuig was technisch ook in een goede conditie. Wel hing er tijdens de landing boven het vliegveld van Faro een zwaar onweer.

Toch waren de weersomstandigheden volgens voorzitter B. Baksteen van de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) niet van dien aard dat de gezagvoerder moest uitwijken naar een ander vliegveld. 'Normaal vormt dergelijk weer geen enkel probleem.' Hij vreest dat het Martinair-toestel vlak voor de landing plotseling een extreem harde, neerwaartse windstoot heeft gekregen.

'Op die hoogte valt er niets meer te corrigeren. Het vliegtuig wordt dan gewoon naar beneden gedrukt en bonkt met veel geweld op de grond. Dan is het einde bericht. Het heeft niets te maken met menselijk falen of technische gebreken. Zo'n ramp is niet te voorkomen.' De mogelijkheid van blikseminslag verwerpt Baksteen: 'Een vliegtuig is daar niet gevoelig voor.'

Baksteen wijst erop dat de DC-10 doormidden is gebroken. 'Dat onderschrijft de stelling dat het vliegtuig is neergestort.' Hij gelooft niet dat het toestel is verongelukt doordat het bij de landing schuin hing, waardoor een vleugel de grond raakte. 'Daar kan een vliegtuig tegen, althans daarvan raakt het niet zo beschadigd.' Getuigenissen over het slepen van een vleugel over de grond sluiten naar zijn mening extreem harde valwind, zogeheten windschering (*wind shear*), als belangrijkste oorzaak van de ramp niet uit.

Ook voorzitter L. Bakker van de internationale vliegersfederatie Ifalpa acht het 'redelijk waarschijnlijk' dat de weersomstandigheden de ramp hebben veroorzaakt. Zowel Bakker als Baksteen stelt dat de gezagvoerder bij harde valwind op geringe hoogte in een situatie van overmacht verzeild raakt. Baksteen: 'Je kunt je toch al moeilijk tegen windschering wapenen. Maar als het vliegtuig laag vliegt, is er zeker geen ruimte meer voor correctie. Het is gewoonweg onbestuurbaar.'

In Europa komen extreem harde valwinden weinig voor. Toch is het heel goed mogelijk dat de DC-10 van Martinair er door is getroffen. Meteoroloog G. Groen, hoofd meteo-Schiphol van het KNMI, noemt het zeer waarschijnlijk dat zich in Faro valwinden hebben voorgedaan.

Hij vertelt dat maandagmorgen een zwaar onweer boven het zuidelijkste puntje van Portugal hing. Er stond een vrij krachtige grondwind uit het zuid-oosten, die tijdens de landing van de

MP 495 met flinke windstoten naar het zuiden draaide. Volgens Groen was de bemanning van het Martinair-vliegtuig bij de voorbereiding van de vlucht op de hoogte gebracht van het naderend onweer. 'Het stond in de weersverwachting van Faro, die internationaal wordt verspreid. Maar het was geen situatie om niet te vliegen.'

De meteoroloog zegt dat gezien de opbouw van de buien het ontstaan van valwinden waarschijnlijk is. 'Er was een verticale opbouw van de onweerswolk tot een hoogte van 11,5 kilometer. De bovenlucht is erg koud. Bij onweer komt een deel van die koude lucht naar beneden. Die neerwaartse wind kan een hoge snelheid bereiken. Op de grond waaert die wind uit en kan de heersende wind behoorlijk veranderen. De combinatie van grondwind en valwind heeft grote invloed op de baan van het vliegtuig.'

Valwinden zijn niet te voorspellen. Ze kunnen zich in een paar minuten ontwikkelen. Instrumenten om in de cockpit de kracht van valwinden te meten zijn nog in ontwikkeling. Groen: 'Maar als je het kunt meten, heb je er nog weinig aan. De moeilijkheid is dat je nauwelijks op dergelijke wisselende winden kunt anticiperen. Dat zie je aan het andere vliegtuig van Martinair, de Boeing 767, die kort voor de DC-10

probleemloos op Faro landde.'

Dat de gezagvoerder van het verongelukte vliegtuig van tevoren twee landingen afbrak, hoeft volgens de voorzitters van de twee pilotenorganisaties geen betekenis te hebben. Baksteen van de VNV: 'Je komt wel eens niet lekker uit. In die gevallen is het verstandig om weg te vliegen en het nog eens te proberen.'

Ifalpa-man Bakker vermoedt dat de twee pogingen te maken hebben met de landingsbaan die op dat moment in Faro in gebruik was. Vanwege de minder voorkomende oostenwind moest het Martinair-vliegtuig landen op baan 11. Deze landingsbaan heeft, in tegenstelling tot de vanwege de overheersende westenwind veel meer gebruikte baan 29, geen Instrument Landingssysteem (ILS).

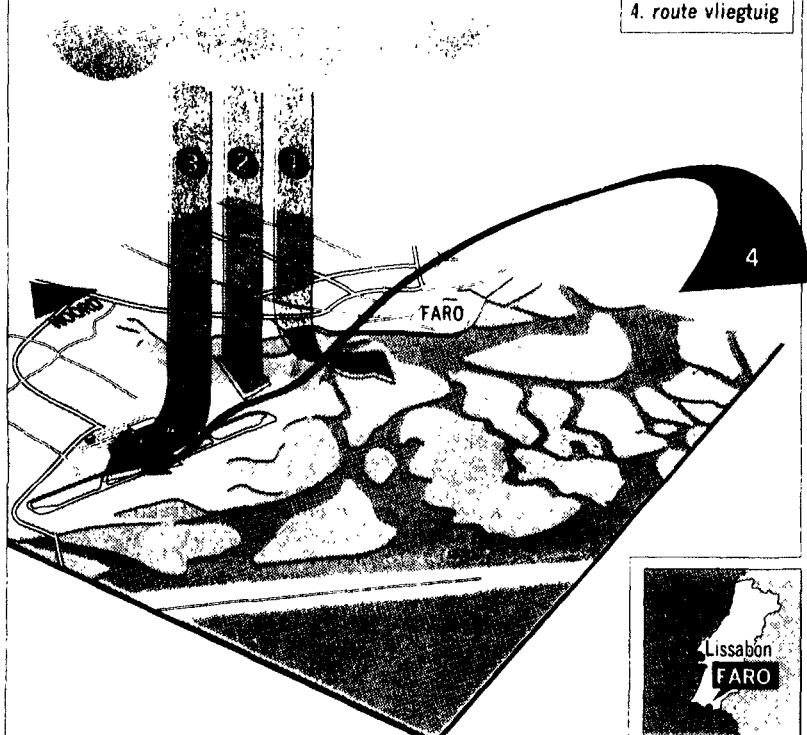
ILS is een radiobaken met afstandsindicatie. Zonder ILS kan de vlieger minder nauwkeurig zijn positie ten opzichte van de landingsbaan bepalen. Bakker: 'Bij slecht zicht komt de vlieger uit de wolken en kan als gevolg van de onnauwkeurigheid van zijn apparatuur merken dat hij iets terzijde van de baan terecht dreigt te komen. Als hij genoeg brandstof hebt, maak hij een doorstart om het opnieuw te proberen. Niets bijzonders.' Zowel Bakker als Baksteen onderstreept dat het vliegveld van Faro op geen enkele wijze slecht bekend staat.

De DC-10, die in 1971 op de luchtroutes verscheen, heeft een slechte reputatie, maar Bakker en Baksteen vinden dat volkomen ten onrechte. Beiden noemen het vliegtuig dik in orde en heel betrouwbaar.

Microburst als mogelijke oorzaak van vliegcrash Faro

Het optreden van zeer plaatselijke, omlaag gerichte windstromen kan een verklaring zijn voor de crash van de DC-10 van Martinair

1. tegenwind
2. daalwind
3. rugwind
4. route vliegtuig



Martinair waagt zich niet aan gissingen en speculaties

Van onze verslaggevers

AMSTERDAM — In de hal bij de balie van het hoofdkantoor van Martinair Holland op Schiphol staat de vlucht nog tot laat in de middag aangeven. Bovenaan op een mededelingenbord, met registratienummer, uitgang, bestemming, vertrektijd en het vluchtnummer. MP 495. Pas tegen het avonduur worden de gegevens uitgewist.

Wat stewardessen staan met elkaar te praten, maar het blijft stil. Ook als ze de resten van het rampvliegtuig op een televisietoestel gadeslaan. Stewards zitten op de rand van hun bureau en lopen bij het zien van de beelden weg. Er heerst ongeloof en verslagenheid.

Martinair geeft vanaf maandagmorgen ongeveer om het uur een briefing op Schiphol voor de pers. Er is veel onzekerheid, er zijn veronderstellingen, speculaties over het weer in Faro, maar daarop wil woordvoerder U. Buys van Martinair toch liever niet ingaan. Volgens sommigen was het in Faro ten tijde van het ongeluk zeer slecht weer,

zou er voor en na de mislukte landing sprake zijn geweest van onweer. Buys houdt het voorlopig op 'buiig en regenachtig'. 'Het weer was in ieder geval niet zo slecht dat er een landing niet mogelijk was', heeft Buys vernomen van gezagvoerder F. Charbon, die zijn toestel enkele minuten voor de ramp met de DC-10 nog zonder problemen aan de grond kon zetten. 'Niets wordt uitgesloten, maar het weer wordt niet in eerste instantie als belangrijkste oorzaak gezien.'

'Een zeer ervaren bemanning', zegt Buys over de crew. 'Er bestaat geen enkele twijfel over hun deskundigheid.' Er is telefonisch contact geweest met gezagvoerder H. van Staveren van het ramptoestel, maar ook daarover wil Buys niet te veel kwijt. 'De captain is in staat te spreken en heeft een verklaring afgelegd, maar onzeker is het of die op schrift wordt gesteld.'

Een crisisteam in het sportcentrum De Elzenhof op Schiphol vangt intussen ongeruste familieleden op. Het crisisteam bestaat uit personen die ook hulp

verleenden aan de nabestaanden en slachtoffers van de Bijlmerramp in oktober. Binnen liggen passagierslijsten ter inzage. Een met de namen van passagiers van de Boeing 767 die pal voor het ramptoestel in Faro veilig landde, de ander met de namen van de passagiers in de DC-10. De pers wordt op flinke afstand gehouden, en kennissen en vrienden van slachtoffers zijn spaarzaam in hun mededelingen.

En dan eindelijk vertrekt om ongeveer half vijf in de middag een Airbus richting Portugal. Aan boord een traumateam van het Academisch Medisch Centrum (AMC) in Amsterdam, acht man van het Rampen Identificatie Team (RIT), enkele brandwondenspecialisten en een groep journalisten.

Waar het vliegtuig zal landen, is op het moment van vertrek nog onduidelijk. Als het vliegveld van Faro nog niet is vrijgegeven, wordt Lissabon of anders het Spaanse Sevilla aangehouden. Dat zou een oponthoud in de reis naar Faro betekenen van vele uren.

In de vroege avond blijkt dat de ba-

nen van de luchthaven Faro weer zijn opengesteld. De verwachting op Schiphol is dat de Airbus een groot aantal gewonden van het ramptoestel vanuit Faro terug zal vliegen naar Amsterdam. De passagiers worden in de loop dinsdagochtend terugverwacht op Schiphol.

Bij een volgende briefing lijkt Martinair-woordvoerder Buys iets van optimisme ten toon te spreiden. 'Het aantal overlevenden overtreft in verre het aantal verongelukten', weet Buys in de vooravond, maar passagierslijsten zijn er nog steeds niet. 'Namen worden pas vrijgegeven als alle gewonden zijn bezocht en vermisten opgespoord.'

Op de luchthaven Schiphol zelf lijkt het maandag rustiger dan normaal. Alle vluchten naar Faro zijn geannuleerd, maar zowel in de vertrek- als aankomsthal lijkt de ramp in de Algarve aan de passagiers voorbij te zijn gegaan. De avondkranten blijven grotendeels in de rekken van de kiosken liggen en aankomende reizigers maken niet de indruk op de hoogte te zijn.

Buys' aanvankelijke optimisme blijkt

een uur later hevig getemperd als hij meldt dat er al zeker 52 slachtoffers zijn geborgen. 'De omstandigheden worden er niet vrolijker op. Een groot aantal gewonden is opgenomen in kleine klinieken in de Algarve of overgebracht naar hotels, waar ze nog niet staan gergistreerd.'

'Het is een heel karwei de lijsten met namen naar buiten te brengen, omdat we niet het risico willen lopen meer slachtoffers te noemen dan er werkelijk zijn. De lokale radio en televisie in de Algarve werken mee om een goed overzicht te krijgen van het aantal overlevenden en gewonden. Het zou zeer onverstandig zijn als we nu met gissingen naar buiten komen.'

Nog geen twee weken geleden heeft Martinair een prijs gewonnen, uitgereikt door de Nederlandse Reisindustrie. Voor de beste chartermaatschappij van 1992. In een kantine-achtige ruimte op het hoofdkantoor van Martinair Holland heeft de aankondiging daarvan maandag nog maar kort op het mededelingenbord gehangen.

'RUKWIND VELDE

Uitlatingen Schröder van Martinair vallen slecht

Van onze verslaggevers

SCHIPHOL — De DC-10 van Martinair is op de luchthaven van Faro verongelukt door een plotse-linge zijwaartse wind. Die stak zo snel op dat de verkeersleiding aan de grond geen kans meer zag de bemanning van het toestel tijdig te waarschuwen. Enkele ogenblikken later sloeg het toestel tegen het beton van de landingsbaan te pletter.

Normale vlucht

Tot op dat laatste moment was de rampvlucht van de Anthony Ruys, met 327 passagiers en 13 bemanningsleden, 'een volstrekt normale vlucht'. Directeur Martin Schröder van de chartermaatschappij heeft dat gisteravond op Schiphol bekendgemaakt, kort nadat twee vliegtuigen van Martinair bijna tweehonderd overlevenden van de vlieg-ramp hadden terugggebracht in Nederland.

De internationale organisatie van verkeersvliegers Ifalpa en de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) waren gisteravond ongelukkig met de uitspraak van Schröder dat de ramp is veroorzaakt door 'plotselinge harde zijwaartse wind'. Zij achten die conclusie 'prematuur' en vinden bovendien dat Schröder zich met zijn uitspraak niet houdt aan de internationale code dat eerst het

vooronderzoek moet zijn afgerond. „Die code dient om speculaties te voorkomen”, aldus de organisaties.

De als noodhospitaal ingerichte Airbus Prins Maurits had 36 zwaargewonden uit Portugal opgehaald. Korte tijd later landde ook een ander toestel van Martinair op Schiphol met aan boord ruim 150 overlevenden.

De emoties konden de vrije loop krijgen toen zij met hun familieleden, grondig afgeschermd van de buitenwereld, werden verenigd.

Volgens Schröder is de verongelukte DC-10 — anders dan verklaringen van passagiers deden vermoeden — meteen al bij de eerste landingspoging verongelukt. De Anthony Ruys was recht voor de baan, op de goede hoogte en met de juiste naderingssnelheid komen aanvliegen.

Op 50 meter hoogte werd het toestel getroffen door een windvlaag van opzij. „Er ontstond hierdoor zo'n formidabele neerwaartse druk, dat de piloot niets meer kon doen”, aldus Schröder.

Door de krachtige zijwind kwam de DC-10 met een klap op de landingsbaan terecht, waarbij een deel van de vleugel afbrak. Vervolgens crashte het vliegtuig.

DC-10'

Veel lof voor hulp cabine- personeel

Van een onzer verslaggevers

AMSTERDAM — „Veertig keer heb ik letterlijk bij mezelf gedacht: spring, het is jij of ik, spring! Op die manier heb ik veertig mensen uit het vliegtuigwrak gewerkt. Jij of ik. En ze sprongen, gelukkig.”

Complimenten

Het is die houding, die de stewardessen van Martinairs vlucht MP 495 na de ramp in Faro heel veel complimenten van de passagiers heeft opgeleverd. Eerst aan het lot van de passagiers denken, dan aan jezelf. Een bijna bovenmenselijke opgave in een brandend vliegtuigwrak, waar de primaire overlevingsdrang voor velen de enige drijfveer is.

Jij of ik — het is een keuze waarvoor geen opleiding bestaat, maar het is tegelijkertijd een cruciale vraag waar het cabinepersoneel elke vlucht opnieuw op ge-

prepareerd moet zijn. Het commentaar op de moedige houding van de stewardessen, die hun twee collega's Mireille Roelofs en Simone Straetmans bij de ramp verloren, spreekt boekdelen over het antwoord dat zij in Faro gaven.

Belangrijkste taak

„Service aan boord is belangrijk, het cabinepersoneel is het gezicht van de maatschappij”, zegt U. Buys namens Martinair. „Maar verreweg de belangrijkste taak van de stewardessen is natuurlijk de veiligheid van de passagiers. En, zoals je hebt kunnen zien: de opvang van de mensen na zo'n ramp. Daarbij moet het cabinepersoneel niet alleen een bijzondere rol vervullen, maar ook in staat zijn de eigen ervaringen even weg te cijferen. En dat terwijl bij hun de emoties natuurlijk net zo diep zitten als bij de andere overlevenden. Ze doorstaan immers allemaal dezelfde ramp.”

'MOGEN WIJ DE DODEN ZIEN?'

Psycholoog heeft handen vol aan bepraten mensen

Van een onzer verslaggevers

FARO — Klinisch psycholoog E. Koch en directeur F. Pedersen van Martinair zijn nog maar net begonnen met hun informatiebijeenkomst in de bovenzaal van Hotel Eva in Faro of enkele getroffen passagiers komen geëmotioneerd overeind. „U praat wel over naar huis gaan in een 767 van Martinair”, roept een man, „maar het probleem is dat tachtig procent van de mensen nu niet en misschien nooit meer wil vliegen.”

Begrip

„Dat hebben wij ook gehoord en wij begrijpen u volledig. Maar wat is het alternatief om zo snel mogelijk naar Amsterdam te komen”, probeert de man van Martinair.

„De trein”, roepen verscheidene mensen in de zaal.

„Dan moet er zo veel keren worden overgestapt — en u bent misschien wel drie of vier dagen onderweg”, wordt er vanachter de tafel gereageerd.

„Hoeveel keer overstappen dan? Hebben jullie daar eigenlijk al naar geïnformeerd”, klinkt het geïrriteerd.

Dat blijkt niet het geval te zijn.

Sussen

Mensen die in de trein willen stappen kunnen wij niet tegenhouden. Dat willen wij ook niet”, probeert de psycholoog nog een keer te sussen.

„Maar waarom hebben jullie dan niet alvast wat plaatsen voor ons geregeld? Maandagavond hebben een heleboel mensen al gezegd dat zij het vertikken om weer in een vliegtuig te stappen. Wij willen een trein met veel comfort.”

Een man die nog niets heeft gezegd gaat staan en zegt op plechtige toon: „Deze mensen hier hebben traumatische dingen meegemaakt. De angst voor vliegen is ontzettend groot. Daarom moet Martinair voor goede begeleiding zorgen als mensen met de trein willen. Dat hoort gewoon zo.”

Vliegen beter

Psycholoog Koch begrijpt het, want het is natuurlijk niet niks wat deze mensen hebben meegemaakt. Toch blijft hij er bij dat vliegen beter is: „Ik kan mij heel goed voorstellen dat velen hier hun bekost hebben van opstijgen en landen. Toch is het ook uit het oogpunt van behoorlijke verwerking van het gebeurde niet aan te bevelen dagenlang in een trein te gaan zitten. Waar u allen zeer bij gebaat bent, is zo snel mogelijk terug te zijn in de eigen omgeving, want daar kan hulpverlening optimaal worden georganiseerd. Dat is hier extreem moeilijk, in vergelijking althans met wat er in Nederland kan gebeuren.”

Niet overtuigd

Na nog enig heen en weer gepraat laat een groep van twintig mensen zich niet overtuigen. „Wat mijnheer Koch zegt, kan uit medisch of een ander oogpunt allemaal wel waar zijn, maar wij hebben een eigen oogpunt en dat brengt ons ertoe niet in een vliegtuig te stappen. Zo iets laat zich niet beredeneren”, zegt een man die zich heeft

ontwikkeld tot woordvoerder van de groep. Hij verlangt tijdens de treinreis psychische en medische begeleiding.

Directeur Pedersen: „Aan alle kanten wordt geadviseerd zo snel mogelijk naar huis te vliegen. Maar als u dat niet wilt, dan houdt het op.”

Als iemand met een beneopen stem informeert naar de medepassagiers die niet kunnen kiezen tussen vliegtuig en trein — de doden, de vermisten en de zwaargewonden — valt er even een stilte. De directeur van Martinair legt uit dat er grote problemen zijn met de namen: „Als Portugezen namen van Nederlanders moeten noteren, zoals in het ziekenhuis is gebeurd, leidt dat tot schrijffouten. Een aantal namen is niet thuis te brengen. Zo stonden er ook vier Portugese namen op de lijst”, zegt Pedersen. „Wij hebben wel vastgesteld dat er 53 mensen vermist zijn; dertig liggen er met ernstige brandwonden in Lissabon en zestig zijn er in het ziekenhuis van Faro. Zij gaan op een paar na vandaag naar Schiphol, want de faciliteiten zijn hier toch minder dan wij in Nederland gewend zijn.”

Doden

„En de doden,” wil iemand weten. „Mogen wij de doden zien?”

Pedersen: „Een ander vliegtuig zal de stoffelijke overschotten hopelijk vanavond naar Nederland brengen, maar ik weet niet wanneer een en ander zal worden vrijgegeven door de autoriteiten hier. De rijkspolitie is nu nog met de identificatie bezig. De effectieve identificatie zal op Schiphol zijn.”

Dan komen de praktische problemen aan bod. Hoe kun je reizen zonder ticket, zonder paspoort en zonder geld? Wie

rijdt de in Amsterdam geparkeerde auto naar Friesland? Staan er taxi's klaar? Wat is er overgebleven van de bagage. Mag er voor vertrek nog even naar worden gezocht?

Over de bagage is de directeur van Martinair somber: „Dat zit altijd in het achterste deel van het vliegtuig. En precies dat deel is het ergste beschadigd. Maar wat er wordt gevonden wordt naar Nederland gebracht.”

Kerstvakantie

Er blijken zowaar nog enkele mensen die hun kerstvakantie willen voortzetten. Hun aantal is op de vingers van een hand te tellen. Een groepje van zeven mensen verkliest het om de ramp in Faro te verwerken. Over vakantie willen zij niet spreken.

En wat blijkt aan het eind van de informatiebijeenkomst?

Ook in barre omstandigheden verloochent de Nederlander zijn volksaard niet, want het wordt even stil in de zaal bij de vraag: „Wie betaalt de rekening van dit hotel? Ik kan dat met die van het Rode Kruis gekregen kleren en slippers niet doen.”

Het antwoord van directeur Pedersen doet de vragensteller opgelucht ademhalen: „Martinair betaalt vanzelfsprekend en in ons vliegtuig vindt u joggingpakken.”

De berooide passagiers sloffen in hun overwegend te krappe broeken en jasjes, die zij van de hulporganisaties hebben gekregen, de zaal uit. De eigen kleding is verbrand, verscheurd of zit onder het bloed.

Een jongetje van tien probeert niet stijfjes te lopen. Zijn moeder zegt: „Joh, schaam je maar nergens voor, want je ziet het toch, iedereen loopt hier mank.”

Onderzoek maar ook speculaties over oorzaak

Van onze verslaggevers

SCHIPHOL — Nederland stelt een onafhankelijk onderzoek in naar de toedracht van de ramp. De Nederlandse wet schrijft dat voor bij een ongeluk met een Nederlands toestel. Mr. J. Biemond, directeur van Rotterdam Airport, is gisteravond benoemd tot onafhankelijk vooronderzoeker. In Faro zijn al drie functionarissen van het Bureau Vooronderzoek Ongevallen aanwezig.

Minister Maij (verkeer) zei gisteren dat aanvankelijk naar een onafhankelijk vooronderzoeker was gezocht in Defensie-kringen. Aangezien het toestel door Martinair was verkocht aan de luchtmacht, is daarvan afgezien, aldus Maij.

Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de nieuwe Luchtvaartongevallenwet, naar verwachting rond 1 februari 1993, heeft minister Maij contact gehad met de Raad voor de Luchtvaart. De nieuwe wet schrijft voor dat onderzoeken naar vliegtuigongelukken niet meer door de Rijksluchtvaartdienst gedaan mogen worden, omdat de dienst zelf partij is.

Conclusies

De voorzitter van het Portugese vakverbond van verkeersvliegers en ander vliegend personeel, J. dos Santos Brás, heeft al voorzichtig conclusies getrokken uit het ongeluk. „De gezagvoerder moet verrast zijn door een windvlaag. Een andere oorzaak kan ik niet bedenken. Alles wijst er op dat de wind onder de rechtervleugel is geslagen en dat daardoor de linkervleugel tegen de grond is gedrukt. Dat verklaart ook waarom de linkervleugel is afgebroken en links van de landingsbaan terecht is gekomen, terwijl de rest van de DC-10 rechts van de baan in brand is gevlagen.”

Brás zegt geen schuldigen te kunnen aanwijzen voor de ramp in Faro. Hij houdt het simpel op een 'stom ongeluk'.

„Het toestel was technisch in orde, het weer was slecht maar niet meer dan dat, op de verkeerstoren in Faro zijn evenmin fouten gemaakt. De theorie dat een plotselinge windstoot de rechtervleugel heeft opgetild, lijkt me heel acceptabel. Onze mensen die bij het onderzoek in Faro betrokken zijn, onderschrijven dat ook”, zegt hij.

Manco

De luchthaven van Faro staat volgens Brás te boek als 'ronduit veilig'. Het enige manco is dat er geen Instrument Landing Systeem (ILS) aanwezig is. Volgens de

Portugese vliegersbond is zo'n systeem — op deze luchthaven met een druk en nog altijd toenemend toeristisch verkeer — onmisbaar. Niettemin is Faro volgens Brás voldoende toegerust om de veiligheid te waarborgen.

„In Lissabon is er vaak mist, in Porto kan het spoken, maar Faro is altijd open. Dat is eigenlijk de vaste uitwijkhaven voor het geval de andere twee luchthavens gesloten zijn”, zegt Brás.

De omstandigheden waaronder de MP 495 op Faro moest landen, waren volgens de voorzitter van de vliegersvereniging niet onoverkomelijk. „Dan had de gezagvoerder al ruimschoots voor het binnenvliegen van het Portugese luchtruim besloten om uit te wijken naar Lissabon of Sevilla.”

Onderstel

De verongelukte DC-10 van Martinair heeft door een nog niet verklaarde reden een 'harde landing' op het vliegveld van Faro moeten maken. Mogelijk is daarbij het onderstel bezwaken.

„Een menselijke fout? Ik kan het me nauwelijks voorstellen”, zegt dr. ir. J.A. Mulder, hoogleraar stabiliteit en besturing aan de faculteit der Luchtvaart en Ruimtevaarttechniek in Delft en zelf gezagvoerder op een Boeing. Mulder: „Ik beschik nog niet over alle gegevens. Ik zit hier in mijn stoel en probeer een verklaring te vinden. Was de wind te hard? Heeft de piloot de limiet overschreden? Is de toch uiterst geringe mogelijkheid van een technische storing de oorzaak? Ik kan me dat allemaal niet voorstellen. Ik krijg het beeld van een gewone harde landing. Wat daarbij is misgegaan kunnen we dadelijk exact uitrekenen als we alle gegevens binnen hebben.”

Correcties

Mulder legt uit dat de piloot de normale procedures heeft gevolgd: „Bij het aanvliegen kan hij met de hand of met de automatische piloot werken. Beide zijn goed. De automatische piloot is gemakkelijker, de instrumenten corrigeren de windstoten en de piloot kan zich concentreren op navigatie. Het toestel zakt glijdend tot 620 voet en dan moet je in Faro, waar geen Instrument Landing Systeem aanwezig is, het met de hand overnemen.”

In Faro deden zich daarbij volgens Mulder twee moeilijkheden voor:

- De zijwind uit het zuiden. Het vliegtuig vliegt dan met de kop tegen de windrichting in. De piloot lijnt het toestel recht door het richtingsroer in de staart, dat wordt bediend met het voetenstuur. „Het toestel wordt dan meegevoerd met de wind en om dat te verhinderen rol je het toestel wat naar rechts met het rolstuur. Ik vind het zelf heel gemakkelijk. Je komt recht op de landingsbaan met je neus omhoog, je maakt een afhang en het landingsgestel komt als eerste op de baan. Dan pas gaat je neuswiel naar beneden.”

- De turbulentie. „Aan kleine effecten doe je niets, je stuurt alleen de grote effecten weg en concentreert je op de algemene koers en daalhoek. Ik geloof ook niet dat de DC-10 is afgedreven. Als gezagvoerder laat ik mijn co-piloot exact op het midden van de baan aansturen. Ik duld geen centimeters afwijking. Ik weet dat deze gezagvoerder dezelfde filosofie heeft gehad.”

Emotionele taferelen

SCHIPHOL — In de kelder van de nieuwe G-Pier op Schiphol speelden zich gisteravond emotionele taferelen af bij de hereniging van vele honderden familieleden en vrienden met passagiers van de verongelukte DC-10.

Met een Airbus A310, die tot 'vliegend hospitaal' was omgebouwd en een Boeing 767, kwamen 46 gewonden op stretchers en ongeveer 150 niet gewonde passagiers terug uit Faro. De gewonden werden — nadat ze even hun familie hadden ontmoet — met ambulances overgebracht naar ziekenhuizen in de omgeving. Op Schiphol werd de groep opgewacht door minister Maij (verkeer) en president-directeur Schröder van Martinair.

De passagiers waren volgens minister Maij 'dankbaar' weer in Nederland terug te zijn. „De mensen waren zeer te spreken over de hulp van de Portugese autoriteiten, de plaatselijke hulpverleners en de bemanning van het verongelukte vliegtuig.”

De familieleden werden bij hun aankomst op de luchthaven zorgvuldig afgeschermd van nieuwsgierigen, omdat traumateams van het AMC en het VU-ziekenhuis het volgens Martinair 'niet verantwoord vonden om de passagiers en hun familieleden te veel bloot te stellen aan belangstelling van buitenaf'.

Het eerdere voornemen om de toestellen achter het Martinairgebouw uit te laden op de

Familie zorgvuldig afgeschermd van vele nieuwsgierigen

plaats waar ook de zogenaamde 'gipsvluchten' aankomen, werd daarom afgeblazen. Slechts een handjevol fotografen werd toegestaan, vanaf de nabijgelegen F-Pier te kijken naar het overladen van de brancards in de ambulances.

Om tien over half acht taxiede het eerste toestel naar pier G6 met aan boord 36 op stretchers vervoerde gewonden en enkele ongeschonden passagiers. Twintig minuten later volgde het tweede toestel met 10 gewonden en een grotere groep van ruim 100 gelukkiger vakantiegangers. De fotografen werden op honderden meters afstand gehouden. De G-pier was ook nog verduisterd, waardoor de ontruiming van de vliegtuigen voor de buitenwacht een schimmenspel bleef.

De gewonden uit de eerste vlucht werden afgevoerd naar het AMC en het VU-ziekenhuis in Amsterdam. Voor de gewonden uit het daaropvolgende vliegtuig was in Utrecht een ziekenhuis in gereedheid gebracht.

In de loop van de middag waren al vele honderden familieleden naar Schiphol afgereisd, waar zij in de sporthal De Elzenhof werden opgevangen. De luchthaven hield rekening met

een toeloop van 600 tot 1000 mensen. De familieleden gingen vanaf de sporthal met eigen vervoer naar een afgelegen parkeerplaats, van waar zij met bussen naar de G-Pier werden vervoerd.

Zij moesten nog lange tijd geduld hebben, omdat de aankomsttijd enkele keren werd verschoven. Pas om half acht 's avonds landde het eerste toestel, korte tijd later gevolgd door het tweede.

Familieleden die een dode te betreuren hadden, werden daarvan al eerder op de dag door Martinair persoonlijk op de hoogte gebracht. Velen hadden door het uitblijven van een telefoontje met goed nieuws alle hoop al laten varen. Lange tijd verkeerden veel mensen nog in onzekerheid, omdat de definitieve lijst met geïdentificeerde slachtoffers niet zoals werd verwacht rond het middaguur maar pas aan het eind van de middag kon worden vastgesteld.

Volgens Martinair bleken mensen die op de lijst van vermisten stonden, nog te leven of was de woonplaats nog onbekend. Eerdere publicatie zou volgens woordvoerder U. Buys 'een reeks van ridicule en vervelende' telefoontjes hebben veroorzaakt.

Buys gaf toe, dat ook de concurrentie in de luchtvaartwereld een vertragende factor is geweest. Reisbureaus die bij organisatoren boeken, geven vaak geen woonplaatsen door omdat ze vrezen dat de concurrentie buiten hen om de klanten benadert.

Maar er blijven zaken, die nooit in een simulator kunnen worden nagebootst, geeft Offerman toe. Zoals de geweldige krachten die tijdens een crash optreden. De emotie van leven en dood. En het alerbelangrijkste: het antwoord op de vraag: springen, jij of ik. Niemand weet vooraf hoe hij zo'n vraag beantwoordt, behalve de stewardessen van Martinair, die hun emoties nu, twee dagen na de ramp, in volle hevigheid op zich af zien komen.

Veiligheid aan boord centraal tijdens opleiding

De veiligheid aan boord en het optreden bij ongevallen staat centraal tijdens de selectie en opleiding van het cabinepersoneel.

Martinair krijgt per jaar zo'n 5000 aanmeldingen voor 'slechts' 300 opleidingsplaatsen. Lang niet iedereen beschikt dan ook in voldoende mate over de gewenste combinatie van eigenschappen als stressbestendigheid, onafhankelijkheid, doortastendheid, initiatief en teamgeest.

Wie deze eigenschappen in de selectie toont, wordt vervolgens in de praktijk zwaar op de proef gesteld. In de *flight simulator*, een bewegende vliegtuigcabine, waarin veel rampsituaties worden nagebootst.

De KLM past soortgelijke trainingen toe. „Verstikkende rook, oncontroleerbare bewegingen, enorm lawaai, de bediening van apparatuur en bluswerktuigen in noodsituaties, evacuatie, we hebben het allemaal. Er is zelfs een bijl aan boord”, zegt woordvoerder Peter Offerman. „Mensen die uit pure paniek hun stoel niet willen verlaten, verstijfd zitten van schrik. Dat wordt levensecht nagespeeld, want het is de praktijk. Dat blijkt ook uit de spaarzame opnamen van echte ongelukken die we bij de training gebruiken, amateuropnamen van passagiers die rampen overleefden of zagen gebeuren. Je moet goed getraind zijn en een sterke persoonlijkheid hebben om die *flight safety training* (vluchtveiligheidsopleiding) door te komen.”

„Al die zaken worden bij de voorbereiding van elke vlucht met de voltallige cabinebemanning doorgesproken. Daarbij stelt de cabine-manager, de purser, willekeurige leden van de bemanning vragen over het optreden in rampsituaties. Zijn de antwoorden niet bevredigend, dan heeft de purser het recht de bemanningsleden voor de vlucht te vervangen. En naast deze methode om de kennis op peil te houden, is er ieder jaar nog een herexamen. Voor wie deze testen niet met goed gevolg aflegt, is het definitief 'einde oefening'.”

VERTRAGING BIJ TERUGREIS

Vervoer van gewonden vergt veel tijd

Van onze verslaggevers

SCHIPHOL — De terugreis naar Nederland liep gisteren voor de overlevenden van de vlieg-ramp aanzienlijke vertraging op, omdat het vervoer van de patienten van de ziekenhuizen naar de luchthaven meer tijd in beslag nam. Bovendien leidde het aanhoudende slechte weer boven de zuidkust van Portugal tot langdurig oponthoud.

Zes overlevenden weigerden nog met een vliegtuig naar Nederland terug te keren. Voor hen werd een busreis geregeld, die bijna drie dagen zal duren.

Zes anderen durfden op het laatste moment op de luchthaven ook niet in het toestel te stappen, dat hen gisteravond naar Nederland zou terugbrengen. Zij hebben van Martinair geld gekregen om nog twee weken in de Algarve te blijven om dan misschien alsnog per vliegtuig naar huis terug te keren.

Bemanning

Gisterochtend vroeg was een deel van de bemanning van de verongelukte DC-10 met enkele passagiers al op Schiphol teruggekeerd. De drie bemanningsleden uit de cockpit waren in Portugal achtergebleven met het oog op het onderzoek. Op dat moment was al duidelijk dat twee stewardessen, de 23-jarige Simone Straetmans uit Rotterdam en haar 24-jarige collega Mireille Roelofs uit Amsterdam bij de ramp waren omgekomen.

In Lissabon zijn in ziekenhuizen nog zeker 33 zwaar gewonde overlevenden achtergebleven. Het is de bedoeling dat ook zij vandaag nog in Nederland zullen terugkeren.

Ook zullen in de loop

van de dag de stoffelijke resten van de omgekomen slachtoffers op Schiphol aankomen. Een van de nieuwe hangars op de luchthaven is als mortuarium ingericht. De leden van het Rampen Identificatie Team zullen daar de komende dagen hun werk voortzetten.

De Nederlandse ambassade en de Portugese autoriteiten hebben gisteren een mouw moeten passen aan een wet die zegt dat niet-geïdentificeerde lichamen Portugal niet mogen verlaten. Deze wet is bedoeld om te voorkomen dat overleden Portugezen zonder tussenkomst van justitie naar het buitenland worden gebracht.

Gebruikelijk

Het Rampen Identificatie Team wilde volgens de eerste ambassadesecretaris, D. Dissevelt de vaststelling van de identiteit het liefst op Schiphol uitvoeren. Daar zijn dan alle denkbare persoonsgegevens beschikbaar. „Het is tegenwoordig gebruikelijk dat zo iets in het land van de overledenen gebeurt”, aldus Dissevelt.

Vandaag komen een werkgroep van Martinair en betrokkenen bij elkaar om voorbereidingen te treffen voor een herdenkingsdienst. Wanneer die zal worden gehouden staat nog niet vast.

Martinair verwacht de komende tijd veel schadeclaims van slachtoffers. Directeur Schröder ontkende gisteren met klem, dat de DC-10 — die al aan de luchtmacht was verkocht maar vanwege de Kerstdrukke weer was ingezet — niet verzekerd zou zijn geweest.

In Faro is onder de autoriteiten grote ergernis ontstaan over kritiek uit Nederland als zouden de medische voorzieningen in Zuid-Portugal ernstig te wensen zou overlaten. De gouverneur van de Algarve Cabrito Neto reageerde verontwaardigd 'dat ziekenhuizen, artsen en verpleegkundigen in Portugal ten minste zo goed zijn als in Nederland'.

Familie mag gratis annuleren

HOOFDDORP — Touroperators zijn bereid de vakantieboekingen van directe familieleden van slachtoffers van de ramp met de DC-10 zonder kosten te annuleren.

Voor familieleden van doden of zwaar gewonden voorziet de polis van de annuleringsverzekeraars al in die mogelijkheid, maar de touroperators hanteren deze richtlijnen ook voor familieleden van andere slachtoffers.

Paus betuigt medeleven na tragedie

● Paus Johannes Paulus II heeft zijn medeleven met de slachtoffers van de vlieg-ramp in Faro betuigd. In een telegram aan kardinaal Simonis laat de paus weten 'met diepe smart' van de ramp te hebben gehoord. Hij heeft Simonis verzocht de familieleden van de slachtoffers op de hoogte te stellen van zijn medeleven en zijn geestelijke verbondenheid met hen. Ook voorzitter Deetman van de Tweede Kamer heeft — namens het parlement — zijn medeleven betuigd met de familieleden van de omgekomen passagiers en de gewonden.

Schröder: Een schokkende, ontstellende gebeurtenis

Van onze verslaggevers

SCHIPHOL — „Je houdt natuurlijk rekening met de mogelijkheid van een grote calamiteit, maar het blijft altijd een schokkende, een ontstellende gebeurtenis." Dat was de reactie van Martin Schröder, directeur van Martinair, gistermorgen op de vliegcrash met de DC-10 'Anthony Ruys'.

Enkele uren eerder waren Schröder en zijn echtgenote teruggekeerd van een cruise in het Caribisch gebied. „We waren daar op kerstvakantie met onze kinderen", aldus mevrouw Schröder.

De directeur van Martinair werd tijdens zijn terugreis voortdurend via de telefoon en de fax op de hoogte gehouden over de situatie in Faro en in Nederland. Op zijn eerste persconferentie

op Schiphol liet Schröder weten niet op korte termijn naar Portugal te vertrekken. „Eerst wil ik hier de boel coördineren. Eén van onze mede-directeuren is al in Faro." Wel zal Schröder contact zoeken met de nabestaanden van de dodelijke slachtoffers.

Hij ontkende berichten, dat de door Martinair van de Nederlandse luchtmacht gehuurde DC-10 — tot eind 1994 — niet was verzekerd. „Dat is onjuist. Wij hebben de 'Anthony Ruys' verzekerd. Wij zijn de operator, wij dienen te verzekeren en hebben dat ook gedaan." Schröder bevestigde dat de slachtoffers voor schade-loosstelling in aanmerking komen.

Schröder keerde te laat op Schiphol terug om zeven bemanningsleden van het ver-

ongelukte toestel op de Nederlandse luchthaven op te kunnen vangen. De vijf stewardessen en twee stewards waren meegereisd met de Boeing 767 van Martinair, die even voor de ramp wel veilig in Faro was geland. Het werd voor de veelal (licht)gewonde bemanning een emotioneel weerzien met collega's en familieleden. Maar ook de andere passagiers van de Boeing 767 konden hun emoties nauwelijks de baas. Zij waren in Faro getuige geweest van het ongeluk en de dramatische nasleep.

Directeur Schröder van Martinair was overigens zeer te spreken over het gedrag van zijn cabinepersoneel tijdens en na de ramp. „Zij hebben zich buitengewoon goed gedragen."

Gisterochtend, Nico van Dijk is nauwelijks aanspreekbaar. Een vriend is overgekomen om hem te ondersteunen. Nico van Dijk huilt, zich kennelijk nu bewust van het verlies dat hem heeft getroffen. Schuin achter hem zit een jongetje van een jaar of acht. Het ventje staart voor zich uit. Hij houdt zich groter dan hij is. Dan begint hij onbedaarlijk te snikken. Passagiers uit het verongelukte toestel fluisteren waarom: „Hij heeft een uur geleden gehoord dat het zeker is dat hij zijn vader heeft verloren."

Hoop slaat snel om in radeloosheid

Van een onzer verslaggevers

FARO — De avond ervoor had Nico van Dijk uit Tilburg zich nog gewillig voor de televisiecamera's laten slepen. Met zijn blauwe linkeroog, krammen in het achterhoofd en pijnlijke benen vertelde hij verscheidene keren hoe hij en zijn vriendin aan weerszijden van het gangpad hadden gezeten.

„Zij zat rechts en ik links. De mensen voor, achter en naast ons leven nog allemaal. Dus mijn vriendin, een echte Limburgse, moet er ook nog zijn. Ik begrijp er niks van", mompelde Nico van Dijk toen de felle camerlichten weer waren gedoofd. Het was alsof de jongeman de afschuwelijke werkelijkheid niet onder ogen wilde zien.

Hem was verteld dat alle levende passagiers waren geregistreerd. Ze waren via het ziekenhuis van Faro naar drie hotels in de omgeving of rechtstreeks per helikopter naar het ziekenhuis in Lissabon gebracht. „Maar", wist de vele glazen melk drinkende Nico, die begrijpelijk wat jaloers keek naar herenigde paartjes, „de kans bestaat toch dat mijn vriendin nog leeft. Ik ga morgen bij het vliegveld zoeken. Het kan toch niet waar zijn. Vorige week boekten we deze last-minute reis en nou zou ik alleen zijn. Nee, ze kan niet dood zijn, want ik leef toch ook nog?"

Actiegroep betreurt kerstgroot

● De Boze Moeders van Zestienhoven en Beek, een actiegroep tegen de uitbreiding van beide vliegvelden, hebben een beetje spijt van de kerstgroot die ze uit protest naar bijna iedere politicus en bestuurder hebben gestuurd, zelfs naar de koningin. Op de kaart neemt een vrouw een vliegtuig over de knie en geeft het een pak slaag. „We zitten er een beetje mee. Het ongeluk in Faro geeft eens te meer aan welke rampen hier voor onze eigen deur kunnen plaatsvinden, de vliegvelden en hun veiligheidssystemen zijn bijna identiek", zegt een van de moeders. „Maar de kaart die we hebben rondgestuurd, kan onder de huidige omstandigheden verkeerd worden begrepen."

ANWB verleent rechtshulp

● De ANWB heeft een team van specialisten en advocaten klaarstaan om rechtshulp te verlenen aan de slachtoffers van de vlieg-ramp. Het team zal nauw samenwerken met de Buro's Slachtofferhulp. De toeristenbond wil met de rechtshulp nabestaanden en slachtoffers wegwijs maken in 'het doolhof van juridische en praktische problemen'. De ANWB heeft een telefoonnummer beschikbaar gesteld waar gedupeerden van de ramp zich kunnen melden: 070 — 314.79.99.

Meer mensen met vliegvakantie

● In het seizoen '92 is een recordaantal Nederlanders per vliegtuig met vakantie gegaan. De stichting Continu Vakantie Onderzoek meldt dat in het voorjaar en de zomer 1,3 miljoen mensen per vliegtuig naar hun vakantiebestemming reisden. Verder blijkt de auto, waarmee 4,1 miljoen mensen op reis gingen, het meest gebruikte vervoermiddel naar het buitenland. Frankrijk was de meest bezochte buitenlandse vakantiebestemming. Ondanks de vrachtwagenblokkades trok dit land 1,7 miljoen Nederlandse vakantiegangers. Landen die steeds meer in trek komen bij Nederlandse toeristen zijn Turkije, Dene-marken en Noord-Amerika.

Hoogleraar niet verbaasd over tegen- strijdige verklaringen

Van onze verslaggevers

ROTTERDAM — Het is niet vreemd dat getuigen van de ramp in Faro tegenstrijdige verklaringen afleggen. Hoogleraar rechtspsychologie aan de universiteit van Limburg, H. Crombag, vindt het bijna vanzelfsprekend dat passagiers elkaar tegenspreken over de gebeurtenissen.

Zoals bij voorbeeld de lezingen over het aantal landingspogingen. Rebecca Smits, een van de slachtoffers, zegt dat de DC-10 twee keer een poging deed om te landen voordat het uiteindelijk verongelukte. Anderen zeggen dat er drie pogingen zijn gedaan terwijl een Portugese luchtverkeersleider spreekt over één poging.

„Er zijn drie punten waarop het fout kan gaan bij het bepalen van de waarheid”, aldus Crombag. „Ten eerste de waarneming zelf. Mensen nemen selectief dingen waar, zien en horen slechts een gedeelte van alles wat er te zien en te horen is. Dat is altijd zo, omdat een mens nu eenmaal niet alle informatie in zich kan opnemen die op hem af komt. Dat brengt onbetrouwbaarheid met zich mee, die nog vergroot wordt door de zeer sterke emoties van de slachtoffers. Deze mensen denken niet 'de tweede explosie volgt een minuut na de eerste', maar vragen zich af hoe ze weg kunnen komen.”

„Maar mensen onthouden ook selectief. Het geheugen is geen videorecorder. Doordat ze met mede-slachtoffers of getuigen praten, kan het voorkomen dat mensen op den duur niet meer weten of ze bepaalde dingen zelf gezien hebben of van anderen hebben gehoord.”

„Getuigenverklaringen kunnen tevens beïnvloed worden door de manier waarop anderen vragen stellen. Als iemand vraagt 'en waar was u toen de stewardess uit het toestel sprong', hoort het slachtoffer dat de stewardess uit het toestel sprong. Terwijl hij dat misschien helemaal niet wist. Ook daardoor worden verklaringen onzuiver.”

Vrouw dankt haar leven aan hond

Van een onzer verslaggevers

FARO — Onstuimig gejuich van één man klinkt door de zaal vol droevige mensen als de Amerikaanse Pamela Lewis (34) binnenkomt. Na een innige omhelzing met haar man maakt de danseres uit Delaware de omstanders duidelijk wat er aan de hand is.

„Het hele vliegtuig zat vol met Nederlanders. Er waren twee uitzonderingen, mijn hond Sijka en ik. Aan mijn lief teefje dank ik mijn leven. Ik heb het dier bij het vliegveld gevonden en Sijka mankeert gelukkig niets.”

Doordat de in Utrecht wonende Pamela Lewis, die een Nederlandse verblijfsvergunning probeert te krijgen, een hond bij zich had, mocht ze niet in dat gedeelte van het vliegtuig zitten waar de meeste doden zijn gevallen. „Ik had mijn niet zo erg kleine hond in een kleine doos gedaan, zodat ze gewoon mee het toestel in mocht. Want zonder hond ga ik nergens naar toe. Graag nam ik er genoegen mee dat ik een beetje apart moest zitten. Toen ik bij die keiharde landing opeens naast de baan in het gras en in de modder lag wist ik meteen dat ik mijn leven aan Sijka dankte.”

Patiënten met brandwonden morgen terug

UTRECHT — Morgen worden tien tot twaalf patiënten met ernstige brandwonden in Nederland verwacht. Zij zullen direct worden opgevangen in de twee daartoe bestemde centra in Beverwijk en Rotterdam.

Dat heeft medisch-directeur J. Kiemel van het Brand

wondencentrum in Beverwijk gisteren meegedeeld.

Het gaat om patiënten van wie de huid meer dan 25 procent tot in de tweede en derde graad is verbrand. Direct nadat de omvang van de ramp met de DC-10 duidelijk werd zijn er in de brandwondencentra bedden gereser-

veerd voor de opvang van slachtoffers.

Gisteravond is een medisch team van twee artsen en drie verpleegkundigen naar Portugal vertrokken. Zij zullen de patiënten met brandwonden tijdens hun reis begeleiden, zo liet Kiemel weten.

ANP

Voorlopige lijst van slachtoffers vrijgegeven

Van onze verslaggevers

SCHIPHOL — Twee families van vier personen bevinden zich onder de passagiers, die de vliegcramp bij Faro niet hebben overleefd. Dat blijkt uit de lijst met de namen van 41 mensen van wie vaststaat dat ze om het leven gekomen zijn. De lijst werd gistermiddag door Martinair vrijgegeven.

Van enkele slachtoffers op deze lijst is de woonplaats nog niet bekend. Ook de leeftijden ontbreken nog. De dodenlijst, die niet volledig is omdat het aantal doden 53 of 54 is, vermeldt de volgende namen:

1. De heer F. Cop;
2. Mevrouw A. Dikhooft, Gouda;
3. Mevrouw M. Dikhooft, Gouda;
4. De heer T. Franke, Maassluis;
5. Kind Franke, Maassluis;
6. De heer A. Franke, Maassluis;
7. Mevrouw S. Franke-Schriek, Maassluis;
8. De heer C. Hakker, Vlaardingen;
9. Mevrouw T. Ippel, Arnhem;
10. Mevrouw C. Ippel, Vijfhuizen;
11. De heer P. Krol, Valkenswaard;
12. Mevrouw J. Krol, Valkenswaard;
13. Kind Krol, Valkenswaard;
14. Kind M. Krol, Valkenswaard;
15. De heer G. Lodewijk, Amsterdam;
16. Mevrouw T. Lodewijk, Amsterdam;
17. Mevrouw H. Lipper, Loenen a/d Vecht;
18. Mevrouw J. Middeljans, Haarlem;
19. Mevrouw J. Nicolau de Trindade, Rijswijk;
20. De heer A. Nicolau de Trindade, Rijswijk;
21. Kind Nicolau de Trindade, Rijswijk;
22. Mevrouw C. Paixao Araujo, Rotterdam;
23. De heer K. Persoon, Breda;
24. De heer C. Rozendaal, Loenen a/d Vecht;
25. Mevrouw M. Schute, Breda;
26. Mevrouw S. Silooy, Den Bosch;
27. Mevrouw M. Schouten, Amsterdam;
28. De heer A. Tempel, Laren;
29. Mevrouw A. Vlaswinkel, Gouda;
30. Mevrouw H. Vlaswinkel, Gouda;
31. De heer S. Vlaswinkel, Gouda;
32. Kind B. Vroombout;
33. De heer E. te Winkel, Amersfoort;
34. De heer A. te Winkel;
35. Mevrouw M. te Winkel;
36. Kind N. te Winkel;
37. De heer A. Wurms, Amsterdam;
38. Mevrouw L. Wurms;
39. De heer M. van der Linden, Den Bosch;
40. Stewardess M. Roelofs, Amsterdam;
41. Stewardess S. Straetmans, Rotterdam.

KRITIEK VAN PILOTEN OP DIRECTEUR MARTINAIR

Windvlaag oorzaak ramp

Schiphol — Een plotselinge windvlaag is volgens Martinair de oorzaak van de ramp met de DC-10, maandagmorgen in Faro. President-directeur Martin Schröder, die zich onder meer baseert op verklaringen van gezagvoerder W. van Staveren zegt dat het toestel de landingsbaan al te dicht was genaderd om nog gewaarschuwd te kunnen worden.

Toen het vliegtuig zich op vijftig meter boven de landingsbaan bevond, nam de zijwaartse wind toe van 20 knopen tot 35 knopen en drukte het toestel naar beneden. Volgens hem treft de verkeersleiding, noch de bemanning enige blaam. Door zich al zo concreet uit te laten over de oorzaak, heeft Schröder zich de woede op de hals gehaald van de Ifalpa, de internationale organisatie van verkeersvliegers, en de VNV, de

Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers. „Hij houdt zich niet aan de internationale code. Eerst moet het vooronderzoek afgerond zijn”.

Rustig

Directeur Carlos Seruca Salgado van de luchthaven in Faro zegt zich te kunnen voorstellen dat Schröder het houdt op de sterke zijwind. „Het houdt de mensen even rustig. Misschien blijkt uit het onderzoek dat er iets aan het toestel mankeerde. Zelf denk ik inderdaad dat de weersomstandigheden de meest waarschijnlijke oorzaak zijn”, aldus de directeur. De meesten van de 327 passagiers van de Anthony Buys zijn

in ons land teruggekeerd. Zes van hen weigerden per vliegtuig te reizen. Afgeschermd van cameraploegen en andere media kwamen gisteravond ongeveer tweehonderd gewonde en ongedeerde inzittenden aan op Schiphol. Vanmorgen kwamen nog eens 33 ernstig gewonden aan. Zij zijn in diverse ziekenhuizen en brandwondencentra opgenomen.

Uit de reacties van de geredde toeristen is duidelijk geworden dat sommige stewardessen zich als ware heldinnen hebben gedragen. Zo heeft stewardess Ingrid Dingjan enkele tientallen passagiers bijna letterlijk uit het vliegtuig geduwd. Pas nadat er in de directe omgeving geen

toeristen meer waren, sprong zij zelf naar buiten. Zij liep slechts een hoofdwond op.

Adressenlijst

Binnen de reiswereld is verbaasd gereageerd op het verwijt van onder meer Portugese autoriteiten als zou de lijst met slachtoffers te laat zijn gepubliceerd. Een probleem is dat de adressen van reizigers alleen bekend zijn bij de reisbureaus waar de vakantie is geboekt. De touroperators en de luchtvaartmaatschappijen krijgen slechts de namen door. Dat gebeurt omdat de reisbureaus vrezen dat anderen met deze gegevens goede sier maken.

'De DC-10 had geen technische gebreken'

DOOR WIM DE REGT

Faro — De verongelukte DC-10 van Martinair had absoluut geen technische gebreken. Uit de boordpapieren is gebleken dat het onderhoud volgens de regels is uitgevoerd.

Vice-president F.C. Pedersen van Martinair heeft deze verzekering gisteren gekregen van deskundigen van de Rijksluchtvaartdienst (RVD), die de Portugese autoriteiten assisteerden bij het onderzoek naar de ramp met het driemotorige toestel op de luchthaven van Faro. Zonder in te gaan op speculaties over de toedracht van de crash zei Pedersen op eigen titel, dat er in de laatste seconden voordat het toestel tot stilstand kwam 'iets fout is gegaan'. Uit de op geluidsbanden vastgelegde gesprekken met de verkeers-toren is inmiddels gebleken dat

de gezagvoerder van de DC-10 kort voor de fatale landing nog heeft gemeld dat 'alles in orde was'.

Even daarvoor had hij de verkeersleiding gemeld dat hij de landingsbaan van het vliegveld in zicht had.

Formeel

De financiële topman van Martinair gaat er van uit dat de experts van de RLD het onderzoek naar de oorzaak van de ramp gaan uitvoeren. Dat neemt niet weg dat de Portugese autoriteiten formeel de verantwoordelijkheid dragen.

Voor het onderzoek zijn de verklaringen van de captain, de eerste officier en de boordwerktuigkundige van het grootste belang. De aan het gezicht verwonde captain is al twee keer verhoord door Portugese des-

kundigen. De co-piloot is ernstig overstuurd en het andere lid van de cockpitbemanning heeft eveneens verwondingen aan het gezicht opgelopen. Alle drie zijn gisteravond in een tweemotorig zakenvliegtuig van Martinair naar Schiphol teruggevlogen.

Vice-president Pedersen erkende dat het op de dag van de vlieg-ramp voor Portugese begrippen noodweer was boven Faro, maar, zo voegde hij er aan toe, op Schiphol hebben we regelmatig zulk weer en dan wordt er normaal geland en vertrokken.

Lissabon

De Airbus die de zwaargewonde passagiers van Faro naar Schiphol heeft gebracht, is kort na aankomst in Amsterdam naar Lissabon gevlogen, om daar 29

mensen met ernstige brandwonden aan boord te nemen. Naar schatting tien passagiers hebben er de voorkeur aan gegeven de terugreis per trein te maken.

Onder hen waren de heer en mevrouw A. van Berkel uit Voorburg en hun beide kinderen Sonja en Patrick, alsmede de heer G. Remeijns uit Zoetermeer en diens vriend. Mevr. Van Berkel, die twintig jaar geleden voor de laatste keer had gevlogen, had zich laten overhalen per vliegtuig met vakantie naar de Algarve te gaan. Zij en haar dochter zeiden gisteren voor nog geen miljoen gulden ooit nog eens de lucht in te gaan. Haar man en hun reisgenoten uit Zoetermeer verklaarden zich solidair. Gisteravond wisten ze nog niet hoe ze de thuisreis moesten maken. Niemand van hen had bij het ongeluk verwondingen opgelopen.

De ernstig verminkte stoffelijke overschotten van de 54 omgekomen Nederlanders worden zo snel mogelijk naar Schiphol overgebracht. Daar wordt ook de identificatie verricht. Op Faro ontbraken daarvoor de benodigde gegevens. Leden van het Rampen Identificatie Team (RIT) van de Rijkspolitie heb-

ben er sterk op aangedrongen de identiteit van de dodelijke slachtoffers op Schiphol vast te stellen, omdat de outillage daar beter is dan in de brandweergarage op de luchthaven van Faro. Als hoofd van het crisisteam van Martinair heeft vice-president Pedersen op de luchthaven in zuid-Portugal de terugkeer van de passagiers die de vliegcrash hebben overleefd gecoördineerd.

Hij zei de grootste bewondering te hebben voor de snelle en efficiënte hulpverlening van alle kanten, in het bijzonder van de vele vrijwilligers die zich ongevraagd hadden gemeld bij het ziekenhuis. Bij hen was de Nederlandse internist Popkin, die in de buurt Faro een privépraktijk heeft.

Grootouders kleuter stierven op Tenerife

Lissabon — De 28-jarige Wessel Klingers verloor in Faro bijna voor de tweede keer in zijn leven familie bij een vliegcrash. Zijn 4-jarige zoontje Jeremy Klingers kwam lichtgewond uit de brandende DC-10. Jeremy reisde met zijn moeder, de 27-jarige Sandra Marisa Jesus Cardoso, naar Portugal om de kerstdagen door te brengen in Olhao, waar de uit Zaandam afkomstige Wessel tegenwoordig woont.

In 1977 kwamen Klingers' ouders om bij de vliegcrash op Tenerife.

'Zo snel mogelijk weer gaan vliegen'

Leiden — Mensen, die een schokkende ervaring als de vliegcrash hebben meegemaakt, kunnen het best zo snel mogelijk opnieuw in het vliegtuig stappen, aldus drs. L. van Gerwen, klinisch psycholoog en directeur van de stichting Valk, die zich bezighoudt met de bestrijding van vliegangst.

Complete gezinnen omgekomen

Den Haag — Onder de doden van de vliegcrash met de DC-10 zijn tal van mensen uit één gezin of één familie.

Tot de slachtoffers behoort ook het Rijswijkse gezin Nicolau de Trindade (man, vrouw en kind). Zij zouden de kerstvakantie doorbrengen bij familie in Portugal.

'Gevoel na een ramp vermalen te worden'

DOOR PAUL KOOPMAN

Den Haag — Wat heeft de afwikkeling van een schadeclaim nu met de emotionele verwerking van een ramp te maken? „Alles!”, zegt Sylvia den Ouden, directeur hulpverlening van de ANWB zeer stellig. „Een snelle schade-afwikkeling is essentieel voor de verwerking. Loopt het spaak, dan krijgen mensen vaak het gevoel na een grote ramp ook nog eens vermalen te worden tussen allerlei goedbedoelende maar bureaucratische instanties”.

Dit besef, volgens Den Ouden de vrucht van vele jaren hulpverlening bij rampen en ongelukken, heeft de ANWB ertoe gebracht de coördinatie van de afwikkeling van de Faro-ramp op zich te nemen. Gisteren publiceerde de bond een telefoonnummer (070-3147999) waar alle slachtoffers en nabestaanden, ANWB-lid of niet, zich kunnen melden. Een crisisteam onder haar leiding is al druk doende de juridische en financiële haken en ogen van de ramp te onderzoeken.

Den Ouden: „Wij zijn al vanaf het begin actief met deze ramp bezig. Een paar van onze mensen zitten in het Martinair-crisisteam, de alarmcentrales in Portugal coördineren de hulp ter plaatse en ook bij de repatriëring van familieleden bemiddelen wij. Bij dat laatste komt veel kijken, hoor. Zojuist kregen we bij voorbeeld nog een telefoontje uit Thailand van mensen die net hadden gehoord dat een familielid in het verongelukte vliegtuig zat. Die ko-

men nu op kosten van de reisverzekering terug naar Nederland”.

Rampjaar

De ANWB-directeur typeert 1992 als een rampjaar. De bond had handenvol werk aan de afwikkeling van de vliegcrash 28 september in Nepal waarbij 13 Nederlanders om het leven kwamen. Bij de Bijlmerramp op 4 oktober was de organisatie zijdels betrokken, omdat de coördinatie hier in handen was van de gemeente en het ministerie van verkeer en waterstaat. Maar 16 november moest de ANWB in het geweer komen bij een vliegongeval in Vietnam, een ramp waarbij twee landgenoten omkwamen en de Haagse Annette Herfkens overleefde. Tenslotte was er nog de meer recente treinramp in Hoofddorp.

„We hebben wel wat ervaring kunnen opdoen met de afwikkeling van vliegtuigcrashes”, aldus Den Ouden. „Zo hebben we een jurist in huis die gespecialiseerd is in het luchtvaartrecht. In dit bewuste geval hebben we de indruk dat we met succes een beroep kunnen doen op het Verdrag van Warschau, dat bepaalt dat de luchtvaartmaatschappij aansprakelijk gesteld kan worden voor uitkeringen aan nabestaanden en aan gewonden”.

Amerikaans

Den Ouden hoopt dat zich geen Amerikaanse advocaten zullen werpen op de Faro-ramp. „Wat

je vaak ziet is dat te hoge verwachtingen worden gewekt. In het ergste geval zit men niet alleen met een ramp-trauma, maar ook nog eens met een schade-trauma”. Om dat laatste te voorkomen stelt Den Ouden alvast dat het Verdrag van Warschau geen overdreven maximum schade-bedragen toekent aan slachtoffers van vliegcrashes. „De maximumuitkering aan nabestaanden en bij verwondingen die het verdrag bij dit soort ongelukken toekent is 41.000 gulden. De eventuele materiële schade moet apart geclaimd worden”.

De ANWB ziet voor zichzelf een taak als centraal meldpunt en 'gids' bij de afhandeling van alle Faro-claims. „Samen sta je veel sterker dan dat je individueel het doolhof van instanties in-trekt”, meent Den Ouden. „Je hebt niet alleen de luchtvaartmaatschappij als partij, maar ook eventuele reisverzekeringen, ongevallenverzekeringen, invaliditeitsuitkeringen, sociale verzekeringen en ziektekostenverzekeringen”.

Na een ongeval hebben slachtoffers al vaak het gevoel dat de wereld zich boos tegen hen heeft gekeerd, meent de ANWB-directeur. „Het incasservermogen is minder. Vergelijk het maar met een pan hete melk. Er is maar weinig voor nodig, of de boel kookt over. Van de bureaus slachtofferhulp, waar wij nauw mee samenwerken, weten wij dat je zeer zorgvuldig met deze slachtoffers om moet gaan”.

kantie doorbrengen bij familie in Portugal.

Het bericht over hun dood kwam onder meer hard aan op het kantoor van de CFO, de christelijke bond voor ambtenaren en werknemers in de zorgsector. De 27-jarige Jolanda Nicolau de Trindade was daar sinds enige jaren werkzaam op de salarisadministratie. Negen maanden geleden beviel ze van een zoontje Miguel. Haar man Antonio (34 jaar) kwam uit het zuiden van Portugal. Bij het ongeluk in Faro kwa-

men drie leden van het gezin Vlaswinkel uit Gouda om het leven. Moeder A. Vlaswinkel, dochter Hanne (19) en zoon Stijn (16) overleefden de ramp niet; de heer H. Vlaswinkel raakte zwaar gewond.

Beide kinderen waren lid van de voetbalvereniging Gouda. De dochter speelde in het eerste damesteam, de zoon in de B1-selectie. De club nam gisteravond het initiatief om beide elftallen naar de voetbalaccommodatie te halen. In de bestuurskamer werden de ploeg-

genoten geïnformeerd. Velen kwamen huilend naar buiten, ze wilden zo snel mogelijk naar huis. Voorafgaand aan het vriendschappelijke duel Gouda - RVC'33 werd een minuut stilte in acht genomen.

Bij de woning van het gezin, in het centrum van Gouda, werden gisteravond bloemen gelegd. Vader en moeder Vlaswinkel en hun beide kinderen zouden de kerstvakantie aan de Algarve doorbrengen. Vier leden van het gezin Franke uit Maassluis vonden bij de

genoten geïnformeerd. Velen kwamen huilend naar buiten, ze wilden zo snel mogelijk naar huis. Voorafgaand aan het vriendschappelijke duel Gouda - RVC'33 werd een minuut stilte in acht genomen.

Bij de woning van het gezin, in het centrum van Gouda, werden gisteravond bloemen gelegd. Vader en moeder Vlaswinkel en hun beide kinderen zouden de kerstvakantie aan de Algarve doorbrengen. Vier leden van het gezin Franke uit Maassluis vonden bij de

vliegcramp de dood. Vader en moeder (beiden 30 jaar) en hun twee zonen (van respectievelijk 2 jaar en negen maanden) wilden tijdens de feestdagen familie in het zuiden van Portugal bezoeken.

Lijst

Martinair heeft gisteren een lijst bekendgemaakt met de namen van 41 mensen van wie vaststaat dat ze om het leven gekomen zijn bij de ramp met de DC-10 op het vliegveld van Faro:

1. De heer F. Cop; 2. Mevrouw A. Dikhooff, Gouda; 3. Mevrouw M. Dikhooff, Gouda; 4. De heer T. Franke, Maassluis; 5. Kind Franke, Maassluis; 6. De heer A. Franke, Maassluis; 7. Mevrouw S. Franke-Schriek, Maassluis; 8. De heer C. Hakker, Vlaardingen; 9. Mevrouw T. Ippel, Arnhem; 10. Mevrouw C. Ippel, Vijfhuizen; 11. De heer P. Krol, Valkenswaard; 12. Mevrouw J. Krol, Valkenswaard; 13. Kind Krol, Valkenswaard; 14. Kind M. Krol, Valkenswaard; 15. De heer G. Lodewijk, Amsterdam; 16. Mevrouw T.

Lodewijk, Amsterdam; 17. Mevrouw H. Lipper, Loenen a/d Vecht; 18. Mevrouw J. Middellands, Haarlem; 19. Mevrouw J. Nicolau de Trindade, Rijswijk; 20. De heer A. Nicolau de Trindade, Rijswijk; 21. Kind Nicolau de Trindade, Rijswijk; 22. Mevrouw C. Paixao Araujo, Rotterdam; 23. De heer K. Persoon, Breda; 24. De heer C. Rozendaal, Loenen a/d Vecht; 25. Mevrouw M. Schute, Breda; 26. Mevrouw S. Silooy, Den Bosch; 27. Mevrouw M. Schouten, Amsterdam; 28. De heer A. Tempel, Laren; 29. Mevrouw A. Vlaswinkel, Gouda; 30. Mevrouw H. Vlaswinkel, Gouda; 31. De heer S. Vlaswinkel, Gouda; 32. Kind B. Vroombout; 33. De heer E. te Winkel, Amersfoort; 34. De heer A. te Winkel; 35. Mevrouw M. te Winkel; 36. Kind N. te Winkel; 37. De heer A. Wurms, Amsterdam; 38. Mevrouw L. Wurms; 39. De heer M. van der Linden, Den Bosch; 40. Mevrouw M. Roelofs, Amsterdam (stewardess); 41. Mevrouw S. Straetmans, Rotterdam (stewardess).

Na de ramp

In het verdriet over de meer dan vijftig slachtoffers van de vliegcramp van Faro dienen de speculaties en voorlopige conclusies over de oorzaak van het verongelukken van de DC-10 van Martinair naar de achtergrond te worden verdrongen. Natuurlijk moet alles zo goed mogelijk worden uitgezocht, zoals dat indertijd met de vliegcramp op Tenerife is gebeurd. Duidelijk is nu al dat zo'n onderzoek tijd zal vergen om zo nauwkeurig mogelijk te worden uitgevoerd. Duidelijk is ook dat vliegen, zelfs voor ervaren piloten, mensenwerk blijft. De verantwoordelijkheid voor een vliegtuig vol passagiers is buitengewoon zwaar. Zelfs als de vlieger nog zo geroutineerd is, kan hij worden verrast door zeldzame omstandigheden, zoals deskundigen hebben verondersteld naar aanleiding van het

verongelukken van de DC-10.

De conclusie die op dit tijdstip hooguit kan worden getrokken is dat vliegen in het stadium van massatoerisme nog veiliger moet worden. Het heeft geen zin te betogen dat het aantal doden ten gevolge van vliegcrampen ver achterblijft bij de hoeveelheid slachtoffers van het autoverkeer. Waar het om gaat is dat al het mogelijke wordt gedaan juist bij het landen en opstijgen de veiligheid verder op te voeren. De Delftse hoogleeraar Mulder, zelf voormalig piloot, suggereerde dezer dagen, dat computers ook bij het landen een nog grotere rol moeten spelen. Wellicht zullen ook de kleinere vliegvelden van vakantiebestemmingen verder moeten worden uitgerust. Geld mag hier geen rol spelen, want daarvoor zijn mensenlevens te kostbaar.

Thuisvlucht vol emotie en angst

Bijna tweehonderd gewonde en gestrande passagiers van het rampvliegtuig van Martinair dat maandag in het Portugese Faro verongelukte zijn gisteravond met twee vluchten op Schiphol aangekomen. De hereniging met familie was hermetisch afgesloten voor de pers.

DOOR MAAIKE KRAAYVELD

Schiphol — Om even over half acht landt de Airbus van Martinair op Schiphol met aan boord de 36 zwaar gewonde Nederlandse vakantiegangers die maandag met een DC-10 op het Portugese Faro crashten. De Airbus taxiëert naar de speciaal voor de operatie vrijgehouden gate G6, waar tientallen ambulances klaarstaan. De zwaailichten van de ambulances die de gewonden naar ziekenhuizen in Amsterdam vervoeren, zijn het enige licht in de omgeving van het vliegtuig. Een klein half uur later komt

een tweede vliegtuig van Martinair binnen. Meer dan honderd 'lopende' passagiers verlaten het vliegtuig via de slurf. Een tiental anderen wordt per brancard via een trap naar beneden gebracht. In de kelders van de G-pier wachten familieleden. Ze hebben al meer dan 36 uur op het terrein van Schiphol doorgebracht. Onzeker, geëmotioneerd en tot het uiterste gespannen voor de hereniging met zwaar- of lichtgewonde dierbaren. Het weerzien gebeurt op uitdrukkelijk verzoek van artsen en psychiaters achter gesloten deuren. Geen ca-

mera's, geen telelensen, geen pers. De emoties zijn te diep. „Een buitengewoon emotioneel gebeuren”, noemt Roelf Padt de thuisvlucht van de passagiers. Hij is arts en directeur van de SOS Alarmcentrale die de hulp in Portugal en de repatriëring van de gestrande overlevenden van de vliegcramp heeft gecoördineerd. Dat de teruggekeerde Nederlanders worden beschermd tegen de pers vindt hij 'een wijs besluit'.

Bescherming

„Ik denk dat de mensen wel beschermd moeten worden. Gezien de psychische toestand van de mensen is het een wijs besluit het contact alleen met familie en hulpverleners te laten lopen”. Padt staat in een ski-jack de pers te woord. „Ik heb al

mijn jasjes in Portugal moeten achterlaten omdat ik overhaast op die tweede vlucht meemoest. Er was anders geen arts aanwezig en dat was toch wel nodig”. Padt, een psycholoog van het medische team van Martinair en een verpleegkundige hebben hun 'handen vol gehad' tijdens de reis van Faro naar Amsterdam. „De mensen hadden enorme angst om te vliegen en zagen enorm op tegen de daling. Het was vreselijk dat langs de startbaan het wrak van de DC 10 waarmee ze maandag zijn verongelukt nog lag. Ze zeiden dat het een godswonder is dat er nog zoveel mensen levend uit zijn gekomen. Maar er zaten natuurlijk ook mensen in dit vliegtuig terug die familieleden hebben verloren, of familieleden vermisten of hen in een on-

zekere toestand in een ziekenhuis in Lissabon hebben moeten achterlaten. Veel mensen hielden, zochten steun bij elkaar of bij het personeel. We hebben veel rustgevendende middelen uitgedeeld, op verzoek van de mensen zelf. Vooral de kinderen waren buitengewoon angstig over wat ze hebben meegemaakt''.

Informatie

De passagiers voor de twee terugvluchten naar Nederland zijn 's morgens met ambulances uit ziekenhuizen en hotels in Faro naar het vliegveld gebracht. Maandagavond waren er door Padt en vertegenwoordigers van Martinair informatiebijeenkomsten gehouden in drie hotels over de repatriëring. „Verreweg het grootste deel wilde terug. Ongeveer tien mensen wilden hun vakantie afmaken of wilden niet terugkeren per vliegtuig. De mensen die hun vakantie wilden afmaken, waren daarvan niet af te praten. Ik weet niet of het verstandig is wat ze doen'', zegt Padt. Vier mensen zijn in ziekenhuizen in Faro achtergebleven; twee op eigen verzoek en twee omdat hun toestand reizen niet toeliet. In Lissabon liggen nog 33 mensen in zieken-

huizen. Zij hebben ernstige brandwonden.

Padt noemt de medische opvang in Portugal van de gewonden over het algemeen goed. „Ik ben onder de indruk over wat er is gepestreerd na de aanvankelijke chaos die ontstaat bij zo'n ramp. Ik heb ook van andere Nederlandse medici geen negatieve berichten gehoord''. Dat een aantal mensen naar hotels is gestuurd waar later bleek dat nader onderzoek of hulp nodig was, verbaast Padt niet. „Als je opeens 250 mensen aan de poort van je ziekenhuis krijgt, moet je de lichtgewonden zo snel mogelijk elders zien onder te brengen. Zelfs het grootste ziekenhuis in Nederland zou zo'n aantal niet kunnen verwerken''.

Padt gaat er van uit dat de achtergebleven gewonde Nederlanders ook zo snel mogelijk naar Nederland zullen worden overgebracht. Maar over de termijn waarop durft hij geen uitspraken te doen. 'Dat zal in overleg met de medici in Portugal moeten worden beslist'.

Opvang

Een aantal gewonde slachtoffers is na aankomst in Nederland opgenomen in geïsoleerde

afdelingen van het Academisch Medisch Centrum (AMC) en het ziekenhuis van de Vrije Universiteit in Amsterdam. De ziekenhuizen willen daarmee voorkomen dat eventuele resistente bacteriën, die in Zuid-Europa veel voorkomen, zich verspreiden. Beide ziekenhuizen hebben een speciale afdeling ingericht voor de slachtoffers van de ramp.

„De isolatie is een standaardvoorzorgsmaatregel'', aldus de AMC-woordvoerder. „Iedere patiënt die vanuit Zuid-Europa in het ziekenhuis komt wordt geïsoleerd. De kans is groot dat zij de zogenoemde MRSA-bacterie bij zich dragen. Die op zich vrij onschuldige bacterie is moeilijk te bestrijden met antibiotica en laat zich haast niet uit het ziekenhuis verwijderen''. In het Rotterdamse Dijkzigt Ziekenhuis staat een verpleegafdeling leeg in verband met de aanwezigheid van de MRSA-bacterie.

Het AMC en het VU-Ziekenhuis streven ernaar zo snel mogelijk een goede diagnose te stellen. „De omstandigheden daarvoor waren in Faro niet ideaal'', aldus de woordvoerder van het AMC. Door gebrek aan röntgen-apparatuur zouden de

diagnoses ter plaatse gebrekkig zijn geweest. Een deel van de gewonden zou onder meer op brancards in de gangen van het plaatselijke ziekenhuis hebben gelegen. Het is de bedoeling dat patiënten na hun eerste diagnose zo spoedig mogelijk worden vervoerd naar een ziekenhuis in of zo dicht mogelijk bij hun woonplaats. Volgens het AMC moet dat voor de meesten al morgen lukken.

Medisch-directeur J. Kiemel van het Het Brandwondencentrum in Beverwijk weet nog niet precies hoeveel patiënten hij in de komende dagen te verwerken zal krijgen. Dat komt onder meer doordat het traumateam nog niet in Lissabon is geweest waar de meeste slachtoffers met brandwonden zijn opgenomen. Kiemel verwacht dat naast Beverwijk ook het Zuiderziekenhuis in Rotterdam en het Martini-ziekenhuis in Groningen slachtoffers met brandwonden zullen opnemen. Net als de Amsterdamse ziekenhuizen zullen de brandwondencentra binnenkomende patiënten direct isoleren. In Beverwijk is een apart infectiepaviljoen, waarin ook kan worden geopereerd, ingericht voor de gewonden uit Faro.

Directeur Rotterdam Airport onderzoeker

Schiphol – Minister Maij, die net als Schröder op Schiphol was om de overlevenden op te vangen, maakte bekend dat mr.

J. Biemond, directeur van Rotterdam Airport, een onafhankelijke vooronderzoek naar de oorzaak van de ramp gaat instellen. Een onderzoek dat volgens Maij wel „enkele maanden'' kan gaan duren.

Conclusie Schröder stuit op kritiek

SCHIPHOL • RICHARD MOOYMAN
EN ED BLAAUW

De Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) betreurt de uitspraken van Martinair-topman Schröder, dat het ongeluk met de DC-10 in het Portugese Faro vermoedelijk is veroorzaakt door een sterk draaiende valwind. „Hij had beter het onderzoek van bijvoorbeeld de *flight-recorders* kunnen afwachten”, aldus woordvoerder Den Boer van de VNV. De Internationale organisatie van verkeersvliegers Ifalpa noemt de conclusie van de Martinair-topman voorbarig.

„Hij houdt zich met die uitspraak niet aan de internationale code die stelt dat eerst het vooronderzoek dient te zijn afgerond. Die code is juist opgesteld om speculaties te voorkomen”, aldus Ifalpa-voorzitter B. Bakker. De Rijks Luchtvaartdienst (RLD) zegt bij monde van een woordvoerder geen problemen te heb-

ben met de uitspraken van Schröder. „Hij had het over een vermoedelijke oorzaak en wat hij zei is inderdaad mogelijk.”

Volgens Schröder treft de verkeersleiding van Faro geen blaam. Zij kon niet voorzien dat de wind zo sterk toe nam. „De windkracht steeg van 20 knopen (37 kilometer per uur) naar 35 knopen (65 kilometer per uur) toen het toestel zich op een hoogte van 54 meter bevond. Het vliegtuig werd op dat moment als het ware naar de grond gedrukt. Net toen het toestel de grond raakte, is het door de wind, die plotseling ging draaien, gaan schuiven. En toe ontstond brand.”

Vanmorgen rond een uur of 10 arriveerde een derde vlucht met slachtoffers van de vlieg-ramp. Aan boord bevonden zich 33 zwaar gewonde passagiers die onder meer zijn overgebracht naar het

AMC en het VU-ziekenhuis in Amsterdam en het brandwondencentrum in Beverwijk. Gisteravond arriveerden al twee Martinair-vliegtuigen met overlevenden. Op Schiphol stonden honderden familieleden te wachten. Het weerzien was volgens Martinair-woordvoerder U. Buys „zeer emotioneel”. Volgens meegereisde medici en hulpverleners was de terugtocht per vliegtuig voor de overlevenden „een zware beproeving”. „Vooral de landing was voor velen een angstige ervaring. Toen het toestel veilig was geland, brak een uitbarsting van vreugde los”, aldus een hulpverlener.

Gisteren is door Martinair de dodenlijst verspreid met de namen van 41 personen, onder wie twee vrouwen uit Haarlem en Vijfhuizen.

Piloot staat vlak voor pensionering

ALPHEN A/D RIJN • PAUL vd KOOIJ
WILLEM SPIERDIJK

De gezagvoerder van de verongelukte DC-10 van Martinair keert vanavond terug op Schiphol. Piloot H.W. (Wim) van Staveren uit Alphen aan den Rijn is aan zijn laatste jaar bij Martinair bezig. De gezagvoerder is kort geleden 56 jaar geworden, de leeftijd waarop Martinair-vliegers met pensioen gaan. Van Staveren is 23 jaar bij de charter-maatschappij in dienst.

De Alphenaar staat bekend als een zeer ervaren vlieger. Hij zou tussen de 15.000 en 20.000 vliegreuren hebben gemaakt. Ook

is hij al 17 jaar vlieginstructeur en geeft hij les op de vluchtsimulator. Een collega noemde het gisteren „dramatisch dat dit vlak voor het einde van zijn carrière moet gebeuren”.

In een interview een half jaar geleden noemde de vlieger zijn beroep „het mooiste wat er is en bovendien goed betaald. Overal op de wereld kom je bekenden tegen, we leven in een kleine, grote wereld”. Verder zei hij vrachtluchten eigenlijk het leukste te vinden. „Bij vrachtluchten moet je tijdens de vlucht zelf koken en voor de koffie zorgen. Dat geeft onder de bemanning van drie tot vijf personen een heel andere sfeer dan bij passagiersvluchten.”

Van Staveren begon zijn carrière bij de Marine Luchtvaart Dienst. Zijn loopbaan bij de burgerluchtvaart begon bij Schreiner Airways, later stapte hij over naar Martins Air Charters.

Onderzoek naar oorzaak ramp van start gegaan

FARO • AP/ANP

Op het vliegveld van Faro is gisteren een begin gemaakt met het onderzoek naar de ramp met de DC-10 van Martinair. Een Nederlands onderzoeksteam is bezig met een minutieuze inspectie van het wrak in de hoop daar nog verdere aanknopingspunten te vinden over de oorzaak. Er is ook een onderzoeksploeg gearriveerd van General Electric, de fabrikant van de motoren.

Minister Maij (verkeer) benoemde gisteravond mr. J. Biemond, directeur van Rotterdam Airport, tot onafhankelijk vooronderzoeker. Biemond (55) is oud-havennmeester van Schiphol. De Nederlandse wet schrijft voor dat bij een ongeluk met een Nederlands toestel een vooronderzoek wordt ingesteld. De conclusies uit het vooronderzoek worden voorgelegd aan de Raad voor de Luchtvaart. Die kan, indien nodig, alsnog een onderzoek instellen.

Volgens de nieuwe Luchtvaartongevallenwet, die naar verwachting rond 1 februari 1993 in werking treedt, schrijft voor dat dit soort onderzoeken niet zoals bij de Bijlmerramp door de Rijksluchtvaartdienst (RLD) mogen worden gedaan, omdat de dienst zelf partij is. Maij loopt daar met de benoeming van Biemond vast op voortuit.

ANWB biedt slachtoffers rechtshulp aan

DEN HAAG. De ANWB heeft een team van specialisten en advocaten om rechtshulp te verlenen aan de slachtoffers van de ramp bij Faro. Het team zal nauw samenwerken met de Buro's Slachtofferhulp. De toeristenbond wil nabestaanden en slachtoffers wegwijs maken in „het doolhof van juridische en praktische problemen”. De ANWB heeft een telefoonnummer waar gedupeerden zich kunnen melden: 070 - 314.79.99.

I identificatie gaat op Schiphol verder

FARO. Het Rampen Identificatie Team (RIT) zet de identificatie van de 53 dodelijke slachtoffers van de ramp deze week op Schiphol voort. Het hoofd van de RIT in Faro heeft daarover met de Portugese autoriteiten overeenstemming bereikt. Onder de slachtoffers zijn ook 1 of 2 mensen die vermoedelijk de Portugese nationaliteit hebben.

Buyts verloor verloofde bij vorige ramp

Opnieuw een camera, weer dezelfde vragen

SCHIPHOL • VERVOLG VAN PAGINA 1

In de middag wordt besloten een vliegtuig naar Faro te sturen om gestrande vakantiegangers op te halen. Er kunnen wat verslaggevers mee. In de kantine worden de tickets uitgedeeld. In de verwarring neemt Buys het heft in handen. „En nou als een haas naar de vertrekhal. Dames en heren, de volgende briefing is over twee minuten, en voor wie weg gaat, goede reis.”

Het is even iets rustiger. Buys kijkt na afloop van weer een persconferentie in de gang om zich heen, verbaasd bijna dat niemand hem aanschiet. Daardoor heeft hij onverwachts tijd voor RTL4, maar die wil hem om zes uur pas. Dan kan hij live in de uitzending. De NOS wil hem tegelijkertijd.

Terwijl Buys in het ene hok met een koptelefoon wacht op verbinding („Straal jongens”, roept een nerveuze technicus in een telefoon) wachten in het hok ernaast anderen wanhopig op verbinding met Buys. „Hij komt over zeven minuten”, wordt optimistische aan de studio doorge-

geven. Inmiddels heeft het andere hok nog steeds geen straalverbinding. „Nog tien minuten.” Buys: „Tien minuten duurt wel erg lang jongens, dan kan ik...” Maar dan: „We zitten in de uitzending”. Buys blikt in de zoveelste camera, en weet dat weer dezelfde vragen op hem af komen.

„Gauw naar de burens”, roept de technicus. „Komt-ie, jongens”, naar zijn collega's. Die nemen geen risico en boeken Buys ook meteen voor half acht. En voor tien uur. „De presentator legt u vragen voor.” Buys vraagt of hij die van tevoren kan krijgen. „Het is vervelend als ik een antwoord niet weet. Daar heeft niemand iets aan.”

„Tot half acht dan. Niet later.”

„Ik was nu toch ook op tijd? Ik lijk wel bij jullie in dienst zo langzamerhand.”

*Armen wijd
uitgespreid:
„Heren, heren,
even rustig”*

Buys trekt zich weer terug in het hermetisch afgesloten In-

structielokaal. De volgende briefing lijkt een eenvoudige te worden. „Ik heb eigenlijk niets toe te voegen.” Maar door de radioreporters wordt het toch weer heftig. „Kan het live, over 2,5 minuut?” En het Jeugdjournaal duikt op. Die hadden hem nog niet. „Kan het buiten?” „Dat kan.”

In een onbewaakt ogenblik vraagt iemand of het zijn eerste ramp is bij Martinair. „Ja”, zegt hij, met een schouderophalen. Wat moet je met zo'n vraag? Bij de vorige ramp met een Martinair-toestel, op 4 december 1974, kwamen negen bemanningsleden om, onder wie de verloofde van Udo Buys.

En weer krijgt hij een microfoon onder zijn neus. Waarom er nog geen lijst is met slachtoffers. Buys: „Het aantal slachtoffers en gewonden willen we pas prijsgeven als we het kunnen prijsgeven.” Iets van vermoeidheid begint in zijn stem door te klinken. Bij elke nieuwe persbriefing tekent hij iets meer.

In het Journaal van acht uur spreekt hij van „52 stuks” doden. Hij schrikt als iemand hem daar na de uitzending op wijst. Later heeft hij het nog over het 'traumatisch team'. Versprekingen die in het niet zinken bij het gestruikeld van sommige TV-presentatoren.

Alsof optredens in de journaals niet genoeg zijn, wil ook John de Mol's productie 'Lief en Leed' Udo Buys —

uiteraard live — in de uitzending. Om vragen van kijkers te beantwoorden.

Dat kan er nog wel bij. Vervolgens staat hij — eindelijk — de Lokale Haarlemmermeerse Omroep te woord. Haastig op weg naar boven roept hij tegen wat doelloos drentelende verslaggevers: „Jullie hebben hier toch wel koffie en zo? Er is eten in het restaurant.” Koffie genoeg, maar het restaurant is dan al dicht.

De dwingende aanwezigheid van de TV-ploegen begint de schrijvende pers te irriteren. Als Buys tijdens een persconferentie bijna van zijn stoel wordt getrokken om nog een keer in Lief en Leed te verschijnen, neemt het protest luide vormen aan. „Heren, heren, even rustig”, maant Buys. Met wijd uitgestrekte armen legt hij zijn gehoor het zwijgen op. En laat de TV wachten.

Zijn TV-optredens zijn niet meer te tellen. De nacht is iets, maar niet veel rustiger. Buys trekt zich terug in het gebouw. Onbereikbaar voor verslaggevers, moeilijk bereikbaar zelfs voor zijn assistenten. Voor overleg? Om eindelijk iets te eten? Om uit te rusten?

Als president-directeur Martin Schröder eindelijk op Schiphol arriveert, komt aan Buys' prominente rol een eind. Maar de 24 uur eerder begonnen dag is, ook voor Buys, nog lang niet ten einde.

Zes mensen per bus naar huis

FARO • BILL MEYER

Zes passagiers van de in Portugal verongelukte DC-10 hebben geweigerd per vliegtuig naar Nederland terug te keren. De zes, bestaande uit het echtpaar Van Berkel uit Voorburg met hun twee kinderen en een zwager met zijn vriend (beiden uit Zoetermeer) maken de terugtocht nu met de bus. Die reis zal naar verwachting 2,5 dag duren.

Mevrouw Van Berkel wil „voor nog geen miljoen” meer in een vliegtuig, zo vertelde ze gisteren. Twintig jaar geleden maakte zij haar laatste luchtreis. Ze liet zich door haar man en kinderen overhalen toch per vliegtuig naar Portugal te reizen, om daar de kerstvakantie door te brengen. „En dat heb ik geweten”, aldus mevrouw Van Berkel. „Met geen drie paarden krijgen ze me ooit het vliegtuig weer in.”

Tien tot dertig passagiers van het ramp-toestel hebben gewoon hun vakantie voortgezet en zijn op eigen gelegenheid verder gereisd, aldus Martinair. Sommigen van hen hebben een tweede huis in Portugal.

Vliegen beste remedie tegen angst

LEIDEN • Mensen die een schokkende ervaring als de vliegcramp met het Martinair-toestel van nabij hebben meegemaakt, kunnen het best zo snel mogelijk opnieuw in het vliegtuig stappen. „Voor de verwerking geldt in het algemeen: hoe sneller je instapt, hoe beter”, aldus Directeur Van Gerwen van de stichting VALK, die zich bezighoudt met de bestrijding van vliegangst.

Jeremy (4) bouwt een vliegtuig van lego

LISSABON • De 4-jarige Jeremy Klings uit Hilversum, die lichtgewond uit de brandende DC-10 op het vliegveld van Faro werd gehaald, vroeg enkele uren na het ongeluk alweer om lego. Hij wilde een vliegtuig bouwen. Gehuild of geschreeuwd heeft hij niet, vertelt zijn vader, die Jeremy en diens moeder op het vliegveld had staan opwachten. Klings' ouders kwamen in 1977 om bij de vliegcramp op Tenerife. Maar hij vertelt maandag niet direct aan die ramp van vijftien jaar geleden te hebben gedacht. Daarvoor maakte hij zich teveel zorgen om zijn vrouw en kind, die het er lichtgewond, maar levend afbrachten.

Paus toont medeleven

VATICANSTAD • Paus Johannes Paulus II heeft in een telegram aan kardinaal Simonis laten weten „met diepe smart” over de ramp te hebben gehoord. De paus verzoekt Simonis de familieleden van de slachtoffers op de hoogte te stellen van zijn geestelijke verbondenheid met hen. Ook kamervoorzitter Deetman heeft, in een brief aan de directie van Martinair namens de Tweede Kamer, zijn medeleven betuigd.

Naweeën kunnen nog lang duren

Overlevenden wel geschokt, niet in shock

Overlevenden van een ramp zoals die bij Faro zijn — voor zover ze niet of slechts licht gewond zijn — geschokt, maar ze hebben in de strikte betekenis van het woord geen shock. Die term is in de berichtgeving over de vlieg-ramp wel te beluisteren geweest. J. Havenaar, chef van de polikliniek psychiatrie van het Academisch Ziekenhuis Utrecht (AZU), spreekt liever over post-traumatische stressreacties.

UTRECHT • GPD

In medische zin is volgens internist dr. T.J.F. Savelkoul van het AZU sprake van een shock als de bloedtoevoer naar vitale organen (hart, longen, hersenen, nieren) door inwendige verwondingen, een wespsteek of bepaalde infecties te kort schiet. Door de verminderde bloedtoevoer kan het hart niet meer goed werken en dreigen bloedtekort voor de hersenen en bewusteloosheid. Afhankelijk van de hoeveelheid bloedverlies wordt onderscheid gemaakt tussen een gecompenseerde

shock (het lichaam compenseert het bloedverlies door ander vocht te onttrekken), een lichte shock (tot 1,5 liter bloedverlies op een totaal van 4,5 à 5 liter), een zware of totale shock (1,5 tot 2 liter) of een levensgevaarlijke shock (2 tot 3 liter bloedverlies).

Post-traumatische stressreacties zijn het gevolg van het meemaken van een traumatische gebeurtenis. Zulke reacties kunnen zich volgens Havenaar uiten in acute paniek, in de war zijn of huilen. Soms vallen mensen flauw of worden ze trillerig en licht in het hoofd: de bloedvaten kunnen zich door plotselinge, heftige emoties zo verwijden, dat er acuut te weinig bloed is voor het uitgebreide vaatstelsel.

„Maar vaker raken mensen emotioneel in een soort roes”, zegt Havenaar. „Alsof niet echt tot hen doordringt wat er aan de hand is. Ze gedragen zich als robots. Ze doen wat ze moeten doen, maar voelen er op dat moment niets bij. Zie het als een overlevingsreactie. Al te heftige gevoelens zijn daarbij niet nuttig, dus die worden tijdelijk weggedrukt.”

Het verdringen van nare gevoelens kan jaren duren. „Iemand kan tijden redelijk functioneren, totdat het er opeens uitkomt. Extreem voorbeeld is het oorlogssyndroom, dat er na tien, twintig, dertig jaar uit kan komen.” In het geval van deze vlieg-ramp zullen overlevenden zeker de eerste tijd de gebeurtenis steeds opnieuw beleven.”

Er veel over praten, is op de korte termijn zeker goed, vindt Havenaar. „Maar of het ook op lange termijn gunstig is, weten we eigenlijk niet. Daar wordt wel onderzoek naar gedaan. Hoe lang zo'n post-traumatische stressreactie duurt, is niet te voorspellen. Dat hangt af van iemands incasseringsvermogen, wat hij of zij heeft meegemaakt en van de begeleiding. Het beeld van mensen die voor je ogen verbranden, wordt in het netvlies gegrift. En door vuurwerk of knallen worden mensen daaraan steeds herinnerd. Mensen kunnen lang schrikachtig blijven.”

Vliegvakantie populairder dan ooit

DEN HAAG • ANP/GPD

Dit jaar is een recordaantal Nederlanders per vliegtuig met vakantie gegaan. Volgens de stichting Continu Vakantie Onderzoek (CVO) zijn in voorjaar en zomer 1,3 miljoen mensen in het vliegtuig gestapt op weg naar hun vakantiebestemming. In 1991 gingen 970.000 mensen met het vliegtuig op vakantie, in het jaar daarvoor lag het aantal nog op ruim één miljoen.

Deze week worden ruim 35.000 passagiers door de lucht vervoerd, meest naar zonbestemmingen. Daarvoor zijn zo'n 250 vliegtuigen nodig. Anders gezegd: in de week voor Kerstmis vertrekken rond de 35 vliegtuigen per dag met toeristen. Al deze passagiers vliegen eind december/begin januari weer terug. Direct daarna komt de tweede golf van vele duizenden overwinteraars op gang.

Deze drukte in charterland maakt het voor Martinair niet eenvoudig vliegtuigstoelen te huren bij andere maatschappijen. Er is nauwelijks sprake van een onderbezetting, de meeste maatschappijen zitten vol. Martinair zegt 'nog geen probleem' te hebben met het elders onderbrengen van passagiers. Tot op heden kan de maatschappij de problemen grotendeels in eigen huis oplossen. Martinair vervoert deze week 17.500 passagiers.

Martinair kon afgelopen maandag snel een Airbus naar Faro sturen, doordat Transavia twee vluchten op Tenerife had overgenomen. Een chartervliegtuig wordt deze dagen bijna non-stop gebruikt. 'Twee slagen per dag' (twee maal daags heen-en-weer) is geen uitzondering, soms worden 'drie slagen' gevlogen. Dat betekent een behoorlijke extra druk op alle medewerkers van een chartermaatschappij.

Haarlemse familie Verschuren geheel ongedeerd en opgelucht

FARO • BILL MEYER

Opgewekt en opgelucht lopen ze door de vertrekhal op het vliegveld van Faro. Broodjes en koffie staan uitgestald. Ze vallen enorm op tussen de andere voormalige passagiers, die klaar staan om terug te worden gebracht naar Nederland. Bijna iedereen loopt met ernstige verwondingen rond. Maar de Haarlemse familie heeft bijna geen schrammetje aan lijf of leden. Een lichte kneuzing, meer niet. Een wonder, noemt Hennie Verschuren het. Niet meer en niet minder.

Met z'n zevenen zouden ze gaan genieten van een vakantie in de Algarve. Opa Rien (63), oma Toos (59), dochter Hennie (35) en dochter Cokkie (39) met haar man Peter Köhne en de kinderen Johan (11) en Annemarie (9). Opa en oma waren veertig jaar getrouwd en verrasten de he-

le familie door vijftien dagen zon in het vooruitzicht te stellen. Kerst en nieuwjaar in Portugal.

Ze hadden gevraagd om een plekje midden in het vliegtuig. In ieder geval wilden ze in de afdeling 'niet-roken' zitten. Dat kon blijkbaar niet en ze kregen een plek tussen de rokers, achterin het Martinair-vliegtuig. „En dat heeft ons leven gered”, vertelt Hennie.

„Na de klap kwam alles naar beneden”, zegt ze over het ongeluk. „Er was een gigantische kortsluiting langs de wanden. Alles kleurde geel. Overal rook. Wij zijn met z'n zevenen uit de achterkant van het vliegtuig gekropen. We konden niet vooruit, omdat alle plafondplaten naar beneden waren gevallen. Bij de uitgang stonden de stewardessen keurig in de houding en wezen ons de weg. Perfect. Ze raakten niet in paniek en bleven beleefd en behulpzaam.”

'Als slachtvee het vliegtuig ingedreven'

LEIDEN/FARO • PAUL VAN DER KOOIJ

Minister Maij (verkeer) en Martinair kunnen boze brieven verwachten van Leidse familieleden en vrienden van inzittenden van de rampvlucht. De briefschrijvers zijn woedend over de volgens hen slechte informatie en de druk die naar hun zeggen op slachtoffers is uitgeoefend om naar Nederland terug te vliegen.

Direct na de ramp besloten drie Leidenaars dat ze niet per vliegtuig naar huis terug willen. De twee mannen werden vervolgens ondergebracht in een hotel. De vrouw kwam in een ziekenhuis terecht met nekklachten. Volgens een vriende in Leiden, Ruben Verhasselt, hoorde de vrouw van Martinair dat haar reisgenoten toch voor terugvliegen hadden gekozen. „Om die reden zwichtte ze voor de druk.”

Verhasselt vindt dat extra kwalijk omdat de mannen hem gisteren hadden verteld dat ze

niet wilden vliegen. Van Martinair in Nederland hoorde hij bovendien dat slachtoffers konden kiezen hoe ze naar Nederland zouden terugkeren. Gisteren ging hij twijfelen toen de maatschappij hem verzekerde dat de drie toch per vliegtuig zouden komen. Gisteravond arriveerde de vrouw met de eerste gewondenvlucht op Schiphol. De mannen niet, ook niet met de tweede vlucht. Ze willen de trein nemen.

Een ander punt van kritiek is de opvang. Verhasselt: „Wachtenden voor de eerste gewondenvlucht kregen een rode kaart, die voor het tweede vliegtuig een gele. Een ideeetje van de psychologen in het team.” Ook zit het hem hoog dat Martinair in Nederland andere informatie gaf dan in Portugal: „Hier wekte men de indruk dat er overleg mogelijk was over de manier van vervoer. Daar werd men ronduit gechanteerd. Werd men gewoon als slachtvee het vliegtuig ingedreven”.

Windshear may have caused DC-10 crash

Amsterdam: Dutch accident investigators said yesterday that windshear may have caused, or contributed to, the crash Monday of a Martinair McDonnell Douglas DC-10-30CF. It would appear the aircraft suffered a loss of lift seconds before touchdown at Faro, Portugal. So far 53 people are known to have died. Some 33 are in critical condition, 60 others sustained minor injuries and one person is still missing.

Windshear is increasingly regarded as a dangerous phenomenon. More serious than a fall-off in head wind, it is encountered at low altitudes, such as during landing, and can cause a dramatic loss of airspeed and lift. Pilots must account for vertical air movement, such as a downburst, a sudden downward gust, worsening a loss of lift.

The DC-10 approached the runway at Faro into the wind, in very bad weather. It is thought

that the aircraft suddenly lost airspeed through windshear occurrence, causing it to hit the ground hard.

Investigators said there was evidence to indicate one of the aircraft's main landing gear broke, leading to one wing dipping down and causing an engine to impact the ground. The force of the impact caused the forward fuselage to separate from the rear portion at the point where the wing leading edge meets the fuselage. The engine that came into contact with the ground caught fire, and fuel spillage from the wing's tanks fuelled flames that engulfed the rear fuselage. The two pieces of the aircraft ended up some 100 metres from the centre line of the runway.

Contrary to first reports from the crash site, the aircraft had not made any previous attempts to land. Both the Flight Data Recorder and Cockpit Voice Recorder have been recovered and are now being examined. A specially chartered Boeing 767 and Airbus A310 last night flew to Faro to pick up those

survivors able to travel to return them to Amsterdam.

The DC-10 was one of two sold by Martinair on August 6 to the Dutch Air Force. They had been leased back to the charter airline for two years, after which they were due to be converted into tankers for the air force.

Wind Shear Suspected In Jet Crash

Reuters

AMSTERDAM — A downward blast of wind known as a microburst may have caused the Dutch plane crash in Portugal that killed 54 Christmas vacationers, aviation experts said Tuesday.

Such a blast would have been powerful enough to rob the pilot, H.W. van Staveren, of control over his chartered Martinair DC-10 as he tried to land at Faro, in southern Portugal, on Monday, they said.

"If I had to choose between several possible causes I would certainly look at that one first," said Benno Baksteen, chairman of the Dutch pilots association.

"It was certainly bad weather that brought this airplane down," said David Learmount, safety expert at the London-based magazine *Flight International*.

The jet, carrying 327 passengers, mainly Dutch nationals, and 13 crew members, crashed in flames as it landed during heavy showers. Survivors — 79 are hospitalized,

some with severe burns — reported turbulence during the final descent.

Portuguese officials, who have set up a commission of inquiry, and Martinair have declined to comment on the cause.

Mr. Learmount said the commission would know about the variations of wind speed and where the wind was blowing and the kind of turbulence from the flight recorder.

"Then I don't think there are going to be many doubts about what happened," he added.

Mr. Baksteen said the Faro disaster was similar to accidents in the United States in which jets had crashed during landing for no apparent reason and which were later blamed on microbursts.

Tijmen de Boer, a meteorologist at Amsterdam's Schiphol airport, said microbursts were a severe form of wind shear — a term that denotes a sudden change in wind speed or direction. A microburst seemed to be the most likely cause of the Faro crash, he said.

The phenomenon is often associated with storms or showers, such as those in Faro at the time of the crash, he added. A microburst occurs when a down draft suddenly bursts out of a tall cumulonimbus storm cloud, moving out in all directions when it hits the ground.

Meeste gewonden teruggekeerd, kritiek op **Onafhankelijk** *Martinair-* *directeur* **Nederlands onder- zoek naar vlieg- ramp**

DEN HAAG - Naast een Portugees onderzoek stelt ons land ook een eigen onderzoek in naar de vliegramp met de DC-10 van Martinair in Portugal, waarbij eergisteren 54 mensen om het leven kwamen. De meeste gewonden zijn inmiddels terug in Nederland. Zij werden gisteravond met twee Martinair-toestellen naar Schiphol gebracht.

Martinair-directeur Martin Schröder verklaarde gisteravond op een persconferentie dat een plotselinge harde zijwaardse wind (een zogeheten *wind-sheer*) de oorzaak is geweest van het ongeval. Eergisteren ontkende Martinair nog dat weersomstandigheden een rol hadden gespeeld. Schröder ontkende ook dat, zoals veel overlevenden met stelligheid beweren, de piloot voor

het ongeval twee eerdere landingspogingen had gedaan. De onduidelijkheid hierover is alleen maar groter geworden, omdat ook de Portugese autoriteiten elkaar op dit punt tegenspreken. Adjunct-hoofd Severino van de luchthaven Faro bevestigt de lezing van de pasasagiers terwijl luchthavendirecteur Salgado ze tegenspreekt.

De internationale organisatie van verkeersvliegers Ifalpa en de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) noemden de uitspraken van Schröder gisteravond voorbarig. B. Bakker, voorzitter van de Ifalpa, zei: „Hij (Schröder, red.) houdt zich niet aan de internationale code die stelt dat eerst het vooronderzoek dient te zijn afgerond. Die code is juist opgesteld om speculaties te voorkomen en dat gebeurt nu dus juist niet.” Ook Den Boer, belast met vliegtechnische zaken bij de VNV, zei dat „maatschappijen zich niet in een

zo vroeg stadium moeten uitlaten over oorzaken”.

Gisteravond werd mr. J. Biemond, directeur van Rotterdam Airport, benoemd tot onafhankelijk vooronderzoeker. Biemond zal zijn conclusies uit het vooronderzoek voorleggen aan de Raad voor de Luchtvaart. Die kan, indien nodig, alsnog een onderzoek instellen. Biemonds onderzoek zal volgens minister Maij (Verkeer) „mogelijk enkele maanden” in beslag nemen.

Gewonden

Met de vluchten van Martinair zijn gisteravond de meeste overlevenden van de vliegramp in Portugal weer teruggekeerd in ons land. De als noodhospitaal ingerichte Airbus Prins Maurits bracht 36 zwaargewonden terug. Even later kwam een

Boeing op Schiphol aan met aan boord 150 tot 200 pasagiers, zowel ongedeerden als lichtgewonden. Zes overlevenden van de ramp weigerden gisteren in een vliegtuig te stappen en zullen per bus terugkeren. In Faro en Lissabon verblijven in ziekenhuizen verder nog zeker 34 patiënten. Het is de bedoeling dat die met een derde vlucht terugkomen, vermoedelijk vandaag.

Waarschijnlijk ook vandaag zullen de stoffelijke resten van de doden terug worden gevlogen. Inmiddels zijn 11 van de 54 slachtoffers geïdentificeerd. Het Rampen Identificatie Team zal na aankomst in Nederland vanuit een loods op Schiphol de identificatie-werkzaamheden voortzetten.

Negentien zware rampen met DC-10

Van onze verslaggever JOOP WENSTEDT

De Douglas DC-10 vliegtuigen waren sinds de ingebruikname in 1970 betrokken bij 19 ernstige ongelukken, waarbij in totaal 1373 mensen omkwamen. Ondanks deze tegenslagen is de DC-10 populair bij de piloten. Internationale passagiersorganisaties denken er anders over.

De DC-10 is betrokken geweest bij opmerkelijk veel

ongelukken, waarbij in twee gevallen een ontwerpfout de

oorzaak bleek. Op 4 maart 1974 stortte een DC-10 van Turkish Airlines neer, waarbij de 346 inzittenden omkwamen. Gevolg van een verkeerd ontworpen vrachtdoer. Op 19 juli 1989 crashte een DC-10 van United Air Lines tijdens de landing, waarbij 111 personen omkwamen en 185 overleefden. De motor in de staart was de oorzaak. Door het uitvallen werden alle hydraulische systemen onwerkbaar. Na beide ongevallen zijn onmiddellijk

wijzigingen aangebracht in de overige toestellen van dit type.

De KLM had zes DC-10's in dienst. Een daarvan is verkocht, de ander werd *total loss* verklaard door de verzekering nadat het op 4 juni 1983 op het vliegveld van Panam City van de baan liep. Momenteel vliegt de KLM met vier DC-10's. De oudste is ruim 20 jaar in dienst en heeft in die tijd ruim 80.000 vliegreizen gemaakt.

Aansprakelijkheid bij vliegcramp is een hele puzzel

Van onze verslaggever

AMSTERDAM - De in Faro verongelukke DC-10 is door Martinair verzekerd, zei directeur Schröder gisteren. De verzekering van Martinair betreft echter alleen het casco van het vliegtuig. Ze zegt niets over de aansprakelijkheid en dus ook niet over de mogelijkheden van aansprakelijkheidsstelling door overlevenden en nabestaanden.

De aansprakelijkheid van de vervoerder is geregeld in het Verdrag van Warschau. Dat voorziet in een verzekerd bedrag van maximaal ongeveer f 220.000 per vliegtuigpassagier. Daarnaast heeft nagenoeg elke vervoerder nog een aansprakelijkheidsverzekering

voor hogere en andere schade, die het vliegtuig kan toebrengen.

Op uitkeringen op grond van aansprakelijkheidsverzekeringen bestaat echter geen enkel recht als er sprake is van overmacht zoals b.v. extreem slecht weer. Afhankelijk van de vraag

welke maatschappij aansprakelijk is, kan verhaal kan worden ingesteld op grond van de Portugese, Nederlandse, Amerikaanse of internationale wetgeving.

Forumshoppen

Dat kan volgens de Tilburgse advocaat H. Fillet leiden tot *forumshoppen*: kijken onder welke wetgeving het meeste wordt uitgekeerd. Dat is in elk geval niet de Nederlandse, want de bedragen die in ons land aan smartegeld worden uitgekeerd zijn minimaal vergeleken bij wat in de VS gebruikelijk is.

Fillet benadrukt dat smartegeld meestal niet de grootste post is. Iemand die bijvoorbeeld zodanig gewond raakt dat hij niet meer kan werken, kan wel enkele miljoenen aan inkomensschade claimen, onder meer afhankelijk van het

aantal jaren dat hij nog te werken had, zijn vermoedelijk carrièrepatroon en het te verwachten inkomen.

Medisch

Dat soort schade wordt niet of slechts ten dele gedekt door de reis-ongevallenverzekering. Een levensverzekering of particuliere arbeidsongeschiktheidsverzekering kan in een aantal gevallen ook nog soelaas geven. Maar meestal zijn deze uitkeringen ontoereikend om de volledige schade te dekken. Dan komt de aansprakelijkheid in beeld. Die wordt - zoals gezegd - in veel gevallen door de verzekeraars van de betrokken partijen en (de advocaten van) de slachtoffers onderling geschikt. Al is het alleen maar om jarenlange, vaak uitzichtsloze, procedures te voorkomen.

Van onze verslaggever

SCHIPHOL - Bij de ramp in Faro is gebleken dat dappere en koelbloedige stewardessen onmisbaar zijn wanneer het ongeluk toeslaat. En stewardessen worden dan ook opgeleid om in extreme situaties het hoofd koel te houden.

Een nagemaakt stuk vliegtuigromp dat heftige bewegingen kan maken, waarin vuur en rook kunnen ontstaan en de zuurstoftoevoer kan wegvallen. Dat is de ruimte waarin stewards en stewardessen in opleiding leren behulpzaam en koelbloedig te blijven.

„Het enige dat je niet met die namaakromp kunt nabootsen zijn de enorme G-krachten die ontstaan wanneer een vliegtuig neerstort. Dat zou immers betekenen dat je voor iedere oefening een nieuwe romp nodig hebt”, zegt woordvoerder Peter Offerman van de KLM.

Realistisch

Maar volgens Berry Fennes, gezagvoerder op een Boeing 747 van Martinair, is de training in de namaakromp dermate realistisch dat zij als een voldoende leerproces mag worden beschouwd. „De trainingen worden

Dappere stewardessen zijn onmisbaar als nood aan de man is

voortdurend aangepast op basis van gebeurtenissen uit de praktijk en kennis die is opgedaan bij recente ongevallen. Wie het examen met succes heeft doorstaan, is voldoende in staat om in noodsituaties in een vliegtuig handelend op te treden.”

Verscheidene van de passagiers die de ramp met de DC-10 op Faro hebben overleefd, hebben verklaard onder de indruk te zijn gekomen van het optreden van de cabinebemanning tijdens en onmiddellijk na het ongeluk. Van de twee stewardessen die vermist werden, werd in de loop van dag duidelijk dat ze bij de dodelijke slachtoffers moeten worden gerekend.

Karakter

De vijf stewardessen en twee stewards die gistermorgen in alle vroegte op Schiphol arriveerden, zaten onder de pleisters en blauwe plekken. Volgens Marti-

nair-woordvoerder Udo Buijs, die even met hen sprak, hebben zij zeer veel mensen van de dood gered. „Zij zijn vele malen het vliegtuig in gegaan om er passagiers uit te halen. Een van hen zei me dat ze wel veertig mensen naar de uitgang heeft gebracht. Telkens had ze gedacht: jump of jump ik.”

Volgens Buijs is het beroep van stewardess vooral een kwestie van karakter. Als minimum vooropleiding vraagt Martinair havo met in het pakket Engels en nog een vreemde taal. Bij de KLM mag het ook mavo met mbo zijn, maar ook daar met Engels en een tweede vreemde taal.

De luchtvaartmaatschappijen selecteren echter vooral op karakter. Zij die tot de training in de namaak vliegtuigromp doordringen, worden op grond van voorgesprekken reeds geacht over een ruime dosis doorzetendheid en doorzet-

tingsvermogen te beschikken.

De opleiding bestaat uit vier weken training op de grond en twee weken als leerling aan boord. Gezagvoerder Berry Fennes beschouwt het praktijkgedeelte in de vluchtsimulator als het belangrijkste onderdeel van de opleiding. „Wij in de cockpit moeten kunnen rekenen op ondersteuning door het cabinepersoneel.

Daarom moeten zij noodsituaties zo echt mogelijk hebben meegemaakt, want kennis van situaties heeft tot resultaat dat je een stuk van je angst in bedwang hebt.”

Discipline

Het bijhouden van de kennis is volgens Offermans van de KLM onderdeel van de dagelijkse discipline. Ieder bemanningslid moet eenmaal per jaar een herexamen doen in vliegveiligheid. Bovendien krijgt de bemanning voor iedere KLM-vlucht een zogenaamde purser-briefing. „De purser stelt dan een aantal vragen en als je het juiste antwoord niet weet, ga je niet mee”, aldus Offermans.

In plaats van bagage torsen zij een eindeloos verdriet

Van onze verslaggever
VINCENT RÖNNES

FARO – Niet dat regen rond deze tijd van het jaar in een van de zuidelijkste puntjes van Europa zo bijzonder is. Maar vandaag past het bij het lugubere en vooral sombere beeld van het stadje. Net zo angstaanjagend als de stille kilte van vandaag zou zijn voor de vele duizenden Nederlanders die de prachtige luchthavenhal van drukken-de zomers kennen. Faro moet nog bekomen van de schrik, maar voor de wereldpers is het alweer bijgeschreven op de lijst van rampplaatsen, niet meer dan dat.

Een bebaarde arts van het AMC loopt in de vertrekhal langzaam op en neer met een man van tegen de veertig. Op het oog lijken ze slechts in alle rust van gedachte te wisselen, met de Kerst voor de deur en alle tijd van de wereld. Maar deze man is met een drieluik ernstige slachtoffers in het plaatselijke ziekenhuis en enkele doorgewinterde vakantiegangers achterblijver van een groep van 327 mensen die maandagmorgen dachten te beginnen aan een kerstvakantie.

Lijst

De man wilde niet in het vliegtuig dat zojuist is vertrokken. Hij wil vanmiddag nog naar Lissabon proberen te vliegen omdat daar zijn vrouw ligt. „Ze hoeven me niks wijs te maken”, zegt hij zonder dat ook maar iemand iets over zijn vrouw zegt. „Ik heb ze zelf hier naar binnen gedragen en weet hoe ze er aan toe is. Het zag er niet best uit.” Hij weet tenminste iets. Dat was gistermiddag met zeker niet iedereen het geval. Hoe politie, artsen, vrijwilligers en vliegmaatschappij ook

hun best deden, er kwam maar geen volledige lijst. En zolang er geen volledige zekerheid was, hielden de professionele en vrijwillige hulpverleners hun mond.

Zekerheid

Verpleegkundige J. Hoogveen was maandagavond met andere verpleegkundigen en artsen overgevlogen. Meteen bij aankomst werden ze over groepjes verdeeld die ieder een hotel onder hun hoede namen. Verpleegkundige Hoogveen kon gistermiddag bij het vertrek naar het vliegtuig nog niet alle lichtgewonde passagiers die in dit hotel verbleven uitsluitel geven over de toestand van geliefde of kennis. „Van enkele mensen waar we echt niet van weten wat er precies mee is, denken de familieleden hier dat ze in Lissabon zijn. Dat laten we maar even zo, tot we absolute zekerheid hebben.”

Er zijn mensen die nog verdoofd rondlopen. Er zijn mensen die niet alles weten. Er zijn er ook die in volle bewustzijn de ramp die hun omgeving heeft getroffen meemaken. Ellen Marcela van Rent-a-Casa, een reisorganisatie met 72 klanten aan boord van de rampmachine: „Ik was lange tijd bij een man die niet uit het ziekenhuis wilde vertrekken voordat hij zijn kinderen, van veertien en zestien, had gesproken. Die wist maar al te goed wat er aan de hand was. Die wilde zijn kinderen zelf vertellen dat ze hun moeder hadden verloren.”

Vakantie

En dan zijn er de mensen die, onder het motto van 'hier kunnen we toch niets meer doen', maandag meteen al hun vakantiebestemming opzochten. Ellen Marcela zag aldus twee stellen van haar eigen gezelschap vertrekken. Wel kregen ze telefoonnummers van hulpverleners mee. ANWB-medewerker Rob zucht en voorspelt: „Die krijgen de tik nog wel.” Voordat een onwezenlijke

stoet van slordig geklede, verbonden en hinkende mensen het hotel verlaat voor vertrek met de bus naar het vliegveld, nemen ze afscheid van alles en iedereen. Alsof het personeel hier gezorgd heeft voor de vakantie van hun leven. Kellers worden tegen vreemde lijven gedrukt, receptionisten krijgen stortvloed van dankwoorden die ze in geen jaren hebben gehoord. Grote mannen beven als ze een hotelhulpje een veelbetekende handdruk geven. En die Portugezen, die hen nauwelijks een dag in huis hebben gehad, begrijpen het. Ze hebben immers een overdosis ellende aan zich voorbij zien trekken.

Vlammen

Gerard Rutten, uit het Noordlimburgse Meerlo, is een van die vele dankbaren. Samen met zijn vrouw, zijn twee zonen en hun vriendinnen, kroop hij uit het toestel. „Ik hing opzij in de veiligheidsgordels en keek op mijn kop de hele gang door. Ik zag de vlammen op ons afkomen en dacht laat het alsjeblief snel gebeuren.”

Op het vliegveld was het een chaos, maar daarna hebben ze een stortvloed van hulpvaardig een goed-gevigheid ondergaan. Alles mochten we bestellen, zeggen de kinderen beurtelings. Sigaretten, eten, drinken, het bleef maar komen. De tranen blinken in de ogen van Gerard Rutten: „En elke keer als ik dacht dat ik in mekaar zou storten, wreef er weer een hand over mijn rug.” Zijn jonge schoondochter lacht hem warm toe: „Wat is-ie toch veel geknuffeld, hè.”

Onderzoek

Ook gouverneur Joachim Cabrita Neto van Algarve, de toeristenkust rond Faro, is ervan overtuigd dat zijn landgenoten goed werk hebben gedaan. „In twee uur tijds werden 282 mensen in

ziekenhuizen gecontroleerd”, vertelt hij tevreden. „En al binnen een uur na het ongeluk gaf de minister van Transport opdracht om een officieel onderzoek in te stellen.”

Zijn tevreden glimlach verdwijnt als iemand, een Nederlander uiteraard, opmerkt hoe eraan kan worden meegewerkt dat de patiënten zo snel mogelijk naar Nederland worden vervoerd, omdat ze in Nederland van betere medische zorg zouden kunnen worden voorzien. „Ik weet zeker dat we in Portugal even goede doktoren hebben als in Nederland”, bast hij nijdig.

Toen de professionele hulpverleners uit Nederland zich maandagavond laat meldden, was er het enige moment van irritatie. De hardwerkende en Portugees sprekende Nederlanders moesten een deel van hun hulpverlenersstoel afstaan.

Het door velen gevreesde moment van opnieuw in het vliegtuig stappen, liet langer op zich wachten dan was gezegd. Pas drie uur na het afgesproken tijdstip van 14.00 uur vertrokken de beide toestellen. Behalve zwaargewonden en volhardende vakantiegangers bleef er nog een onbekend groepje mensen achter, dat zeer begrijpelijk niet meer aan een vliegreis durfde te beginnen. Van de 72 van Rent-a-Casa bijvoorbeeld zijn er zes die absoluut weigerden nog in een vliegtuig te stappen. Ellen Marcela: „Die willen wel zo snel mogelijk terug, maar met trein of bus.”

Verdriet

Verbazingwekkend is hoe de geradbraakte groep de hal van Faro Airport binnentapt om zich voor de tweede maal binnen twee dagen te laten inchecken.

Niet te bevatten is de ellende waarvan zij weten te ver-

halen. In plaats van bagage torsen zij plastic zakjes en enorm veel verdriet. Groot zijn ook de hulp en het begrip die zij krijgen.

De baliemedewerkster van Transavia: „We helpen wat we kunnen”, en, verwijzend naar de bedrijfskleding van de twee Nederlandse vliegmaatschappijen Transavia en Martinair: „Wat kan het

nou nog uitmaken of je rood of groen bent.” Dan houdt ze plotseling op met praten en roept voorzichtig naar een man die stilletjes voorbij komt lopen. „En?”

„Niet best”, zegt de man. „De broer van je vrouw?”

„Ja”, klinkt het hopeloos en verstikt. „En zijn vrouw en de twee kindjes ook.”

Grootouders Jeremy (4) kwamen om op Tenerife

LISSABON - De 4-jarige Jeremy Klingers uit Hilversum, die lichtgewond uit de brandende DC-10 op het vliegveld van Faro werd gehaald, vroeg enkele uren na het ongeluk alweer om lego. Hij wilde een vliegtuig bouwen.

Gehuild of geschreeuwd heeft hij niet, vertelt zijn vader, Wessel Klingers

(28), die Jeremy en zijn moeder, de eveneens lichtgewonde 27-jarige Sandra Marisa Jesus Cardoso, op het vliegveld had staan opwachten. Ze zouden met z'n drieën de kerstdagen doorbrengen in Olhao. Klingers' ouders kwamen in 1977 om bij de vlieg-ramp op Tenerife. Maar hij vertelt maandag niet direct aan die ramp van vijftien jaar geleden te hebben gedacht. Daarvoor maakte hij zich teveel zorgen om het lot van zijn vrouw en kind. „Ik was in paniek. Als hij dood was geweest dan had ik mezelf meteen van kant gemaakt”, zegt hij.

Gewonden even 'afgezonderd' vanwege bacterie

AMSTERDAM/NIJMEGEN - De gisteren naar Nederland gevlogen gewonden van het vliegtuigongeluk in Portugal zijn direct na aankomst op Schiphol (tijdelijk) opgenomen op geïsoleerde afdelingen van de Amsterdamse ziekenhuizen AMC, het ziekenhuis van de Vrije Universiteit en het Nederlands Brandwondencentrum. Dit is een standaard voorzorgsmaatregel in ons land tegen een eventuele besmetting door de zogenaamde MRSA-bacterie.

Elke patiënt die vanuit een zuidelijk land - dat hoeft niet alleen Spanje, Italië of Portugal te zijn maar het kan ook België of Frankrijk zijn - ons land binnenkomt wordt geïsoleerd, omdat hij of zij deze bacterie bij zich kan dragen. De op zich vrij onschuldige maar zeer hardnekkige bacterie is moeilijk te bestrijden met antibiotica en laat zich eenmaal 'losgelaten' maar moeizaam uit het ziekenhuis verwijderen.

Het Academisch Medisch

Centrum (AMC) heeft daar weet van, want in mei bracht deze Multiple Resistente Staphylococcus Aureus (MRSA) een hardnekkige ziekenhuisinfectie te weeg. Vijf patiënten en vier personeelsleden bleken de bacterie bij zich te dragen. Eind vorig jaar zorgde deze bacterie voor tijdelijke sluiting van de afdeling neurologie van het Slotervaart-ziekenhuis in Amsterdam. En recent heeft de bacterie nog toegeslagen in het De Weverziekenhuis in Heerlen.

Martinair: rukwind oorzaak vliegramp

Door onze redacteurs

AMSTERDAM, 23 DEC. Een plotse-
linge harde windstoot, waarbij de
snelheid toenam van nog geen 30
tot ruim 60 kilometer per uur is
volgens president-directeur M.
Schröder van Martinair de oor-
zaak van het vliegtuigongeluk af-
gelopen maandag op het vliegveld
van Faro in Portugal. Hierbij zijn
54 mensen om het leven geko-
men. De stoffelijke resten van de
slachtoffers worden morgen ver-
wacht. Vrijwel alle overlevenden
zijn inmiddels in Nederland aan-
gekomen.

Martinair-directeur Schröder
baseert zijn conclusie op gesprek-
ken met de bemanning van de
DC-10 en op informatie van de
verkeersleiding. „Het gebeurde
toen het toestel zich op 50 meter
boven de landingsbaan bevond.

Een onverklaarbare windstoot
heeft het vliegtuig hard naar be-
neden gedrukt. De bemanning
noch de verkeersleiding valt hier

iets te verwijten”, aldus Schrö-
der. Hij zei dit op een persconfe-
rentie in het bijzijn van minister
Maij-Weggen (verkeer en water-
staat), onder wier verantwoorde-
lijkheid een onafhankelijk onder-
zoek naar de oorzaak wordt inge-
steld.

De internationale pilotenfederatie
Ifalpa en de Vereniging van
Nederlandse Verkeersvliegers
(VNV) noemen de conclusie van
Schröder voorbarig. De voorzitter
van de Ifalpa, B. Bakker, zegt dat
Schröder de internationale code
heeft geschonden die zegt dat alle
betrokkenen zwijgen tot het voor-
onderzoek is afgerond. „Die af-
spraken zijn nu juist gemaakt om
speculaties te voorkomen.” VNV-
voorzitter Baksteen noemt de stel-
lige uitspraken van de Martinair-
directeur begrijpelijk, maar on-

verstandig. „Natuurlijk wil
Schröder zo snel mogelijk duide-
lijkheid. Het is een zakenman, hij
gaat recht op zijn doel af. Maar
hij heeft niet de gegevens uit de
flight data recorder en dan weet
je niet zoveel.” Deze recorder re-
gistreert zeventien functies die
verband houden met de gedragin-
gen van het toestel.

Schröder zei niet uit te sluiten
dat natuurverschijnselen als
‘windshearing’ of een ‘micro-
burst’, waarbij het vliegtuig door
zware, koude lucht naar beneden
wordt gedrukt, een rol hebben ge-
speeld. De bemanning bemerkt
deze harde windstoten alleen aan
wisselingen in de snelheid van het
vliegtuig. „De extreme uitschiet-
ters, de rukwinden krijg je door
van de verkeersleiding”, aldus
Baksteen. De weerrapporten van

Faro geven volgens hem niets bij-
zonders te zien.

Ook directeur Salgado van het
vliegveld in Faro veronderstelt
dat de weersomstandigheden een
grote rol hebben gespeeld bij het
ongeluk. Toch vindt hij dat
Schröder voor zijn beurt heeft ge-
sproken: „Misschien blijkt straks
uit het onderzoek dat er iets man-
keerde aan het toestel”.

Het Tweede-Kamerlid Frissen
(CDA) vindt de uitspraken „pre-
matuur”. „Er worden veel te
vroeg conclusies getrokken. Dat
schept verwachtingen die men
wellicht niet kan waarmaken.”
Hij heeft wel „begrip” voor de
voortijdige analyse van Schröder,
„want iedereen vraagt ernaar.
Maar het is beter eerst de des-
kundigen hun werk te laten
doen”.

Door onze redacteur
MARCEL HAENEN

ROTTERDAM, 23 DEC. De direc-
teur van Martinair, M. Schröder,
probeerde de juridische aansprakeli-
jkheid van zijn maatschappij
voor de vliegramp bij Faro vol-
ledig uit te sluiten. Dat is de me-
ning van deskundigen op het ge-
bied van luchtvaartrecht.

Zij reageren op de uitspraken
van Schröder die gisteravond op
een persconferentie — met minis-
ter Maij-Weggen aan zijn rechter-
zijde — verklaarde dat een plot-
selinge harde zijwaartse wind net
voor de landing de oorzaak is van
het ongeluk met de DC-10. De
bemanning, het toestel en de
luchtverkeersleiding treft vol-
gens de directeur geen enkele
blam, zo zou uit de eerste resul-
taten van het onderzoek blijken.

„Impliciet zegt Schröder nu:
iedereen heeft pech gehad dat ze
met ons zijn gevlogen en ze moe-
ten maar zien hoe ze de schade
verhalen. Hij laat letterlijk en fi-
guurlijk zijn passagiers in de kou
staan”, zegt de directeur van het
Instituut voor lucht- en ruimte-
recht in Leiden, P.M.J. Mendes
de Leon. „Tien tegen één dat
Schröder dit zegt om de aansprakeli-
jkheid van zijn bedrijf te kun-
nen afschuiven”, vermoedt ook de
co-directeur van hetzelfde insti-
tuut, F.G. von der Dunk.

De vraag of een Nederlandse
luchtvaartmaatschappij zich met
succes op overmacht kan beroe-
pen om aansprakelijkheid uit te
sluiten is niet eenduidig te beant-
woorden. Het Verdrag van War-
schau uit 1929 dat de juridische
relatie tussen vervoerder en passa-
gier regelt, bevat in artikel 20 een

exoneratieclausule die maatschap-
pijen het recht geeft zich bij een
Act of God te beroepen op over-
macht. De luchtvaartmaatschap-
pij is niet verantwoordelijk als
men kan aantonen dat alle maat-
regelen zijn genomen om het on-
staan van schade te voorkomen.

Het Verdrag van Warschau is
de laatste zestig jaar echter her-
haaldelijk aangepast. Dit gebeur-
de voornamelijk op aandrang van
de Amerikanen die de aansprakeli-
kheidslimiet van 10.000 dollar
uit het verdrag van 1929 te ge-
ring vonden. In het Protocol van
Den Haag uit 1955 is de limiet
op 20.000 dollar gesteld. In 1966
werd het bedrag in de zogeheten
Overeenkomst van Montreal we-
derom verhoogd tot 75.000 dollar.
Bovendien is het zo dat sommige
luchtvaartmaatschappijen zelf een
verzekering afsluiten die een nog
hogere aansprakelijkheidslimiet
regelt.

In Montreal is ook afgesproken

dat de luchtvaartmaatschappijen
afstand doen van de clausule die
de aansprakelijkheid uitsluit die
‘Warschau’ bood. Men erkent
met andere woorden een absolute
aansprakelijkheid en doet geen
beroep op overmacht.

Die afspraken uit Montreal gol-
den aanvankelijk alleen voor
luchtvaartmaatschappijen die van,
naar en via de Verenigde Staten
vliegen. „Maar in de praktijk zijn
er veel maatschappijen die de af-
spraken van Montreal toch toe-
passen”, zegt Mendes de Leon.

Tien jaar geleden hebben bij-
voorbeeld de directeurs-generaal
van de rijksluchtvaartdiensten die
zijn aangesloten bij de European
Civil Aviation Conference (Ecac)
op Malta afgesproken om de re-
gels van Montreal ook van toepas-
sing te verklaren op Europese
vluchten. Portugal en Nederland
zijn allebei leden van Ecac.

Op grond hiervan zou Martinair
dus wel degelijk onder alle
omstandigheden aansprakelijk
zijn. Maar volgens Mendes de Le-
on is het heel wel mogelijk dat
Martinair met succes kan verde-
digen dat de oude overmachts-
clausule wel van toepassing is.
„Je kunt je namelijk afvragen in,
hoeverre de Ecac-afpraak uit,
Malta een formeel juridisch bin-
dende afspraak is. Het gaat hier

namelijk om een afspraak tussen
luchtvaartdiensten en niet om een
overeenkomst tussen staten”.

Zijn collega Von der Dunk
houdt er ook rekening mee dat
Schröder met zijn vroege analyse
van de oorzaak van het ongeluk
komt, om schade aan de naam
van zijn luchtvaartmaatschappij
zoveel mogelijk te beperken. „Hij
wil voorkomen dat het publiek de
indruk krijgt dat zijn onderne-
ming onzorgvuldig heeft gehan-
deld want dat kan ze anders een
hoop passagiers kosten”.

Advocaten die bij de juridische
afhandeling van de vluchtramp
met het SLM-toestel in 1989 en
de Bijlmerramp betrokken zijn,
vermoeden echter dat Martinair
in eventuele rechterlijke procedu-
res de juridische mogelijkheden
niet al te hard zal uitspelen om-
dat dit uit een oogpunt van public
relations niet verstandig is. De ju-
ridische optie kan de luchtvaart-
maatschappij wel benutten bij het
treffen van een voordelige onder-
handse regeling met gedupeerden.

Een woordvoerder van Martinair
noemt de veronderstellingen
over de mededelingen van Schrö-
der „volkomen onzin. De intentie
is om familieleden meer greep op
de gebeurtenissen te geven”.

*Standpunt Martinair
helpt bij treffen van
onderhandse regeling*

Meeste overlevenden vliegcramp zijn terug

Door onze redacteurs

ROTTERDAM, 23 DEC. Bijna alle overlevenden van de vliegcramp in het Portugese Faro zijn terug in Nederland. Drie slachtoffers liggen nog in een ziekenhuis in Lissabon omdat zij te zwaar gewond zijn om ze naar Nederland te vervoeren.

Zeker zes mensen hebben geweigerd per vliegtuig te reizen, en zullen later per trein komen, wat een reis is van twee à drie dagen. Tussen de tien en dertig inzittenden hebben verkozen in Portugal te blijven.

De stoffelijke overschotten van de 53 of 54 omgekomenen zullen volgens woordvoerder U. Buijs van Martinair niet eerder dan morgenochtend naar Schiphol worden overgebracht. „Daarover is nog overleg met de autoriteiten ter plaatse gaande en bovendien is men nog bezig met de identificatie”, aldus Buijs. Ook zijn de benodigde lijkkasten nog niet op het vliegveld aangekomen. Het transport daarvan, onder politie-escorte over de weg van Lissabon naar Faro, ondervindt hinder van de zware regenval in Zuid-Portugal. Op Schiphol is een hal van Martinair ingericht als aula. Daar zal het Rampen Identificatie Team proberen de identificatie te voltooien. Gisteravond heeft Martinair een lijst met 41 slachtoffers gepubliceerd.

Volgens Martinair-woordvoerder U. Buijs zijn de gewonden vervoerd naar het Zuiderziekenhuis in Rotterdam, het brandwon-

dencentrum in Beverwijk, het Academisch Ziekenhuis in Utrecht, het Martiniziekenhuis in Groningen en het VU-ziekenhuis in Amsterdam. Hun verwondingen variëren van lichte brandwonden tot wervel-bekken en ribfracturen. Hoe lang de gewonden in de twee ziekenhuizen in Amsterdam zullen blijven is niet bekend. Als hun toestand dat toelaat zullen zij naar ziekenhuizen in de eigen omgeving worden overgebracht.

Minister Maij-Weggen (verkeer en waterstaat) heeft mr. J. Biemond, directeur van Rotterdam Airport, benoemd tot onafhankelijk vooronderzoeker. Biemond leidt het Nederlandse deel van het vooronderzoek naar de toedracht van het ongeluk. Dat heeft de minister gisteravond aan de Tweede Kamer geschreven. Volgens de huidige wet zou iemand van de RLD de leiding van het onderzoek moeten krijgen. Na kritiek op de benoeming van de directeur van deze dienst, ir. H.N. Wolleswinkel als leider van het onderzoek naar de ramp in de Bijlmer, loopt de minister met deze benoeming vooruit op de nieuwe Luchtvaartongevallenwet die op 1 februari van kracht wordt.

Het vooronderzoek naar de vliegcramp staat onder leiding van Portugese autoriteiten. Biemond wordt toegevoegd aan de drie functionarissen van de Rijksluchtvaartdienst die sinds maandag in Faro zijn.

Terug naar huis met breuken en brandwonden

Door onze correspondent

FARO, 23 DEC. Het duurde uren. Terwijl de regen onbarmhartig op het vliegveld van Faro bleef neerkomen, werden gistermiddag heel voorzichtig de gewonden in een transporttoestel met bestemming Amsterdam geladen. Sommigen waren als mummies ingezwachteld, anderen konden vanaf hun brancard nog even opkijken naar de plek waar maandagochtend hun vakantie eindigde. Hemel en aarde en de romp van het vliegtuig waren grijs. Alleen de blauwe zwaailichten van de rij ambulances pinkten daardoorheen en het rode staartstuk van het vliegtuig met het opschrift 'Martinair'.

Vanuit de vertrekhall konden zo'n honderdvijftig passagiers met minder zware verwondingen de trieste procedure gadeslaan. Maar er werd niet gekeken. Ze hadden genoeg aan hun eigen zorgen. Breuken, brandwonden, het verlies van een reisgenoot. De vliegmaatschappij had 's ochtends een summier voorlichtingsbijeenkomst gehouden en kort na de middag vrijwel alle overlevenden in bussen geladen om hen naar het vliegveld en vandaar naar Nederland te brengen. Slechts een handvol mensen wilde hun vakantie in Portugal voortzetten. De psycholoog die Martinair had aangetrokken om de vliegcramp weg te masseren deed goed werk. Hij wist zo'n twintig man over te halen toch maar weer de vliegtuigtrap op te klimmen. Zes mensen

bleven bij hun weigering. Ze zaten aan het eind van de middag op een rij in de hal, de armen over elkaar, vastbesloten om een bus te eisen.

Nauwelijks was de rij overlevenden in hun bijeengeraapte kleren aan boord gegaan of op het vliegveld arriveerde een gezelschap van zeven mensen uit Nederland, op zoek naar vermiste familieleden. Want ook gisteren bestond nog geen volledige duidelijkheid over de namen van overlevenden en overledenen. Er was iemand die aanvankelijk had gehoord dat zijn moeder nog leefde, maar later bleek ze op geen enkele lijst meer voor te komen. Een ander dacht dat zijn broer in het vertrekkende toestel zat, maar wist dat niet zeker. Er was niemand van Martinair die nog uitsluitend kon of wilde geven. 's Nachts belde een wanhopige man uit Nederland die dacht zijn doorgelapse zoon op beelden in het NOS-journaal te hebben gezien. Maar de verslaggevers wilden niet meer worden gestoord. Ook zij zijn vanochtend naar huis vertrokken.

In Faro zijn nu alleen nog de technici aan het werk die de toedracht van het ongeval moeten achterhalen en de politiemannen van het Rampen Identificatie Team. Zij zullen de elf bekende en de 43 onbekende doden in het mortuarium naar Schiphol overbrengen voor verder onderzoek, zodra vanuit Nederland voldoende lijkkasten zijn aangekomen.™

Eerste gewonden rampvlucht Martinair zijn weer thuis

**FARO/SCHIPHOL-
HOOFDDORP (ANP)** — Martinair-directeur M. Schröder heeft gisterochtend verklaard dat het dodental van de rampvlucht MP 495, maandag met de DC-10 Anthony Ruys, is vastgesteld op 53. Van 44 slachtoffers is de naam inmiddels vastgesteld. Zes van hen zijn kinderen. Op een persconferentie in Faro hield de gouverneur van de Algarve, Cabrita Neto, gisteren echter vol dat er sprake is van 54 slachtoffers. Elf van hen zijn inmiddels geïdentificeerd.

Zes leden van het Nederlandse traumateam zijn inmiddels aangekomen in Lissabon. In een ziekenhuis daar liggen 26 patiënten, van wie er twee in levensgevaar verkeren. De meeste slachtoffers hebben zware brandwonden.

De eerste gewonden verlieten gisteren rond kwart over elf het ziekenhuis in Faro. Volgens een woordvoerder van het ziekenhuis moet daar slechts één Nederlander achterblijven, een man die maandag is geopereerd aan zijn lever. Het transport van de gewonden kwam overigens moeizaam op gang. De teruggekeerde gewonden zijn ondergebracht in het AMC in Amsterdam, het VU-ziekenhuis, ook in Amsterdam, alsmede in het Brandwondencentrum in Beverwijk.

Volgens Martinair-directeur Schröder lagen gistermorgen in Faro en Lissabon nog respectievelijk 60 en 33 gewonden, van wie inmiddels een aantal in Nederland is gearriveerd. De 327 inzittenden van de rampvlucht zijn inmiddels allemaal gelokaliseerd. Aanvankelijk heerste verwarring over de juiste samenstelling van de passagierslijst, maar die is nu opgelost, zei Schröder.

De eerste overlevenden van rampvlucht MP 495 naar Faro, keerden gisterochtend omstreeks vier uur terug op Schiphol. Het gezelschap bestond uit vijf stewardessen, twee stewards en twee passagiers. Bij aankomst ontstonden emotionele taferelen. De repatrianten werden afgeschermd voor de

pers. De zeven Martinair-cabinemedewerkers werden in een aparte ruimte opgevangen door onder andere familieleden. De twee passagiers verlieten Schiphol zo snel mogelijk.

Onderzoek

Intussen wordt naarstig gezocht naar de oorzaak van de ramp, zowel door Nederland als Portugal. Het Nederlandse vooronderzoek zal vermoedelijk worden gedaan onder leiding van een onafhankelijke deskundige. De Nederlandse wet schrijft voor dat bij een ongeluk met een Nederlands toestel een vooronderzoek wordt ingesteld.

Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de nieuwe Luchtvaartongevallenwet, naar verwachting rond 1 februari 1993, heeft minister Maij van Verkeer advies gevraagd aan de Raad voor de Luchtvaart. Volgens de huidige Luchtvaartwet heeft ze dat niet te doen. De woordvoerder van Verkeer en Waterstaat verwacht nog deze week een voordracht van de Raad voor de Luchtvaart.

Minister Maij kreeg na de Bijlmerramp veel kritiek op de benoeming van ir. H.N. Wolleswinkel als vooronderzoeker van deze vlieg-ramp. Wolleswinkel is directeur Luchtvaartinspectie van de RLD. De nieuwe wet schrijft voor dat dit soort onderzoeken niet door de RLD gedaan mogen worden, omdat de dienst zelf partij is.

De conclusies uit het vooron-

derzoek zullen worden voorgelegd aan de Raad voor de Luchtvaart. Die kan, indien nodig, alsnog een onderzoek instellen.

Het hoofd van het Nederlandse Rampen Identificatie Team (RIT) in Faro heeft met de Portugese autoriteiten overeenstemming bereikt over het repatriëren van de 53 of 54 dodelijke slachtoffers van de vlieg-ramp. Onder hen bevinden zich ook 1 of 2 Portugezen. Identificatie in Nederland is gemakkelijker. Dit heeft RIT-woordvoerder L. van der Pols gistermiddag in Portugal bekend gemaakt.

De lichamen zullen niet eerder dan vandaag worden teruggevlogen. Het wachten was op de kisten die nog door Martinair naar Faro moeten worden vervoerd.

NEDERLANDS DAGBLAD

23 DEC. 1992

Een leger van hulpverleners paraat na ramp

'Een emotionele vriendendienst'

De ramp met de DC-10 van Martinair heeft ruim honderdvijftig Nederlandse hulpverleners op de been gebracht. Brandwondenteams, medewerkers van SOS International en het Rampen Identificatie Team vertrokken spoorslags richting Faro. En op Schiphol stonden manschappen klaar van Riagg en GG & GD, van het Bureau Slachtofferhulp en het Luchthaven Pastoraat.

door BERNICE WILLEMSSEN

AMSTERDAM - Na de uitzending van het actualiteitenprogramma Tijdsein over Faro vermeldde de Evangelische Omroep maandagmiddag een speciaal telefoonnummer voor de nazorg. Die middag kwamen twintig telefoontjes binnen, merkwaardig genoeg over zaken die niet met een iets met de ramp in Portugal te maken hadden. "Ze wilden bijvoorbeeld een verhaal kwijt over hun ervaringen tijdens de Bijlmer-ramp," zegt medewerker Th. Meij. "Er belde ook iemand die niet met het openbaar vervoer durfde te reizen. Wat we adviseerden? Contact met een huisarts op te nemen, of eens te gaan praten met een psychiater."

Twee brandwondenspecialisten van het Zuiderziekenhuis in Rotterdam vertrokken vroeg in de middag als eersten naar Faro om te helpen bij de behandeling van slachtoffers. Met de Airbus die Martinair later naar Faro stuurde, volgden negen medewerkers van het traumateam van het AMC, acht man ambulancepersoneel van Broeder de Vries, vier functionarissen van het Rampen Identificatie Team van de Rijkspolitie en enkele specialisten van het Brandwonden-centrum in Beverwijk.

Ook de hulpverlening van SOS International, die de repatriëring van de slachtoffers coördineerde in samenwerking met de alarmcentrales van ANWB, Eurocross en Sas, kwam snel op gang. "Als we de hulp niet meer van achter de telefoon kunnen organiseren, en dat is bij een massale ramp het geval, dan gaan we erop af," zegt plaatsvervangend directeur W. Reinders van SOS International.

In het opvangcentrum De Elzenhof en 's avonds in het Ibis-hotel aan de Schipholweg was het vooral maandag voor de hulpverleners een drukte van belang. Psychiater J. Rübzaam van

de Centrale Riagg Dienst in Amsterdam zegt met twee collega's vooral advies te hebben gegeven. Nog steeds staan ze stand-by.

De afgelopen dagen waren dertig medewerkers van het Luchthaven Pastoraat, twaalf medewerkers van De Elzenhof en twintig personeelsleden van de medische dienst van de KLM in wisseldienst in touw. Stewards van Martinair liepen rond en praatten met verontruste thuisblijvers. Huisartsen en verpleegkundigen kwamen langs - alleen al van het VU-ziekenhuis vijftien medewerkers.

"Wij leverden een emotionele vriendendienst," zegt G. Rieken van de Landelijke Organisatie Slachtofferhulp. Dertig medewerkers van Slachtofferhulp zijn dag en nacht op Schiphol in actie geweest. "Ja, wat kun je doen? We geven kortdurende hulp, geen therapeutische bijstand. Toen dinsdagavond het vliegtuig met lichtgewonden terugkwam, maakten we een praatje. We hebben taxi's besteld."

De Stichting Korrelatie heeft enkele uren na de ramp haar telefoonnummer op Teletekst vermeld. Ongeveer vijftig telefoontjes kwamen binnen. "De helft van de bellers kon niet doorkomen op het speciale 06-nummer van Martinair. Die wilden alleen informatie over passagiers. We hebben hen weer doorverwezen," verklaart woordvoerder M. Senten. "Er werd ook gebeld door oorlogsslachtoffers en mensen die de Watersnoodramp in 1953 hadden meegemaakt. Je probeert ze te kalmeren."

Het totaal aantal hulpverleners komt volgens een overzicht dat Martinair woensdagavond heeft samengesteld op meer dan 154.

Een achtergebleven echtpaar verkiest voorlopig Faro en vervolgens een rustige terugtocht. "We blijven nog maar even hier. We zien nogal op tegen dat Nederlandse hulpverlenerscircus."

'Mijn uitleg voor velen opluchting'

door EDITH VAN ZALINGE

AMSTERDAM - Directeur Schröder van Martinair vindt dat hij gisteren wel degelijk zorgvuldig heeft gehandeld, toen hij zijn persoonlijke mening over de oorzaak van de vlieg-ramp in Faro bekend maakte. "Ik heb dat gedaan om direct betrokkenen en familieleden een voorlopig antwoord op deze prangende vraag te geven. Mijn uitleg was voor velen een grote opluchting."

Schröder verklaarde tijdens een persconferentie op Schiphol dat de DC-10 volgens hem is verongelukt door een plotselinge harde zijwind. Hij tekende hierbij nadrukkelijk aan dat dit zijn persoonlijke mening is, waaraan geen definitieve conclusies kunnen worden verbonden.

Zijn uitspraken werden meteen fel bekritiseerd door de voorzitter B. Bakker van Ifalpa, de internationale organisatie voor verkeersvliegers, en door de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV). Volgens die kritiek zijn de conclusies van Schröder 'prematuur' en in strijd met de internationale code om gedurende het onderzoek geen uitspraken te doen. "Die code is opgesteld om speculaties te voorkomen. Het is jammer dat Schröder daaraan is voorbijgegaan."

Schröder wijst die kritiek van de hand. "Wat heb ik met een code te maken? Ik voelde me verplicht mensen die niets te maken hebben met die bureaucratische regelingen alvast enig inzicht te verschaffen."

De Martinair-directeur zegt tot zijn conclusie te zijn gekomen op basis van gesprekken met de bemanning van de DC-10 en de lokale autoriteiten in Faro. Ook de banden waarop de gesprekken met de verkeersleiding en de piloten zijn vastgelegd, geven volgens Schröder geen enkele aanwijzing dat de ramp had kunnen worden voorkomen.

Schröder: "Tientallen mensen die het ongeluk hebben meegemaakt, vroegen me gisteren bij aankomst op Schiphol naar de oorzaken. Ik had ontzettend veel medelijden met ze en heb daarom geprobeerd aan de hand van wat ik wist duidelijk te maken wat er is gebeurd. Veel mensen waren blij te horen dat een windstoot de mogelijke oorzaak was. 'Wat gelukkig voor de gezagvoerder en voor de luchtvaartmaatschappij', zeiden ze. Nou, daar kreeg ik een brok van in mijn keel."

Schröder was gisteravond samen met minister Maij-Weggen van verkeer en waterstaat op Schiphol aanwezig om de slachtoffers van de ramp die terugkeerden persoonlijk te begroeten. Tijdens de persconferentie na afloop gaf hij zijn mening over de oorzaak van de ramp. Hij ontkende dat de DC-10 twee keer heeft geprobeerd te landen, zoals van diverse zijden is beweerd.

Schröder: "De vlucht is tot het moment van de landing volstrekt normaal verlopen." Het feit dat de Portugese autoriteiten de bemanning naar Nederland hebben laten vertrekken, bewijst volgens hem ook dat de vliegers geen enkele blaam treft. Ook de verkeersleiding van de luchthaven in Faro zouden geen blaam treffen.

Minister Maij heeft bekend gemaakt dat een onafhankelijk onderzoek naar de ramp zal worden ingesteld. Het zal worden geleid door J. Biemond, directeur van Rotterdam Airport. Ook de Portugese autoriteiten stellen een onderzoek in.

Nederlands recht geldt voor ramp

Wild-west advocaten niet nodig

(Van een verslaggeefster)

AMSTERDAM - De schadeclaims van slachtoffers van de ramp met de DC-10 zullen uitsluitend in Nederland worden afgehandeld. Er is geen enkele reden om aan te nemen dat de oorzaak van het ongeluk met de DC-10 in Faro te wijten was aan een fout in het toestel. Daarom zal hoogstwaarschijnlijk niet in de VS worden geprocedeerd voor het krijgen van schadevergoeding.

Dat zegt E. Haman van het bureau rechtshulp buitenland van de ANWB. De ANWB heeft een speciaal telefoonnummer (070-3147999) opengesteld voor slachtoffers van de vlieg-ramp. "Roodgloeiend staat het nog niet. Dat is begrijpelijk, omdat de meeste mensen pas net of nog niet eens zijn teruggekeerd."

Haman denkt dat ongeveer de helft van de toeristen die in het ramptoestel zat lid is van de ANWB. De organisatie verwijst haar cliënten naar de advocaten H. Bunjes en F. Vreede die volgens Haman in luchtvaartrecht zijn gespecialiseerd. Bunjes was onder meer betrokken bij de financiële afhandeling van de KLM-ramp in 1977 op Tenerife.

Een woordvoerder van de Vereniging van Letselschade-advocaten verwacht dat er, evenals na de Bijlmerramp, Amerikaanse advocaten zullen neerstrijken. (Bij die vereniging zijn advocaten aangesloten, die ten minste een derde van hun praktijk aan eisen in verband met letselschade besteden.)

Ook hij ziet geen enkele reden om de vliegtuigfabrikant aan-

sprakelijk te stellen voor het ongeluk. "Amerikaanse advocaten die belang hebben bij het indienen van zo groot mogelijke schadeclaims omdat een fiks percentage voor henzelf is, zullen er misschien anders over denken," zegt hij. "Mogelijk zullen zij proberen de schuld bij de vliegtuigbouwer te zoeken."

Mr L. Hamer, één van de advocaten die slachtoffers van de Bijlmerramp bijstaat, zegt dat 'Amerikaanse advocaten van het genre waarmee wij samenwerken beslist niet ongevraagd naar Nederland zullen komen'.

Maar het zou best kunnen zijn dat 'andere' advocaten dat wel doen. "We leven in een vrij land, dus iedereen kan zijn koffer pakken, een ticket kopen en hier neerstrijken om een persconferentie te geven en zijn diensten aan te bieden."

De Vereniging van Letselschade-advocaten geeft slachtoffers van het ongeluk het advies deskundige advocaten in te schakelen. "Al ben je nog zo intelligent, het is onmogelijk zelf je weg te vinden in de wirwar van rechtsregels," aldus de woordvoerder.

Ernstig gewonden met Airbus op Schiphol

(Van onze verslaggevers)

SCHIPHOL - De als noodhospitaal ingerichte Airbus van Martinair, met aan boord 28 ernstig gewonden, is vanmorgen rond half tien op Schiphol gearriveerd. De slachtoffers van de vlieg-ramp zijn direct overgebracht naar diverse ziekenhuizen in Nederland. Het uitladen van het vliegtuig en de hereniging van de slachtoffers met hun familie, gebeurde volledig afgeschermd.

Vanmorgen was nog niet zeker wanneer de stoffelijke overblijfselen naar Nederland komen. Een woordvoerder van Martinair schat dat dit op zijn vroegst in de nacht van woensdag op donderdag zal zijn. De lichamen zullen worden overgebracht naar een loods van Martinair die als mortuarium is ingericht. Daar zal ook de identificatie van de slachtoffers plaatsvinden.

Van de omgekomen passagiers

zijn er elf geïdentificeerd. Het Rampen Identificatie Team (RIT) denkt in Nederland meer mogelijkheden te hebben de andere doden te kunnen identificeren.

Het is de bedoeling dat op 29 of 30 december een grote herdenkingsbijeenkomst voor de slachtoffers van de ramp wordt gehouden. Hierbij zal vermoedelijk ook iemand van het koninklijk huis aanwezig zijn.

Van de passagiers die het ongeluk hebben overleefd, hebben enkele te kennen gegeven niet met het vliegtuig naar Nederland te willen terugkeren. Voor deze mensen heeft Martinair een bus geregeld.

Gisteravond zijn al in totaal ruim tweehonderd gewonde en niet gewonde passagiers van de verongelukte DC-10 in Nederland teruggekeerd. Zij werden op Schiphol ontvangen door minister May-Weggen van Verkeer en Waterstaat en directeur Schröder van Martinair. De gewonden die gisteren aankwamen zijn overgebracht naar het AMC en VU-ziekenhuis in Amsterdam. Die zijn nu echter vol, zodat de gewonden die vanmorgen aankwamen naar ziekenhuizen elders in het land werden ondergebracht.

Op dit moment liggen nog drie zeer ernstig gewonden in het ziekenhuis in de Portugese hoofdstad Lissabon.

Deelneming betuigd door paus en Kamer

DEN HAAG - Tweede-Kamer-voorzitter Deetman heeft dinsdag in een brief aan de directie van luchtvaartmaatschappij Martinair namens de Tweede Kamer zijn medeleven betuigd aan de familieleden van de slachtoffers en aan de gewonden van de vlieg-ramp maandagochtend in het Portugese Faro.

Ook paus Johannes Paulus II heeft zijn medeleven met de slachtoffers betuigd. In een telegram aan kardinaal dr A.J. Simonis, in Nederland laat de paus weten 'met diepe smart' het nieuws over de ramp te hebben gehoord.

De Kamer is vorige week met kerstreces gegaan. Deetman betuigt namens de parlementariërs medeleven aan de slachtoffers en hun naasten.

(ANP)

Met angst en beven terug

door
FRENK DER NEDERLANDEN

AMSTERDAM - "De sfeer aan boord was buitengewoon emotioneel. De meeste mensen huilden en zochten steun bij elkaar. De passagiers hadden een enorme angst om weer de lucht in te gaan. Vooral de kinderen waren bang. Veel mensen vroegen om kalmeringsmiddelen. Vlak voor de landing liep de spanning heel hoog op, maar gelukkig is alles goed verlopen."

Terwijl de gewonden buiten het zicht van de pers worden afgevoerd naar verschillende ziekenhuizen, doet Roelf Padt zijn verhaal. De directeur van de hulporganisatie SOS International bevond zich aan boord van de Boeing, die ongeveer tweehonderd overlevenden van de vlieg-ramp in Faro naar Nederland vervoerde. Omdat alle

beschikbare medici nodig waren in de Airbus die 36 zwaar gewonden uit Faro had opgehaald, besloot Padt, zelf arts, met het tweede toestel mee te gaan.

En hoewel de meeste passagiers in de Boeing slechts lichte verwondingen hadden, bleek dat geen overbodige luxe. Padt: "We hebben onze handen vol gehad. De confrontatie met het wrak van de DC-10 op de luchthaven van Faro, was voor veel mensen een traumatische ervaring. Bovendien hadden we te maken met passagiers die familieleden hebben verloren. Anderen verkeren nog in onzekerheid over het lot van familie of vrienden."

Padt vertrok maandagmiddag met enkele medisch specialisten direct na de ramp naar Portugal om de hulpverlening te coördineren. SOS International trad daarbij op namens de

alarmcentrales van ANWB, Eurocross en Sas.

Padt: "Toen wij arriveerden, waren alle gewonden al naar ziekenhuizen overgebracht. Wij hebben ons vooral bezig gehouden met het inventariseren van waar men zich bevond. Een heidens karwei, omdat de passagiers zo verspreid zaten."

Over de wijze waarop de Portugezen de slachtoffers opvingen, heeft Padt niets dan lof.

"Na de aanvankelijke chaos raakte ik snel onder de indruk van de medische prestaties. Zelfs het grootste ziekenhuis in Nederland zou moeite hebben zoveel slachtoffers tegelijk te verwerken. Natuurlijk zit je in een arm land en ziet het er allemaal niet zo modern uit als bij ons, maar de kwaliteit van de medische zorg is heel hoog. Ik heb van niemand klachten gehoord. Het is uitstekend gegaan."

Schadeclaims via Martinair

Advocatenkantoor ingeschakeld voor afwikkeling eisen

(Van onze verslaggevers)

AMSTERDAM - De 327 inzittenden van het rampvliegtuig van Martinair moeten volgens de chartermaatschappij eerst bij hun eigen verzekering te rade gaan. Martinair zal bij de afwikkeling van alle claims worden betrokken. De maatschappij gaat er nog steeds vanuit dat ze voor alle schade moet opdraaien.

Martinair heeft inmiddels het Amsterdamse advocatenkantoor Loeff, Claeys en Verbeke ingeschakeld voor het afwikkelen van schadeclaims. De chartermaatschappij is in principe verantwoordelijk voor alle schade, tenzij kan worden aangetoond dat handelingen van anderen - zoals bij voorbeeld de fabrikant van het toestel of personeel van de luchthaven - de ramp hebben veroorzaakt.

De ANWB verwacht dat passagiers in dat geval maximaal

41.000 dollar schadevergoeding kunnen krijgen. Bedragen van 75.000 of zelfs honderdduizend dollar noemde een ANWB-woordvoerder 'voorbarig'.

Alle betrokkenen hebben gisteren een brief van Martinair gekregen waarin de maatschappij haar medeleven betuigt. Ook adviseert de bedrijfsarts van Martinair alle ongedeerd gebleven passagiers naar de huisarts te gaan. Bij de ogenschijnlijk ongedeerd gebleven co-piloot is gisteren toch een sleutelbeenbreuk

geconstateerd. Een aantal passagiers kreeg in een later stadium rugpijn.

In drie Nederlandse brandwondencentra zijn gisteren dertien zwaargewonde slachtoffers van de vlieg-ramp opgenomen. Zij hebben derde- en vierdegraads verbrandingen over tien tot 75 procent van hun lichaam; meestal aan handen, armen en gezicht. Een aantal van hen verkeert in levensgevaar.

De behandelend specialisten zijn in het algemeen optimistisch over de overlevingskansen van de slachtoffers. De verwachte behandelduur varieert van vier weken tot drie maanden. Zeven zwaargewonden zijn nog in Portugal omdat zij niet kunnen worden vervoerd. Drie van hen liggen nog in een ziekenhuis in Lisbon en vier in Faro.

De gewonden zijn opgenomen in brandwondencentra in Rotterdam (vijf), Groningen (twee) en Beverwijk (zes). Het Academisch Ziekenhuis Utrecht heeft dertien gewonden opgenomen. Een aantal lichtgewonden heeft de verschillende ziekenhuizen inmiddels verlaten.

Zes overlevenden hebben besloten hun vakantie in Portugal voort te zetten. Zes anderen beginnen vandaag aan de tweedaagse treinreis terug, omdat zij niet meer durven te vliegen.

Martinair-topman Schröder wordt van diverse kanten aangevallen vanwege zijn uitlatingen over de oorzaak van de ramp. Volgens Schröder werd het toestel op vijftig meter hoogte geraakt door een valwind, waardoor het op de landingsbaan werd gesmeten.

Uren in de rij voor terugkeer naar Nederland

door REMCO DE JONG in Faro

FARO - Ze zijn met zeven mensen naar Faro gevlogen, op kosten van Martinair, om familieleden op te zoeken en te identificeren. Maar na aankomst blijkt er bij de vliegmaatschappij niemand te zijn die kan zeggen waar ze moeten zoeken en zijn alle passagiers al geïdentificeerd. Bovendien, met het toestel waarmee het zevental is gearriveerd, vertrekken tientallen passagiers van het ramptoestel naar Amsterdam.

Terwijl de woordvoerder van het zevental op hoge toon toegang eist tot de afdeling in het stationsgebouw waar Martinair kantoor houdt, taxiëet het Martinair toestel weer naar de startbaan voor de vlucht naar Amsterdam.

In het toestel blijkt zich een van de familieleden te bevinden. "Het belangrijkste is dat ik nu weet dat mijn broer nog leeft," zegt een van hen. Dat hij voor niks naar Faro is gevlogen en dat Martinair dat wellicht had kunnen voorkomen, deert hem niet. Hij is opgelucht. Dat is bij de zes anderen wel anders. Ze hebben geen idee waar ze verder moeten zoeken. De verblijfplaats van hun naasten is onbekend. Ze kunnen in het vliegtuig naar huis zitten, zich ergens in de Algarve ophouden of in het mortuarium liggen. De spanning is groot.

"Wie weet wie met dat toestel naar Amsterdam is gevlogen. Waar kan ik iemand vinden die me kan helpen. Ik wil nu iemand van Martinair spreken," roept een van hen. Alleen hij wordt toegelaten tot het kantoor. De zes andere lotgenoten blijven in het ongewisse achter. Terwijl ze uren zitten te wachten op uitsluitel, worden in Nederland namen van de doden vrijgegeven. Ze weten dat hun naaste daar niet bij hoeft te zijn. Maar ze willen het zo graag zeker weten.

Identificatie van de slachtoffers verliep gisteren moeizaam. Het Rijkspolitie Identificatieteam, dat met vijf man aanwezig is, was de hele dag in onderhandeling om de lichamen zo snel mogelijk overgebracht te krijgen naar Nederland. "In Nederland hebben we toch veel betere apparatuur en mogelijkheden," aldus een zegsman.

Maar bureaucratische regels blokeerden gisteravond een snel besluit. De Portugezen zeggen wel een aantal lichamen te hebben geïdentificeerd, maar hoeveel wilde een woordvoerder niet zeggen. De RIT-zegsman benadrukte dat wat de Portugezen ook doen.

het werk zal in Nederland opnieuw moeten worden gedaan. Hij zei dat een aantal lichamen erg verbrand is en dat iedere dag uitsel van het transport identificatie kan bemoeilijken.

Het was gistermiddag een chaos op de overigens zeer moderne luchthaven van Faro. De gehavende passagiers stonden urenlang in de rij om in te checken voor hun vlucht naar Amsterdam. Aan het besluit toch maar weer te gaan vliegen was een hevige discussie vooraf gegaan. Voordat de Martinair-medewerker het woord had genomen in dat gesprek, had

hij eerst heel nonchalant een sigaartje opgestoken. Ze konden terugvliegen. Met Martinair, ja. Nee, er zijn geen andere mogelijkheden. Mag ik dan nu uw naam noteren? Zo.

Uiteindelijk besloten ruim tien personen niet terug te vliegen. "Ik gebruik een aantal van mijn vakantiedagen om per bus terug te rijden," zei een van hen. De rest meldde zich keurig in drie rijen voor de balie. De gasten van ieder hotel apart. Iedereen voorzien van een blauwe plastic zak van het ziekenhuis waarin de schaarse bezittingen waren opgeborgen. Al die mensen in geleende kleren, afgedankte oude broeken of slechte kwaliteit trainingspakken in de rij. Builen, littekens, blauwe ogen en pijnlijke gelaatsuitdrukkingen. Sommigen droegen nog kleren met moddersporen. Alleen het schoeisel hadden ze gemeen: of nieuwe sloffen of in Faro aangeschafte sportschoenen. Net op het moment dat de groep moest inchecken, barstte weer een enorme regenbui los, net als toen het toestel neerstortte. De directie van de luchthaven had eerder op de dag tijdens een persconferentie gezegd dat het weer

die bewuste maandagochtend helemaal niet zó slecht was dat de luchthaven had moeten worden gesloten.

In de rij voor de balie had ieder zijn eigen waarheid over wat er precies is gebeurd. Een man heeft van ooggetuigen gehoord dat achter het vliegtuig tijdens de landing een rookpluim zichtbaar was. "Misschien was het toestel in de lucht al in brand." Zeker weet hij dat natuurlijk niet. Maar het zou wel verklaren hoe het kwam dat hij oog in oog kwam te staan met de brandweer toen hij uit het wrak klom. Alle ooggetuigen zeggen dat de brandweer zeer snel aanwezig was. "Men heeft het ongeluk uit de verkeersstoren zien aankomen."

Als er al geen brand aan boord was, kan de verkeersleiding zijn gealarmeerd door twee mislukte landingspogingen van de piloot. "Ik vlieg heel vaak en ik weet zeker dat dit toestel minstens een keer doorstartte. Maar ik denk twee keer. Ik zag opeens uit het raampje de landingsbaan terwijl het toestel scheef hing. Ik dacht nog, gaat ie 'm nu aan de grond zetten?"

De man die achterin het toestel zat, zegt als een van de eersten uit het toestel te zijn geklommen. Hij was ongedeerd en kon andere slachtoffers naar het stationsgebouw helpen. "Er zat een meisje apatisch in de modder te huilen. Ze was in shock, denk ik". Toen hij met enkele slachtoffers in de vertrekhal terecht kwam, stond er niemand om hen op te vangen. Ze besloten na een drankje gewoon naar hun vakantiebestemming te reizen: een vakantiehuusje op kilometers afstand. Een verklaring voor dat merkwaardige besluit kan hij ook nu nog niet geven. Het was ook het advies van

de reisleidster die hen stond op te wachten. Daar aangekomen realiseerden ze zich pas goed wat hen was overkomen en meldten ze zich bij het langzaam op gang komende crisisteam.

Vlak voor het vertrek naar het vliegveld ontstond in hotel Eva, waar een deel van de slachtoffers was ondergebracht, nog enorme commotie toen een Boeing van Martinair overvloog. Enkele van de aanwezigen wisten zeker dat het toestel nooit over de stad had mogen komen. Naar Faro vliegt de piloot volgens de regels immers over zee, wist men te vertellen. "Het was weer een pilot-error. Ik wil dit onderzoeken. Als die piloot ook al een fout heeft gemaakt, vlieg ik niet weg." De uitlaatklep voor de enorme spanning waaraan de meesten 24 uur hadden blootgestaan.

In Faro bleven gisteren vier gewonden achter, vier passagiers die kozen toch vakantie te gaan houden en zes mensen die volkomen verdoofd op het vliegveld zaten in de veronderstelling dat ze wel zouden worden geholpen. Inmiddels was de Airbus naar Nederland al opgestegen.

Zeven anderen wachtten op een alternatieve reismogelijkheid om de terugreis naar Nederland te kunnen aanvaarden.

Ze zetten nooit meer een star in een vliegtuig.

Mr. J. Biemond leidt onderzoek vliegramp

Rotterdam – Minister Maij (Verkeer en Waterstaat) heeft gisteravond directeur mr. J. Biemond van Rotterdam Airport verzocht de leiding te nemen van een onafhankelijk vooronderzoek naar de vliegramp in Faro. Biemond (55) geldt als een expert in de burgerluchtvaart en heeft met het verzoek ingestemd.

„Hij beschikt over een gigantische ervaring,” zegt woordvoerder R. Wondelleck van de Rotterdamse luchthaven. Wanneer Biemond naar Portugal vertrekt, zegt Wondelleck niet te weten.

„Dat zal ongetwijfeld zo snel zijn als maar mogelijk is.” Biemond zelf wil over de inhoudelijk kant van het onderzoek geen mededelingen doen.

Biemond is sinds 1989 directeur van Rotterdam Airport. Via de koopvaardij is hij bij de Koninklijke Marine gekomen, waarna hij de overstap naar Fokker heeft gemaakt. Tot zijn benoeming in Rotterdam was hij 23 jaar werkzaam in diverse functies bij de luchthaven Schiphol, sinds 1983 als havenmeester. In zijn vrije tijd heeft Biemond rechten gestudeerd, met als keuzevakken luchtrecht en arbeidsrecht. Zijn belangrijkste taak in Rotterdam was het uit de rode cijfers halen

van het verliesgevende vliegveld Zestienhoven.

De Nederlandse Luchtvaartrampenwet (die naar verwachting rond 1 februari 1993 wordt vervangen door de nieuwe Luchtvaartongevallenwet) schrijft voor dat bij een ongeluk met een Nederlands toestel een vooronderzoek wordt ingesteld. In Faro zijn inmiddels al drie functionarissen van het Bureau Vooronderzoek Ongevallen van de Raad voor de Luchtvaart aanwezig. In het vooronderzoek worden alle beschikbare gegevens over de ramp in Faro verzameld en geanalyseerd. De resultaten van dit vooronderzoek worden gerapporteerd aan de Raad voor de Luchtvaart. Die kan, indien nodig, alsnog een onderzoek instellen.

Mr. Biemond zegt geen idee te hebben hoelang het onderzoek gaat duren.

Maij heeft na de Bijlmerramp veel kritiek gekregen op de benoeming van ir. H. N. Wolleswinkel als vooronderzoeker van deze vliegramp. Wolleswinkel is directeur Luchtvaartinspectie van de RLD. De nieuwe wet schrijft voor dat dit soort onderzoeken niet door de RLD gedaan mogen worden, omdat die zelf partij is.

Familie te lang in angst over namen

Gouverneur haalt uit naar Martinair

Van onze verslaggevers
AMSTERDAM/ FARO, woensdag

Onzorgvuldige passagierslijsten, tegenstrijdige belangen in de reiswereld en moeizaam verlopende communicatie tussen Portugal en Nederland hebben het achterhalen van de namen van de slachtoffers van de Martinair-ramp en het informeren van hun familie en vrienden noodloos vertraagd.

Gouverneur Cabrita Neto van de Algarve hekelde gisteren Martinair. „De passagierslijsten, die wij in eerste instantie kregen, klopten niet. Dat heeft de gang van zaken ernstig vertraagd”.

Woordvoerder Udo Buys op zijn beurt verweet de Portugezen dat zij de faxen van Martinair met de goede namen niet ontvangen hadden. In de reiswereld is bovendien uit concurrentiebeding het adressenbestand van de toeristen dermate afgeschermd, dat wel de namen bij de luchtvaartmaatschappijen bekend zijn, maar niet hun adressen om te voorkomen, dat onder elkaars duiven geschoten wordt.

Teken van leven

Door die complexe factoren zijn tientallen families in Ne-

derland dagen in onzekerheid geweest over het lot van hun verwanten. Ook bleek het voor gewonde Nederlanders in de Portugese ziekenhuizen uiterst moeilijk om contact te krijgen met het thuisfront.

Pas dinsdagmiddag konden zowel bij Martinair als bij de autoriteiten in Portugal de lijsten geproduceerd worden van de meeste slachtoffers. De namen van 41 verongelukte passagiers riepen in vele delen van het land hevige emoties op. De slachtoffers komen voornamelijk uit het westen en zuiden van ons land.

De repatriëring van de overlevenden is gisteren via een imposante luchtbrug ingezet. Tot vanmorgen vroeg zijn 219 gewonde en niet gewonde passagiers van de dramatische kerstvlucht uit de

Algarve naar ons land teruggebracht. Behalve de cockpitcrew, die voor nader verhoor nog in Portugal moet blijven, werden ook de overlevende bemanningsleden al zeer snel naar Nederland teruggebracht.

Geen blaam

Over de oorzaak van de ramp circuleren nog steeds tegenstrijdige verklaringen. President-directeur Martin Schröder van Martinair, met spoed teruggekeerd van vakantie, verklaarde dinsdagavond, dat het personeel van de DC10 Anthony Ruys geen blaam trof. Ook pleitte hij de luchtverkeersleiding van het vliegveld van Faro vrij.

„Er is een onverklaarbare windvlaag opgetreden, waarop piloten noch verkeersleiding konden reageren”, aldus Martin Schröder.

„Bij het raken van de grond brak een remklep af, die aan het begin van de landingsbaan is teruggevonden. Dat is overigens wel mijn persoonlijke interpretatie”, aldus Schröder. Hij baseert zijn kennis op de gegevens van de verkeersleiding. De band met de cockpitgesprekken kon overigens nog niet worden gehoord, omdat die door brand beschadigd is.

Hoofd van het onderzoeksteam van de Rijksluchtvaart-

dienst (RLD) R.A. van Reijssen heeft daar zijn twijfels over. „Zover zijn wij nog niet met het onderzoek. Met de term windval kunnen wij in dit stadium absoluut nog niet uit de voeten”.

Ook de internationale organisatie van verkeersvliegers IFALPA noemde de uitspraken van Schröder prematuur.

Overigens lijkt er wel degelijk duidelijkheid te bestaan over de oorzaak van de ramp bij de deskundigen. Het onderzoek is namelijk in verband met de feestdagen voorlopig stopgezet tot begin volgend jaar. Dat zou niet gebeurd zijn, indien de autoriteiten nog bewijsmateriaal van wrak of getuigenverklaringen nodig zouden hebben.

„De definitieve uitkomst van het onderzoek is overigens pas over enkele maanden bekend”, aldus RLD-chef Van Reijssen.

Gouverneur Neto maakte zich gisteren overigens ook bijzonder boos over berichten uit Nederland, dat de medische opvang in de Algarve en het brandwondencentrum bij Lissabon niet deugde. „Wij kunnen de strijd aan met iedere kliniek in de VS. Hoe goed het hier geregeld is, blijkt wel uit het feit dat de doden in het toestel gevallen zijn. Niemand van de gewonden is tijdens transport naar of behandeling in het ziekenhuis overleden”.

Verwarring over namen

Hele gezinnen door ramp weggevaagd

Van onze verslaggevers

AMSTERDAM, woensdag

Verslagenheid, intens verdriet en onbegrip heersten gistermiddag in eigen land bij vele vrienden, bekenden en burens van de door de vlieg-ramp veelal compleet weggerukte gezinnen.

De bewoners van de Touwbaan in Maassluis zijn er kapot van: het zeer geziene gezin Franke is omgekomen bij de Martinair-vlieg-ramp in Portugal.

Toen gisteren de lijst met namen van de dodelijke slachtoffers werd vrijgegeven, vloeiden de tranen bij de burens rijkelijk.

Gezin Franke

Hans en Marjolein Franke (beiden 30 jaar), en hun kinderen Aad (2 jaar) en Mark (9 maanden), zullen nooit meer terugkeren in hun woning. En die klap kwam hard aan in de buurt, omdat Hans en Marjolein zeer geliefd waren bij de omwonenden.

„Een gezellige familie, die met iedereen goed kon opschieten. Het waren erg prettige en openhartige mensen,” zeggen de diverse burens. Het echtpaar woonde pas anderhalf jaar in de straat. Hun vorige woonplaats was Haarlem.

Zelfde beroep

Man en vrouw hadden hetzelfde beroep, namelijk computerprogrammeur. Ze werkten in een duobaan bij dezelfde werkgever.

Als de één werkte, was de ander

thuis om op de kinderen te passen en de huishouding te doen.

„Het komt hard aan, dat ze nooit meer terug zullen komen. Ze zijn zomaar ineens weg. Het is niet te geloven. Alle vrienden en kennissen hier zijn verslagen.”

Het omgekomen stel was met de twee kinderen op weg naar de ouders van Hans, die in Zuid-Portugal wonen, om daar de kerstdagen door te brengen.

De heer en mevrouw Vlaswinkel uit Gouda wilden de kerstdagen met hun 16-jarige zoon Stein en hun 18-jarige dochter Hanna in Portugal doorbrengen. De 46-jarige directeur van de Jan Ligthartschool heeft bij de vlieg-ramp zijn hele gezin verloren en is met ernstige verwondingen in een Portugees ziekenhuis opgenomen. „Hun oma zou in eerste instantie ook mee gaan”, vertelt een intens bedroefde overbuurjongen, die goed met de vwo-scholiere Hanna was bevriend.

Vrienden van Hanna hadden voor de deur van de woning in het centrum van Gouda bloemen en een brandend kaarsje neergezet, nadat het tragische nieuws hen had bereikt.

„Wegens tragische omstandigheden gesloten”. Deze tekst plakte het personeel van café 't Zadeltje in de Amersfoortse binnenstad gistermiddag op het raam, nadat bekend was geworden dat hun baas Ab te Winkel met zijn hele gezin bij de vlieg-ramp in Portugal om het leven is gekomen.

Café-eigenaar Ab, zijn

vrouw Marjan, hun dertienjarige zoon Erwin en zijn jongere zusje zouden voor het eerst sinds jaren weer eens samen hun vakantie doorbrengen. Hun naaste burens zaten gisteren urenlang aan de radio gekluisterd in de hoop dat zij niet in het rampvliegtuig aanwezig waren.

„Ik ben er kapot van”, zei de naaste buurman E. Sandel. „Zij woonden hier pas een jaar. Net nu hun zaak in opbouw was en goed liep, gebeurt er zo iets. Zij hadden de vakantie, na enkele tegenslagen en hard werken, zo verdiend. Voorheen ging het echtpaar nog wel eens gescheiden met vakantie vanwege de zakelijke omstandigheden. Ik kan het nog niet geloven dat ik mijn burens en hun vrolijke kinderen nooit meer zal zien”, zei gistermiddag een geëmotioneerde buurman.

Ook in het Brabantse Dommen, gemeente Valkenswaard, heerst grote verslagenheid door het verongelukken van de 38-jarige fysiotherapeut Peter Krol, zijn 34-jarige echtgenote Jacqueline, hun zoontje Marijntje (2½) en het acht maanden oude dochtertje Denise. Het jonge gezin was van plan om de kerstdagen aan de Algarve door te brengen.

OOK KAMER GESCHOKT

Van onze verslaggevers

DEN HAAG, woensdag

Tweede-Kamervoorzitter Deetman heeft gisteren namens de Tweede Kamer zijn leedwezen betuigd aan de familieleden van de slachtoffers van de vlieg-ramp in Faro.

In een brief aan de directie van Martinair schrijft de kamervoorzitter: „Diep geschokt hebben wij kennis genomen van de verschrikkelijke vlieg-ramp, die zich in Faro heeft voltrokken.

Namens de Tweede Kamer wil ik oprecht medeleven betuigen aan de familieleden van de slachtoffers en de passagiers die bij de ramp verwondingen hebben opgelopen, alsmede aan al diegenen die in welke vorm dan ook bij deze ramp zijn betrokken.”

Heldhaftig optreden van stewardessen

Van onze verslaggevers

SCHIPHOL, woensdag

De stewardessen in het rampvliegtuig van Martinair hebben zich bij de redding van passagiers als ware heldinnen gedragen.

Veel van de geredde luchtreizigers hebben hun leven te danken aan het kordate optreden van het cabine-personeel.

De directie van de zwaar getroffen maatschappij en ook veel passagiers toonden daarvoor direct diep respect.

Ingrid Dingjan, één van de stewardessen, hielp volgens de Martinair-woordvoerder Udo J. Buys, zeker meer dan veertig passagiers uit het fel brandende wrak. Zij vertelde hem direct na terugkeer in

ons land: „Op het laatst wist ik het niet meer: Springen of niet springen...”

De heldin van vlucht MP 495, die bij haar werk zelf een lelijke hoofdwond opliep, en ook haar niet minder moedige collega's, handelden bij de redding van passagiers doortastend en onverschrokken als in een roes.

De gedegen veiligheidstrainingen, die de bemanningen bij alle Nederlandse maatschappijen krijgen, hadden aantoonbaar resultaat.

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 vliegtuigingenieur 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 buige 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 uitsluitend 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.

Geen kans op miljoenen zoals voor slachtoffers
Bijlmerramp
Schadevergoe
ding valt veel
lager uit

Van onze verslaggevers

AMSTERDAM, woensdag

De slachtoffers en nabestaanden van de ramp met de Martinair DC10 moeten rekening houden met aanmerkelijk lagere schade-uitkeringen dan de miljoenen die betrokkenen bij de Bijlmerramp in het vooruitzicht zijn gesteld. De getroffen van Faro vallen onder het Verdrag van Warschau dat voorziet in een maximale uitkering van zo'n 41.000 gulden.

Het grote verschil zit hem in het land waar geprocedeerd kan worden. In het geval van de Bijlmerramp is dat Amerika, waar rechters regelmatig miljoenen-claims honoreren, terwijl de juridische strijd over de Faro-claims hoogstwaarschijnlijk in het veel calvinistisch Nederland zal worden gevoerd.

Dit zeggen advocaten van het bekende Amsterdamse kantoor Boekel De Nerée. Dit bureau is door de ANWB ingehuurd om alle slachtoffers en nabestaanden van de Portugese crash gratis juridische bijstand te verlenen. De ANWB wil met deze actie voorkomen dat er, zoals bij de

Boeingramp in de Bijlmer, weer „Amerikaanse toestanden” ontstaan rond de slachtoffers, aldus directeur Alarmcentrale mr. Sylvia Den Ouden-Huygen.

Maximum f 40.964

De advocaten H.J. Bunjes en F.G. Vreede van Boekel De Nerée baseren zich bij hun inschatting van de schadeclaims in eerste instantie op het Verdrag van Warschau, dat de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder ten opzichte van zijn passagiers regelt. De maximale uitkering is in dat verdrag vastgesteld op f 40.964. Martinair is in principe alleen genoodzaakt dit bedrag op tafel te leggen als de schuld-

vraag is geregeld.

Toch geloven de advocaten niet dat het zover zal komen. Bunjes: „In de luchtvaartwereld is het goed gebruik om slachtoffers zo snel mogelijk schadeloos te stellen en de juridische aansprakelijkheid later onderling te regelen. Dat is vaak voor beide partijen beter: slachtoffers en nabestaanden hoeven niet de soms langshepende rechtsgang rond de schuldvraag mee te maken en de maatschappijen hebben er behoefte aan om snel uit de negatieve publiciteit te komen.”

Ook over de hoogte van de uiteindelijke claims valt volgens de twee juristen niets definitiefs te zeggen. Vreede wijst op de *Montreal Agreement*, een luchtvaartverdrag dat stelt dat maatschappijen die richting Amerika vliegen bij ongelukken het dubbele van Warschau moeten uitkeren. De jurist: „We zoeken momenteel uit of Martinair die regeling ook van toepassing acht op andere bestemmingen, zoals Portugal.”

Bunjes sluit verder niet uit dat Martinair zelf met hogere bedragen zal komen: „Het is zeker mogelijk dat Martinair bereid zal zijn om hoger te

gaan dan de limieten. Want: hoe verdedig je het als vliegmaatschappij dat slachtoffers van een ramp als in de Bijlmer miljoenen krijgen, terwijl de Faro-slachtoffers maar met 40.000 gulden moeten leven? Een schrijnend voorbeeld: als er bij de ramp een kostwinner is overleden, dan is zijn weduwe zeker niet gecompenseerd met dit bedrag. Net zomin als iemand met zulk zwaar letsel dat hij zijn werk verliest.”

Bunjes en Vreede verwachten dat het onderzoek naar de oorzaken van de ramp binnen een half jaar zal zijn afgerond. Dan moet ook duidelijk zijn wie verantwoordelijk is voor de ramp: Martinair, de verkeersleiders van Faro of de Amerikaanse vliegtuigfabrikant McDonnell-Douglas.

„De laatste partij lijkt me gezien deze situatie uitgesloten,” zegt advocaat Bunjes, „een mankement aan het vliegtuig lijkt me slechts een hypothetische mogelijkheid, dus blijven er maar twee mogelijkheden: procederen in Portugal of in Nederland. In het Portugese recht ligt het maximum voor dit soort schade zo laag dat het voor ons niet interessant is.”

„Liever terug met de bus”

FARO, woensdag

Ten minste twee slachtoffers van de vliegramp weiger-

den gisteren de terugreis per vliegtuig te aanvaarden. In plaats daarvan willen zij proberen vandaag per bus terug te keren naar ons land.

PAUS BETUIGT MEDELEVEN

Van onze verslaggevers

ROME, woensdag

Paus Johannes Paulus II heeft zijn medeleven met de slachtoffers van de vliegramp in Faro betuigd.

In een telegram aan kardinaal dr. A.J. Simonis laat de paus weten „met diepe smart” van het nieuws over de ramp te hebben gehoord. Johannes Paulus verzoekt Simonis de familieleden van de slachtoffers op de hoogte te stellen van zijn medeleven en zijn geestelijke verbondenheid met hen.

Slachtofferlijst zorgt voor hoofdbrekens

Van onze verslaggevers

Dolende en nauwelijks aanspreekbare passagiers van de Martinair DC10 *Anthony Ruys* hebben de autoriteiten in Portugal bij het samenstellen van de uiteindelijke slachtofferlijst ook veel hoofdbrekens gekost.

Martinair-woordvoerder Udo Buys vertelde daarvan gisteren enkele trieste staaltjes. Een vrouw werd gistermorgen volkomen in de war teruggevonden op een

terras in het verderop gelegen Albufeira.

Omdat ze zich ietwat ongebruikelijk gedroeg, werd ze aangesproken door een politieman. Hij begreep uit

haar relaas, dat ze wel eens een slachtoffer zou kunnen zijn van de vliegramp bij Faro. Dat vermoeden bleek juist. De vrouw stond tot dat moment echter op de lijst van omgekomenen.

„Als gevolg van dat soort incidenten heeft het relatief lang geduurd, voordat we zekerheid hadden over de juistheid van alle gegevens”, aldus de heer Buys. „We kunnen ons niet de fout veroorloven, dat we iemand op de lijst van slachtoffers plaatsen, terwijl de betrokkene nog in leven is.”

Martin Schröder zelf noemde ook het geval van twee passagiers, die zich pas maandagavond eerst telefonisch bij hun familie in Nederland hadden gemeld en daarna bij de plaatselijke politie binnenliepen.

Officiële lijst slachtoffers

Martinair Holland maakte gistermiddag om kwart over twee de volgende officiële lijst bekend met de namen van 41 passagiers die bij de vliegramp zijn omgekomen.

1. De heer F. Cop,
2. Mevrouw A. Dikhooff, Gouda
3. Mevrouw M. Dikhooff, Gouda
4. De heer T. Franke, Maassluis
5. Kind Franke, Maassluis
6. De heer A. Franke, Maassluis
7. Mevrouw S. Franke-Schriek, Maassluis
8. De heer C. Hakker, Vlaardingen
9. Mevrouw T. Ippel, Arnhem
10. Mevrouw C. Ippel, Vijfhuizen
11. De heer P. Krol, Valkenswaard
12. Mevrouw J. Krol, Valkenswaard
13. Kind Krol, Valkenswaard
14. Kind M. Krol, Valkenswaard
15. De heer G. Lodewijk, Amsterdam
16. Mevrouw T. Lodewijk, Amsterdam

17. Mevrouw H. Lipper, Loenen a/d Vecht
18. Mevrouw J. Middeljans, Haarlem
19. Mevrouw J. Nicolau de Trindade, Rijswijk
20. De heer J. Nicolau de Trindade, Rijswijk
21. Kind Nicolau de Trindade, Rijswijk
22. Mevrouw C. Paixao Araujo, Rotterdam
23. De heer K. Persoon, Breda
24. De heer C. Roozendaal, Loenen a/d Vecht
25. Mevrouw M. Schute, Breda
26. De heer S. Silooy, 's-Hertogenbosch
27. Mevrouw M. Schouten, Amsterdam
28. De heer A. Tempel, Laren
29. Mevrouw A. Vlaswinkel, Gouda
30. Mevrouw H. Vlaswinkel, Gouda
31. De heer S. Vlaswinkel, Gouda
32. Kind B. Vroombout
33. De heer E. te Winkel, Amersfoort
34. De heer A. te Winkel
35. Mevrouw M. te Winkel
36. Kind N. te Winkel
37. De heer A. Wurms, Amsterdam
38. Mevrouw L. Wurms
39. De heer M. van der Linden, 's-Hertogenbosch
40. Mevrouw M. Roelofs, Amsterdam (stewardess)
41. Mevrouw S. Straetmans, Rotterdam (stewardess)

Hond redding passagier

FARO, woensdag
De Amerikaanse Pamela Lewis (34), die woont in Utrecht en ook Portugal met de kerstdagen eens wilde bezoeken, dankt haar leven aan haar hond, een 23 kg zware kruising tussen labrador en newfoundlander.

De vrouw was de rampkist ingestapt met de uit de kluiten gewassen hond in een knapzak op haar rug. „Ik was nog al laat en de mij toebedeelde plaats paste niet erg”, aldus Pamela Lewis.

Zij werd door het cabinepersoneel van achteren enkele rijen naar voren geplaatst. De mensen, die op de stoelen belandden die voor haar en haar hond bestemd waren, kwamen in de crash om het leven. De Amerikaanse kon zich veilig uit de wrakstukken van de verongelukte kist bevrijden.

IN TOTAAL 52 DODEN BIJ RAMP

**Van onze verslaggevers
FARO, woensdag**

Bij de ramp met de 'Anthony Ruys' van Martinair zijn definitief 52 passagiers, onder wie 8 kinderen, en 2 stewardessen om het leven gekomen.

In Portugese ziekenhuizen werden gisteren nog ruim 30 gewonden verpleegd, die niet vervoerd konden worden gezien de aard van hun kwetsuren. Een handvol vakantiegangers besloot, ondanks negatief advies van door Martinair opgeroepen psychologen, toch de kerstdagen in Zuid-Portugal door te brengen.

Mortuarium ingericht op Schiphol-Oost

Doden moge- lijk vandaag terug

Van onze verslaggevers

FARO, woensdag
Het Rampen Identificatieteam (RIT) van de rijkspolitie heeft met de Portugese autoritei-

ten overeenstemming bereikt over het zo spoedig mogelijke transport — mogelijk vandaag al — van de 54 stoffelijke resten van de dodelijke slachtoffers van de vliegramp bij Faro.

Op Schiphol-Oost is een loods als mortuarium ingericht waar, net als na de Bijlmer-ramp, de feitelijke identificatie zal plaatsvinden.

RIT-leider Leen van der

Pols zei gisteren dat het vaststellen van de identiteit van de dodelijke slachtoffers niet meer dan een paar dagen hoeft te duren. Het hoofd Identificatie slachtoffers zegt een goede houvast te hebben aan de officiële slachtoffer-

lijst van de Portugese autoriteiten en de beschrijvingen van de lichamen en de status van de gebitten. Ook is ondanks de felle brand nog veel bagage bruikbaar, waardoor duidelijkheid kan worden verkregen over de passagiers.

Verminking

Het staat nu vast dat alle dodelijke slachtoffers in het midden en achterste gedeelte van het vliegtuig zijn gevallen, die na de mislukte landing ontploften. Van de 54 dodelijke slachtoffers zijn er slechts elf nog enigszins herkenbaar, de rest is te zeer verminkt of verkoold. „Ik heb hier beelden gezien als na de Bijlmer-ramp”, aldus de RIT-leider.

Voor het uitvoeren van de identificatie moeten alle gegevens van het stoffelijk overschot (post mortem) overeenstemmen met de ante-mortemgegevens die af-

komstig zijn van familieleden en nabestaanden.

Aanvankelijk zag het er gisteren naar uit dat de Portugese autoriteiten de stoffelijke resten niet wilden vrijgeven voor transport. Ze wilden dat de identificatie in Faro zou plaatsvinden. Bovendien bevinden zich nog enkele Portugezen onder de dodelijke slachtoffers, die dan ook mee de grens zouden overgaan en Nederlanders, van wie de ouders in Portugal wonen en die mogelijk liever daar begraven zouden willen worden.

„Maar gelukkig hebben we overeenstemming bereikt met de Portugese autoriteiten”, zo meldde Van der Pols aan het eind van de dag. „We gaan nu zo snel mogelijk de vereiste formulieren in orde maken, zodat het transport kan plaatsvinden. Natuurlijk hebben we hier te maken met de regels, normen en waarden

van dit land, maar er is ons beloofd dat de regels soepel zullen worden toegepast. We zien duidelijk een goede wil om samen te werken.”

Gistermiddag arriveerden in het tijdelijke mortuarium in Faro zo'n 60 lijkkasten vanuit Nederland. Het kisten van de stoffelijke resten zal vandaag gebeuren. De Martinair-vliegtuigen, die gisteren de nog levende slachtoffers van de ramp in Faro kwamen ophalen, zullen vervolgens ook worden ingezet om de doden over te vliegen naar Holland. Het RIT verwacht dat de stoffelijke resten op zijn vroegst vandaag aan het eind van de dag kunnen worden overgevlogen. Alle overledenen gaan dan mee, ook het nog onbekende aantal dodelijke Portugese slachtoffers. Het RIT, noch de Portugese patholoog-anatomen, hebben nu reeds een slachtoffer kunnen

identificeren.

„Het gaat veel sneller en efficiënter als we de identificatie op Schiphol kunnen uitvoeren”, zo licht Van der Pols de spoedreparatiëring toe.

Het RIT — in Faro met vier man sterk plus een patholoog-anatoom van het Gerechtelijk Laboratorium in Rijswijk — heeft gisteren een bezoek gebracht aan het DC10-wrak. Van der Pols heeft de indruk dat de berging zorgvuldig heeft plaatsgevonden. Hij trof nog containers met bagage aan, die geheel intact waren. Het RIT verwacht samen met Martinair dat op hele korte termijn een definitieve lijst kan worden vrijgegeven met de namen van de overlevenden.

Bij de vliegcrash op Tenerife, waarbij 267 Nederlandse doden vielen, wist het RIT uiteindelijk 94 procent van de slachtoffers te herkennen.

Rampervaring best te verwerken in vliegtuig

Van onze verslaggevers

LEIDEN, woensdag Mensen die een schokkende ervaring als de vliegcrash met het Martinair-toestel in Portugal van nabij hebben meegemaakt, kunnen het best zo snel mogelijk opnieuw in het vliegtuig stappen.

„Voor de verwerking van zo'n ervaring geldt in het algemeen: hoe sneller je inapt, hoe beter het is.”

Drs. L. van Gerwen, klinisch psycholoog en directeur van de stichting Valk die zich bezighoudt met de bestrijding van vliegangst, stelt dat een goede hulp bij zo'n vlucht enorm belangrijk is. „Er moet sprake zijn van een vertrouwensband met de begeleider. Het is overigens niet zo dat je iemand ten koste van alles moet proberen over te halen.”

Hulpverleners moesten zich

gisteren in het Portugese Faro inspannen om sommige passagiers van het verongelukte Martinair-toestel te bewegen de terugreis per vliegtuig te maken. Twintig mensen konden door een psycholoog worden overgehaald, zes anderen weigerden en zullen de reis per bus maken.

„Het verbaast me overigens dat Martinair geen contact met de stichting Valk heeft

gelegd. Wij zijn tenslotte als geen ander in deze problematiek gespecialiseerd”, aldus Van Gerwen.

De ramp in Portugal heeft bij de stichting Valk niet geleid tot een grotere vraag om hulp. „Integendeel”, zegt Van Gerwen. „De angst voor het vliegen neemt onder deze omstandigheden toe en dat maakt het voor deze mensen nog moeilijker zich bij ons aan te melden.” (ANP)

Transport 3 gewonden te riskant Slachtoffers brand blijvend verminkt

Van onze verslaggevers

BEVERWIJK, woensdag

In de loop van de morgen arriveren op Schiphol dertien zwaar tot zeer ernstig verbrande slachtoffers van de vlammenzee in Faro. Voor zover nu bekend gaat het om volwassene met tweede en derde graads verbrandingen. Zij zijn de afgelopen nacht opgehaald bij drie ziekenhuizen in de Portugese hoofdstad Lissabon door een medisch team van twee artsen en drie gespecialiseerde brandwond-verpleegkundigen uit Beverwijk.

Volgens anesthesioloog Dave Mackie van het Brandwondencentrum in Bever-

wijk zijn hun lichamen voor 20 tot 75 procent verbrand. In veel gevallen zullen de verminkingen blijvend zijn.

Botbreuken

Twee tot drie Faro-slachtoffers zijn er zo ernstig aan toe dat zij voorlopig nog niet naar Nederland kunnen worden vervoerd. Transport zou voor hun toestand grote risico's kunnen inhouden. Naast soms zeer uitgebreide verbrandingen hebben deze meest getroffen overlevenden van de ramp botbreuken, snij- en schaafwonden en/of ernstig longletsel door inademing van giftige gassen.

De brandwondslachtoffers worden rechtstreeks overgebracht naar de brandwondencentra van Beverwijk (bij het Rode Kruis Ziekenhuis) en Rotterdam (Zuiderziekenhuis).

Dokter Mackie is overigens

de geestelijke vader van het zogeheten 'triageteam'. Dit team van specialisten maakt op de plaats van een grote ramp in het buitenland, of in ziekenhuizen aldaar, een selectie welke slachtoffers zo snel mogelijk naar naartoe kunnen worden vervoerd.

De daadwerkelijk levensreddende ideeën van Mackie en zijn Friese collega H.M. Koning (Medisch Centrum Leeuwarden), in 1990 verwoord in het Britse vakblad *Burns* voor brandwond-specialisten, zijn sinds kort in praktijk gebracht door het ministerie van WVC dat een dergelijk team nu heeft opgezet.

Besmetting

Omdat de 13 Faro-gegedupeerden in ziekenhuizen in Lissabon hebben gelegen, hebben zij per definitie een verhoogde kans geïnfecteerd te zijn met een ziekenhuisbacterie, de tegen verscheidene bestrijdingsmiddelen resistente *staphylococcus aureus* (kortweg MRSA-bacterie).

Dokter Mackie: „Rotterdam en Beverwijk beschikken elk over een isolatiemogelijkheid die min of meer buiten het ziekenhuis gelegen is. Groningen heeft een isolatie in het ziekenhuis zelf. Daarbij dient er één brandwondencentrum te zijn dat geen kans op een bacteriebesmetting loopt. Dit, met het oog op de feestdagen, als er wellicht mensen gewond zullen raken door ongelukken met vuurwerk.”

„Mijn broer Henk redde mensen uit het vuur...”

Van een onzer verslaggevers

AMSTERDAM, woensdag

Af en toe moet Willem Soetes (42) uit Oosterhout in het VU-ziekenhuis in Amsterdam even slikken. Maar als hij verhaalt hoe zijn broer Henk (40) met gevaar voor eigen leven nog vijf mensen uit het ramptoestel heeft gehaald, lichten zijn ogen vol trots op.

„Henk's gezicht is verbrand, hij heeft een enkelbreuk en een paar gebroken ribben. En dan nog voor anderen letterlijk door het vuur gaan... Ach, ik had van Henk ook niet anders verwacht”, vertelt Willem Soetes, die met een delegatie van veertien mensen naar de luchthaven was gekomen om zijn

broer en schoonzus te verwelkomen.

Zelf is Willem, zo zegt hij, niet zo koelbloedig. In de afgelopen, afmattende dagen is er iets bij hem geknakt. „Het zal lang duren voordat ik weer de oude ben. En mijn moeder moest zich zelfs onder doktersbehandeling laten stellen. Kapot was ze. Afschuwelijk. Dat afwachten of je broer en schoonzus nog in leven zijn, dat zijn hele lange uren... Dat is moordend. Hoe de toestand van mijn schoonzus Cherry is, weten we nog steeds niet precies. Wel dat ze leeft.”

Net voordat Willem Soetes

maandagochtend zijn hond wilde uitlaten ging de telefoon. „Nietsvermoedend nam ik op,” vertelt hij met trillende stem. „Toen ik hoorde dat het vliegtuig naar Faro was neergestort, stond mijn hart even stil. Wat er dan met je gebeurt is onbeschrijflijk.

In het traumacentrum zat ik naast een stel dat op negen mensen zaten te wachten.

Negen! En die hadden het allemaal overleefd. Maar er zijn ook vaders en moeders, broers en zusters die alleen maar 'n stoffelijk overschot van een geliefde terug krijgen. Je kijkt elkaar veelbeggend aan, maar je zegt niets. Woorden zijn niet nodig.”

Willem heeft in het ziekenhuis even met zijn broer kunnen praten. „Toen vertelde hij me over het redden van die mensen. Eigenlijk was hij alleen op zoek naar zijn vrouw...”

Kans op dragen bacterie uit Portugal Gewonden bij aankomst direct in quarantaine

Van onze verslaggevers

AMSTERDAM, woensdag

De eerste 36 gewonden van de ramp in Faro zijn onmiddellijk, na aankomst op Schiphol, overgebracht naar en opgenomen op de isolatie-afdelingen van het Academisch Medisch Centrum (AMC) en het ziekenhuis van de Vrije Universiteit in Amsterdam.

De ziekenhuizen willen daarmee voorkomen dat eventuele resistente bacteriën, die in Zuid-Europese ziekenhuizen veel voorkomen, zich verspreiden onder de 'reguliere' patiënten.

De isolatie is een „standaard-voorzorgsmaatregel”, aldus AMC-woordvoerder J. Kortenray. „Iedere patiënt

die vanuit Zuid-Europa in het ziekenhuis komt, wordt geïsoleerd. De kans is groot dat zij de zogenoemde *meticilline resistente Staphylococcus aureus*-bacterie (kortweg MRSA) bij zich dragen. Deze bacteriestam is moeilijk te bestrijden met antibiotica en laat zich haast niet uit het ziekenhuis verwijderen.”

Diagnose

Het AMC en het VU-Ziekenhuis streven ernaar zo snel mogelijk een goede diagnose te stellen. „De omstandigheden daarvoor waren in Faro beslist niet ideaal”, aldus Kortenray. Door gebrek aan röntgen-apparatuur zouden de diagnoses ter plaatse gebrekkig zijn. Een deel van de gewonden zou op brancards in de gangen van het plaatselijke ziekenhuis hebben gelegen.

Het is de bedoeling dat patiënten zo spoedig mogelijk worden vervoerd naar een ziekenhuis in of zo dicht mogelijk bij hun woonplaats.

Volgens het AMC is het streven dat in de loop van vandaag te realiseren, „zodat mensen met Kerstmis zo dicht mogelijk in de buurt van hun familie zijn.”

Onder de gewonden bevinden zich zeven slachtoffers die er minder erg aan toe zijn. Verwacht wordt dat zij al vandaag naar huis mogen. Bovendien zijn er twee gezonde baby's naar het Academisch Medisch Centrum vervoerd, van wie de moeders verwondingen hebben opgelopen.

In de loop van vanmorgen zullen 13 zeer ernstig verbrande slachtoffers van de ramp, die naar verwachting

rond het middaguur op Schiphol arriveren, rechtstreeks worden overgebracht naar de brandwondencentra van Beverwijk en Rotterdam, alwaar eveneens strikte isolatiemaatregelen zijn getroffen.

Martinair-vluchten zonder kranten

SCHIPHOL, woensdag
Passagiers van Martinair-toestellen, die gisteren vanaf Nederlandse luchthavens vertrokken, hebben het zonder ochtendbladen moeten stellen.

De luchtvaartmaatschappij heeft er een

goede gewoonte van gemaakt om haar klanten bij het instappen een keuze uit de ochtendbladen te laten maken. De cateringdienst, verantwoordelijk voor de bevoorrading van de luchtvloot, had de ochtendkranten geannuleerd.

Overlevenden prijzen hulpverleners Nederlandse gemeenschap Portugal

Van onze speciale verslaggevers

„Dit zijn onze kerstengelen”

FARO, woensdag

De dag na de ramp. Amper tijd voor het verwerken van emoties, het stillen van verdriet, want de realiteit wil dat de slachtoffers, liefst allemaal, naar huis terugkeren. In de drie hotels waar de Nederlanders wachten op hun repatriëring, zetten mensen van de ANWB, SOS-International en Martinair de toon. In ochtendbijeenkomsten in de drie grote hotels van Faro.

Er is alleen maar pijn en verdriet. Geen chaotische tafelen meer. Twee vliegtuigen wachten, een hospitaal-Airbus en een Boeing 767. Vragen zijn er des te meer. Is er nog iets over van de bagage? Waarschijnlijk niet. Hoe komen we aan een paspoort, wie gaat de schade betalen, wie wacht er op ons op Schiphol? „En mogen families alsjeblieft bij elkaar blijven, want we willen elkaar niet meer in de steek laten”, zegt een vrouw met een verband om haar hoofd. „Gisteren heb ik met mijn baby op de arm mijn schoonmoeder gezocht. Ik kon haar maar niet vinden, het was zo vreselijk. Nu wil ik bij haar blijven.”

Goud waard!

Voor alles wordt gezorgd, alles wordt geregeld. Het is een schrale troost maar de hulpverleners gaan tot het uiterste. „Wilt u in de krant zetten dat de Nederlanders die hier wonen, fantastisch werk hebben geleverd”, dringt een gewonde man aan. „Die zijn hun gewicht in goud waard. Wat zij gepresteerd hebben, kerstengelen zijn het!” Mr. Marian

Does, voorzitter van de Nederlandse vereniging hier, had gehoopt dat ze nog meer kon doen.

De ramp met de Martinair DC10 was nog geen tien minuten geleden gebeurd of zij wist via de radio de Nederlandse gemeenschap te mobiliseren. Honderd mensen gaven zich op als vrijwilliger. De één nam medicijnen mee, de ander rukte kleren uit de kast en allen spoedden ze zich naar het vliegveld, het ziekenhuis en de hotels.

„Ik ben advocaat, en ik heb iedereen mijn visitekaartje meegegeven als binnenkomer”, vertelt Marian. „Ik heb twee titels en dat open de deuren. Want we weten uit ervaring hoe de Portugezen werken, langzaam, en dat taal een enorme barrière is.”

Telefooncentrales in de hotels werden al snel bemand door Nederlanders. In ziekenhuizen gaven ze zich als tolk op. Hulp waar nodig, koffie voor wie koffie wil. Voor de kinderen werden cadeautjes meegenomen, voor de ouderen was er een bemoedigend woord. Er waren erbij die zelfs slachtoffers in huis namen, waar familie gebeld kon worden

en zaken worden geregeld.

Kind van 2 jaar

„Absolute noodzaak”, zegt Marian, „als je weet dat Portugezen een ramp als deze ook nauwelijks aankunnen. Gistermiddag werden er in het staartstuk van het neergestorte vliegtuig nog een kind van twee jaar en een baby aangetroffen. In leven. Zoveel uur na de ramp. Gisteren was het echt chaos.” Vandaag is er verdriet als langzaam duidelijk wordt wie de vuurzee waarschijnlijk niet heeft overleefd.

Gedeelde smart is geen halve smart hier. Iedereen verwerkt zijn of haar leed alleen. Ook al is de opvang groot. „Dat u uw emoties toont, is een normale reactie”, zegt directeur Pad van SOS-International tij-

dens de bijeenkomst in het Faro-hotel. En wie nu de emoties niet toont, die tonen dat in een later stadium wel. Zelfs de hardsten onder u zijn innerlijk enorm geraakt. Schroomt u vooral niet een beroep te doen op onze opvang. Ook als u straks thuis bent, niet kunt slapen, geïrriteerd bent, het hoort erbij. We moeten er doorheen, en veel later dan u denkt, kan het zich nog uiten. Dat weten we uit ervaring.”

Mensen in het gips, met schaafwonden, met pijn. Gekleed in pyjama of trainingspak, op pantoffels of op sokken komen ze bijeen in de lobby, waar weer een nieuwe lading komt met kleren. Voor straks, want in Nederland is het koud. Mensen praten maar de ogen staan flets. Beelden van de ramp op het netvlies gegrift.

Even na het middaguur rijden de bussen voor en is de thuisreis een feit.

Hulpnummer

De ANWB heeft een speciaal telefoonnummer beschikbaar gesteld waar gedupeerden van de ramp zich kunnen melden voor juridische bijstand: 070 - 314.79.99.

Dutch DC10 pilots relive moments before Faro crash

■ Investigators will be keen to assess how far wind was to blame

BY HARVEY ELLIOTT, AIR CORRESPONDENT

THE pilots of the Dutch DC10 which crashed in Portugal with the loss of 54 lives provided investigators yesterday with the first full description of the last few moments of their ill-fated attempt to land in conditions which required flying skills of the highest order.

Without even realising it, they may have encountered windshear — one of the most feared of all meteorological conditions — at the most critical time of landing.

The phenomenon is so common in parts of America and the Far East that well over 100 airports have now installed sophisticated warning devices to enable pilots to divert before

they enter the danger zone. Most new aircraft are also fitted with detection equipment which gives an indication on the instrument panel and some of the latest even have an insistent voice warning of "windshear".

Because the problem is less common in Europe, European airports, including Faro, do not provide the necessary monitoring equipment and the DC10 is not fitted with detection instruments. Pilots are, however, now routinely trained how to fly through the conditions — also known as microbursts — where the behaviour of the wind has been likened to that of water tipped from a bucket onto a flat

surface. At first they experience a sudden sharp increase in airspeed as they fly into high head winds, then a hammer blow from above as they fly through the main down-draught followed within seconds by a tail-wind which effectively causes the aircraft to stall.

In regular six-monthly checks on pilots' flying skills in simulators such conditions are recreated and pilots are told how to go against their natural instincts by pushing the throttles forward even though the airspeed is increasing so that they have enough power to counter the sudden tailwind.

All pilots who fly in Europe in winter are used to landing

in turbulent and squally conditions. Normally a DC10 should not attempt to land if cross-winds exceed between 30 and 35 knots and pilots are instructed to find an alternate diversion airport or wait for conditions to improve. Even below that level "seat of the pants" flying skills are required to maintain the aircraft in line with the runway and to touch down smoothly.

Pointing the nose in the direction of the wind the pilot "crabs" along the extended centre-line of the runway until he is about 200ft above the ground. By talking constantly to air traffic controllers he can obtain the latest information about the strength of the wind and, if it appears to be too high, go around again.

The pilot of the DC10 made one such attempt at landing and on his second attempt was hit by either the second phase of windshear or a sudden gust from his right. By now he was almost at touch down point, the plane's ailerons moving up and down rapidly as he twisted the control wheel to counter the the wind which was trying to push his wing upwards. Investigators will want to establish just how strong the wind was.

Weeping relatives greet survivors

BY OUR FOREIGN STAFF

SURVIVORS of the Dutch Martinair DC10 crash in southern Portugal began returning home yesterday. At the same time investigators were still trying to identify the bodies of the 54 holiday-makers who died in Monday's disaster at Faro airport.

In Amsterdam, relatives weeping with relief met the first group of survivors to return, two passengers and seven crew members. Officials said most of the 286 survivors of the charter flight who were fit enough to travel would return home later on two aircraft, one of which can carry at least 40 stretcher patients.

In Faro, some of the survivors of the 340 people originally on board Flight 495 sat in a hotel bar into the early hours of yesterday trying to piece together details of the crash. Wim Kodman, 27, a Dutch botanist from Utrecht,

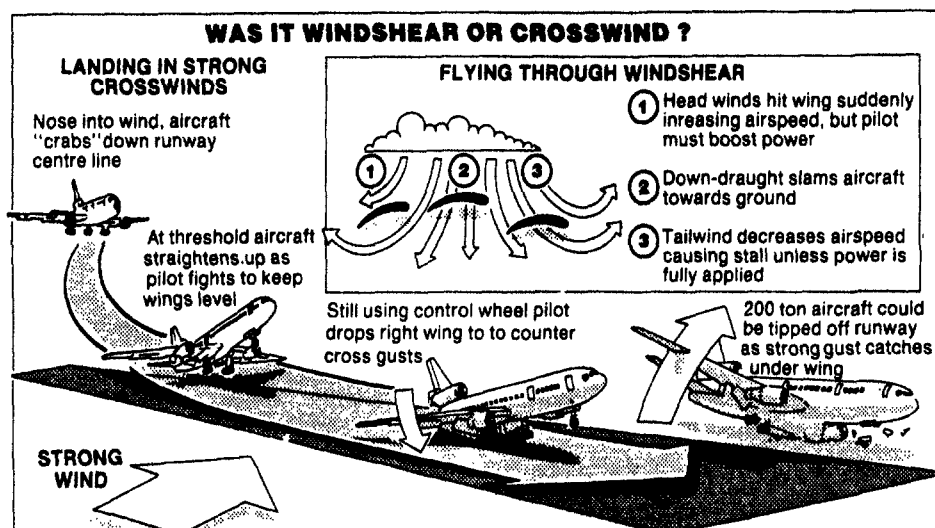
explained how he tried to calm his friend as the jet flew through turbulence. "I told him, 'I'm a scientist — we're

objective'," he said. "I told him a crash was improbable. I was trying to remember the exact probability when we smashed into the ground."

Klaus Leiwemann, 22, said: "We crashed and everything was black — there was smoke and no air. Then the roof fell down in front of us and suddenly there were flames. Me and my friend climbed over the seats towards the

back and got out through a door in the side."

Marcel Meeuwesse, 26, a carpenter who was seated towards the rear of the airliner, said he had a sick feeling something was wrong just before the plane crashed, then "there was no air — I could not breathe — and suddenly there's black smoke all around".



Hoogte schadeclaims bepaald door niet getekend protocol

Van een onzer verslaggevers

AMSTERDAM – Slachtoffers en nabestaanden van de vlieg-ramp in Faro kunnen volgens het Instituut voor lucht- en ruimterecht in Leiden een bedrag van ten hoogste 221 000 gulden per persoon schadevergoeding of smartegeld claimen bij de reisorganisatie of vliegtuigmaatschappij Martinair, in het geval onderzoek uitwijst dat dezen aansprakelijk zijn. Dat bedrag staat los van de uitkering die ze eventueel van de eigen reisverzekering uitgekeerd krijgen.

Daarnaast behoort een civiele procedure tot de mogelijkheden, als blijkt dat vliegtuigbouwer McDonnell Douglas, de verkeersleiders in Faro, of de gezagvoerder van het toestel fouten hebben gemaakt. Als een van hen schuldig wordt bevonden aan een onrechtmatige daad, kan los van de al uitgekeerde schadevergoeding nogmaals een claim worden ingediend, deze keer geldt geen maximum.

Volgens directeur P. M. J. Mendes de Leon van het Leidse instituut, autoriteit op het gebied van onder meer luchtrecht, kunnen slachtoffers op basis van het Verdrag van Warschau diegenen aansprakelijk stellen, met wie zij hun contract (in

dit geval is het ticket het contract) hebben afgesloten. Dat kan Martinair zijn, dat kan ook het reisbureau of de reisorganisatie zijn, die het ticket heeft geleverd.

De procedure kan in Nederland worden begonnen, maar ook in het land van bestemming, in dit geval dus Portugal. Mendes de Leon raadt echter aan in Nederland te procederen, omdat een Nederlandse rechter via Nederlandse normen tot een schadebedrag komt. Een Portugese rechter zal, zo verwacht de directeur, op een lager bedrag uitkomen.

Steeds hoger

Het Verdrag van Warschau dateert uit 1929 – Nederland heeft zich in 1933 aangesloten – maar het bedrag dat als schadevergoeding kan worden geëist, is steeds verhoogd. In 1955 kwam het maximale bedrag door het zogenaamde Haagse protocol op een kleine 17 000 gulden, in 1966 werden door een nieuwe afspraak (*the Montreal Agreement*) de Amerikaanse normen overgenomen en kwam het maximale schadebedrag op 75 000 dollar te liggen. Veel aangesloten landen vonden dat bedrag nog te laag, men ging opnieuw om de tafel zitten en zo kwam men in 1971 tot het *Guatemala City protocol/Montreal 3*, met een maximaal schadebedrag van

221 000 gulden per persoon. Dat verdrag is echter niet in werking, de Amerikanen weigerden bij nader inzien ondertekening omdat zij het bedrag toch te laag vonden en liever helemaal afzagen van een maximum. Laat de rechter maar uitmaken wat er moet worden uitgekeerd, vonden de delegatieleden.

Nederland wèl

Nederland echter heeft zich in de tussentijd op het standpunt gesteld dat dit richtbedrag in het protocol een juist bedrag is en erkent daarmee, aldus Mendes de Leon, eenzijdig het protocol en kan er in procedures tegen de reis- of vervoersorganisatie worden uitgegaan van een bedrag van die ruim twee ton.

De directeur adviseert slachtoffers te wachten met procedures, totdat duidelijk de oorzaak van het ongeval vaststaat. In ieder geval dienen zij, voordat stappen worden ondernomen, een advocaat in de arm te nemen, die voor hen onderhandelt over het schadebedrag en de voorwaarden die de uitkerende instantie daaraan stelt.

Pas als officieel duidelijk is wat de oorzaak is, kan daarnaast een procedure tegen eventueel schuldigen worden begonnen. Als blijkt dat de verkeersleiding vanwege de slechte weersomstandigheden nooit toestemming voor de landing had mogen geven, dan is dit volgens Mendes de Leon een onrechtmatige overheidsdaad en kan op basis daarvan opnieuw schadevergoeding worden geëist, hetzelfde geldt, als er iets heeft gemankeerd aan het vliegtuig, of als de piloot aanwijsbare fouten heeft gemaakt.

Nederland stelt onafhankelijk onderzoek in naar oorzaak

DEN HAAG (ANP) – Behalve het onderzoek onder leiding van de Portugese autoriteiten, stelt Nederland ook een eigen onderzoek in naar de toedracht van het ongeluk met de DC 10 van Martinair op het vliegveld van Faro.

Mr. J. Biemond, directeur van Rotterdam Airport, is benoemd tot onafhankelijk vooronderzoeker.

De Nederlandse wet schrijft voor dat bij een ongeluk met een Nederlands toestel een vooronderzoek wordt ingesteld. In Faro zijn inmiddels al drie functionarissen van het Bureau vooronderzoek ongevallen aanwezig.

Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de nieuwe Luchtvaartongevallenwet, op 1 februari, heeft minister Maij van verkeer advies gevraagd aan de Raad voor de Luchtvaart. Minister Maij kreeg na de Bijlmerramp veel kritiek op de benoeming van ir. H. N. Wolleswinkel als vooronderzoeker van deze vlieg-ramp. Wolleswinkel is directeur Luchtvaartinspectie van de RLD en zou niet onpartijdig zijn.

Slachtofferlijst niet volledig en zonder leeftijden bekendgemaakt

SCHIPHOL (ANP) – Martinair heeft een lijst bekendgemaakt met de namen van 41 mensen van wie vast staat dat ze om het leven gekomen zijn bij de ramp met de DC-10 op het vliegveld van Faro.

Van enkele slachtoffers is de woonplaats nog onbekend. Ook de leeftijden ontbreken op deze lijst. De lijst is dus niet volledig, ook al omdat het totaal aantal doden 53 of 54 is.

1. De heer F. Cop; 2. Mevrouw A. Dikhooft, Gouda; 3. Mevrouw M. Dikhooft, Gouda; 4. De heer T. Franke, Maassluis; 5. Kind Franke, Maassluis; 6. De heer A. Franke, Maassluis; 7. Mevrouw S. Franke-Schriek, Maassluis; 8. De heer C. Hakker, Vlaardingen; 9. Mevrouw T. Ippel, Arnhem; 10. Mevrouw C. Ippel, Vijfhuizen; 11. De heer P. Krol, Valkens-

waard; 12. Mevrouw J. Krol, Valkenswaard; 13. Kind Krol, Valkenswaard; 14. Kind M. Krol, Valkenswaard; 15. De heer G. Lodewijk, Amsterdam; 16. Mevrouw T. Lodewijk, Amsterdam; 17. Mevrouw H. Lipper, Loenen a/d Vecht; 18. Mevrouw J. Middellans, Haarlem; 19. Mevrouw J. Nicolau de Trindade, Rijswijk; 20. De heer A. Nicolau de Trindade, Rijswijk; 21. Kind Nicolau de Trindade, Rijswijk; 22. Mevrouw C. Paixao Araujo, Rotterdam; 23. De heer K. Persoon, Breda; 24. De heer C. Rozendaal, Loenen a/d Vecht; 25. Mevrouw M. Schute, Breda; 26. Mevrouw S. Silooy, Den Bosch; 27. Mevrouw M. Schouten, Amsterdam; 28. De heer A. Tempel, Laren; 29. Mevrouw A. Vlaswinkel, Gouda; 30. Mevrouw H. Vlaswinkel, Gouda; 31. De heer S. Vlaswinkel, Gouda; 32. Kind B. Vroomhout; 33. De heer E. te Winkel, Amersfoort; 34. De heer A. te Winkel; 35. Mevrouw M. te Winkel; 36. Kind N. te Winkel; 37. De heer A. Wurms, Amsterdam; 38. Mevrouw L. Wurms; 39. De heer M. van der Linden, Den Bosch; 40. Mevrouw M. Roelofs, Amsterdam (stewardess); 41. Mevrouw S. Straetmans, Rotterdam (stewardess).

Rampvliegtuig is normaal verzekerd

Van een onzer verslaggevers

SCHIPHOL – „Onjuist”, noemt Martinair-voorlichter Buijs de berichten als zou de verongelukte DC-10 niet zijn verzekerd. Het feit dat het toestel door Martinair begin dit jaar aan Defensie was verkocht en vervolgens van hetzelfde ministerie was geleased tot 1994 gaf voedsel aan die stelling. Immers, defensie is de *jure* eigenaar en pleegt zijn lucht-machttoestellen niet te verzekeren. Een defensie-woordvoerder: „Dat is onze zaak niet”, zegt hij. „Daarvoor moet u bij Martinair zijn.” „Klopt”, zegt Udo Buijs, „de DC-10 is door ons gehuurd en normaal verzekerd.”

Voorlichtster Van Leeuwen van de Nederlandse vereniging van algemene aansprakelijkheidsverzekeraars acht het, wat de passagiers betreft, onwaarschijnlijk dat velen onverzekerd reisden. „De meesten

hebben geboekt via een reisorganisatie en daarbij is het gebruik dat ze een reisverzekering afsluiten. Het bekende pakket: tegen schade of verlies van bagage, de extra ziektekosten in het buitenland, dood en invaliditeit, repatriëring van gewonden of stoffelijke overschotten, plus alle bijkomende kosten.”

Ook hebben de meeste mensen al een ziektekosten- en ongevallenverzekering die veelal dit soort calamiteiten over de grens ook dekken. „Beter dubbel dan niet”, zegt Van Leeuwen, „en mensen die met een *credit card* hun reis betaald hebben, zijn sowieso al verzekerd.”

Vaak voelen partijen zich moreel al verplicht iets te doen voor de slachtoffers, zegt ze. Dan worden er fondsen in het leven geroepen, zoals bij de Bijlmerramp. Of de maatschappij treft schikkingen met slachtoffers en nabestaanden. „Onverplicht en, zoals dat heet: in het belang van beide partijen. Maar het is natuurlijk van belang dat de naam van een maatschappij niet steeds in negatieve zin over de tafel gaat bij schadeclaims.”

Volgens gezagvoerder was alles nog kort voor de landing in orde

door Dick Ringlever

FARO – De gezagvoerder van de in Faro verongelukte DC-10 van Martinair heeft nog kort voor de fatale landing gezegd dat alles in orde was. Die verzekering heeft Martinair volgens vice-president F. D. Pedersen van de Rijksluchtvaartdienst gekregen.

De dienst heeft samen met de Portugese luchtvaartdienst het eerste onderzoek verricht.

Pedersen zegt zich niet aan speculaties te willen wagen, maar er wel vanuit te gaan dat er in de allerlaatste seconden iets moet zijn misgegaan. Inzittenden bevestigen dat het toestel met een geweldige klap op de grond is terechtgekomen, waarna zowel de linker- als de rechtervleugel de baan heeft geraakt. De linkervleugel brak daarbij af.

Onderzoek van de twee gevonden zwarte dozen zal meer details aan het licht moeten brengen. De ene doos wordt in Londen uitgeluisterd, de tweede in de Verenigde Staten. Hoewel het onderzoek formeel onder eindverantwoordelijkheid van de Portugezen wordt uitgevoerd, zal het aandeel van de Rijksluchtvaartdienst eraan groot zijn. Volgens Pedersen hebben de Portugezen daartegen geen bezwaar.

Gouverneur Cabrita Neto van de provincie Algarve sprak gisteren op een persconferentie in het bijzijn van onderzoekers van de Portugese luchtvaartdienst over een zeer goede samenwerking. Volgens Pedersen is ook de coöperatie met de Portugese hulporganisaties uitstekend geweest. „We hadden een gigantisch team”, aldus Pedersen, die optrad als leider van het crisisteam van Martinair.

Met twee vliegtuigen waarvan er één door het rampenteam van het Academisch medisch centrum (AMC) was ingericht als een vliegend hospitaal, zijn gisteren 50 zwaar gewonden en ongeveer 200 lichtgewonden en ongedeerde passagiers naar Schiphol vervoerd. De gewonden waren afkomstig uit het ziekenhuis van Faro.

Vanmorgen vroeg zouden twee toestellen van Schiphol naar Portugal vertrekken om in Lissabon de 30 resterende gewonden en uit Faro de 54 tot nu toe geborgen stoffelijke overschotten op te halen. Van de ramp-DC 10 verblijven dan in Portugal nog vier passagiers die te ernstig gewond zijn om te worden ver-

voerd. Verder zijn daar nog vijftien mensen die liever per bus of trein dan per vliegtuig terugkeren en enkele tientallen mensen die hun vakantie niet hebben willen opgeven. Verreweg de meesten wilden echter zo snel mogelijk naar huis om met de kerst bij familie te zijn. Dat vertrek was gisteren tegen vrijwel hetzelfde decor dat maandagochtend hun aankomst tekende: inktzwarte wolken en stortbuien. Voor de artsen was dat een psychologische reden het vertrek even uit te stellen, om te voorkomen dat de passagiers onder dezelfde omstandigheden zouden vertrekken als waaronder ze aankwamen.

Identificatie

Volgens gouverneur Cabrita Neto zullen nog grote problemen kunnen ontstaan bij de identificatie van de slachtoffers. Zeker 46 overschotten zijn naar zijn zeggen onherkenbaar verminkt.

Maar volgens Pedersen moeten de identificaties in Nederland pas echt beginnen. Er komt volgens de gouverneur nog bij dat de passagierslijsten niet overal blijken te kloppen. „We weten nu dat er negen Portugezen aan boord waren, maar dat er vier onder een Nederlandse naam stonden ingeschreven.”

Ook de consulaire medewerker van de Nederlandse ambassade in Lissabon, Bart Reker, plaatst vraagtekens bij de lijst. Volgens hem stonden de namen van 50 van de aanvankelijk 100 in ziekenhuizen opgenomen passagiers niet correct op de lijst. Pedersen wijt dat aan de computer, die na een bepaald aantal letters de naam afkapt.

De passagiers blijken over de werkwijze van Martinair bij de opvang van gedupeerden overigens niet unaniem enthousiast. In hotel Eva in Faro, een van de drie hotels waar de mobiele slachtoffers zijn opgevangen, werd gemord over de afwezigheid van vertegenwoordigers van de maatschappij.

V. van de Elst, die zich met vrouw en twee kinderen redde door van drie meter hoogte uit het brandende vliegtuig te springen zegt: „Dat we hier in dit hotel zijn opgevangen, is alleen te danken aan Nederlanders die in de Algarve wonen, de hostesses van de reisorganisaties en de Portugese autoriteiten. Dat we na zestien uur nog steeds geen vertegenwoordigers van Martinair hadden gezien, is pure schande. De maatschappij zal heel wat openheid van zaken moeten geven.”

'Ze moeten iets kwijt'

door Adri Vermaat

FARO – Klusjesman vindt hij zo'n vervelend woord, maar van huizenbouw, stucadoren en verven weet hij alles. In het onbedorven Loule, dat op 17 kilometer van Faro het midden houdt tussen dorp en stad, verdient hij daar zelfs al tien jaar lang zijn brood mee.

Gistermiddag, even na één uur, rondde Leo Meerveld het meest bijzondere karwei van zijn leven af. Bijna 20 uur was hij toen onophoudelijk in de weer geweest met de opvang van overlevenden van de verongelukte DC 10 van Martinair. Met zijn echtgenote Annemiek en onder toezicht nog van de eveneens in de Algarve wonende, Nederlandse pastor van de Evangelische Broedergemeenschap.

Toen het echtpaar Meerveld in 1982 het Noordhollandse Hoorn de rug toekeerde en naar Loule trok, verbleekten de banden met hun vaderland nog sneller dan gedacht. „Nederlanders zeggen me eigenlijk niets meer”, zegt Leo Meerveld nu. Drie jaar geleden ben ik voor het laatst in Nederland geweest, voor de begrafenis van mijn moeder. Wij hebben in de Algarve onze stek gevonden en willen hier niet meer weg. Onze kinderen zijn nog wel in Hoorn geboren, maar in feite zijn ze Portugezen.”

Maar het bericht over de verongelukte Nederlandse DC 10 had de buitenwereld nauwelijks bereikt, of Annemiek haastte zich als één der eersten naar het vliegveld. Zien of ze iets kon betekenen bij de opvang van de slachtoffers. Uren later praatten zowel zij als haar man als een haast volleerde psycholoog met overlevenden van de ramp. En fungeerden ook als tolk, terwijl hij, tussen de vaak uiterst moeizame, dikwijls ook emotionele gesprekken door voor koffie, jus d'orange en broodjes met gehakt zorgde. Anders dan vaak bij de nasleep van rampen het geval is, morde in het hotel niet één van de overlevenden over een gebrek aan nazorg. Coby Dijkstra, één van de overlevenden, die vrijwel zeker haar vriendin bij het ongeluk heeft verloren: „Het is werkelijk ongelooflijk wat zo'n echtpaar voor je doet. Op het ene moment denk je 'ik vlieg in de fik, ik ga verbranden' en een paar uur later ontfermen twee wildvreemde, niet professionele kracht zich over je. Zou dat dan toch de kerstdachte zijn?”

Hoewel hij Nederland voornamelijk nog kent van de sportpagina's en soms de Wereldomroep, erkent Leo Meerveld dat de ramp met zijn landgenoten hem meer dan in welk ander geval ook heeft aangegre-

pen. „Daarvoor ben ik toch kennelijk teveel Nederlander. Maar ik blijf er verder nuchter onder, denk dat ik het goed kan verwerken. Alleen toen Wim de Wit van Martinair duidelijk maakte, dat de mensen die niet op de lijst voorkomen vrijwel zeker dood zijn, had ik het moeilijk. Voor mijn vrouw die er nog meer dan ik bij betrokken is, zal nog wel een mentale klap volgen. Dat geloof ik vast.”

In de vele gesprekken die Leo Meerveld met overlevenden hield, viel het hem op dat zij uitsluitend over 'het' wilden praten. Hij heeft dat als positief ervaren. „Je merkt dat mensen hun gedachten niet goed kunnen ordenen. Dat geeft ook niets, ze moeten iets kwijt, en daarvoor moet je hen de gelegenheid geven. Dat is denk ik het belangrijkste van dit werk. Maar als toevoeging kun je natuurlijk maar weinig uitrichten. Het leed is geschied en niet terug te draaien.” Met rode bloeddorpen ogen van moeheid ontfermde het echtpaar Meerveld zich ook in de laatste uren voor het vertrek van de overlevenden uit het hotel over hun 'cliënten'. Allen wildvreemd, maar allen dankbaar dat er toch mensen waren bij wie zij een gewillig oor vonden. „Laten de professionele krachten, de echte psychiaters en psychologen, hun werk maar in de ziekenhuizen doen”, zei Chris Nieuwenhoven, beide verbrande handen in het verband. „Als dit op deze manier kan worden opgelost, vindt iedereen dat prima”. Zo'n heus crisisteam van louter deskundigen is bovendien misschien ook niet alles, dacht Coby Dijkstra. „De deskundigen bedoelen het uiteraard goed, hebben het beste met de mensen hier voor. Maar ze neigen er soms toe door te draven alles weer te herhalen, merkte ik. Daar wordt ik toch wat kriegelig van”.

Het afscheid van de mensen woog voor Leo Meerveld, nuchter als hij is, niet zwaar. „Je gaat over tot de orde van de dag. Dat geldt ook voor de overlevenden van deze ramp, tenzij zij een familielid of een goede vriend of vriendin hebben verloren. Begrijpen doe je het toch niet. Er zijn gezinnen bij van vijf, zeven mensen, van wie niemand ook maar gewond is geraakt. Maar

Twintig uur aan één stuk door hulpverleners

'Plotselinge zijwaartse wind oorzaak ramp'

Van een onzer verslaggevers
SCHIPHOL – Het ongeluk met de DC-10 van Martinair is veroorzaakt door een plotselinge harde zijwind. Dat gebeurde vlak voor de landing op het Portugese vliegveld Faro. Dit heeft Martinair-directeur Martin Schröder gisteravond op een persconferentie op Schiphol gezegd.

De internationale organisatie van verkeersvliegers Ifalpa en de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) toonden zich gisteravond weinig gelukkig met deze uitspraak. Zij achten deze voorbarig. Schröder kwam met de verklaring nadat hij met minister Maij-Weggen (Verkeer) de eerste zwaar gewonden had begroet. Gisteravond om half acht arriveerde het eerste vliegtuig op Schiphol. De tot een vliegend hospitaal omgebouwde Airbus Prins Maurits met 36 bedlegerige patiënten aan

boord, deed drie uur over de vlucht. Een half uur later arriveerde een tweede toestel met nog een twintigtal gewonden en ruim 100 lopende passagiers.

„Het was een emotionele vlucht“, vertelde R. Padt, directeur van SOS-international die de hulpverlening in Portugal had gecoördineerd. „Vooral de confrontatie met het wrak van de DC-10, waarmee ze een dag eerder waren verongelukt, maakte onder de terugkerende passagiers veel emoties los.“ Ze zagen het wrak bij het opstijgen vanaf het vliegveld van Faro.

„De angst om weer in een vliegtuig te stappen was toch al groot. Vooral het opstijgen en het inzetten van de daling voor Schiphol was een angstige ervaring“, vertelde Padt. Een deel van de passagiers moet ook nog het verlies verwerken van omgekomen familieleden en vrienden. Anderen verkeerden in onzekerheid over de toestand van familie en vrienden die nog in

ziekenhuizen liggen. Daar lagen gisteren zeker nog 33 gewonden. Het is de bedoeling dat die met een derde vlucht terugkomen, vermoedelijk vanmorgen.

In het ziekenhuis van Faro liggen nog twee patiënten die nog niet kunnen worden vervoerd. Twee anderen bleven op eigen verzoek in het ziekenhuis achter, omdat ze niet weer in een vliegtuig durfden. Ook vier lopende passagiers weigerden weer in een vliegtuig te gaan. Martinair zal voor vervoer over land zorgen.

Bij aankomst op Schiphol werden de passagiers gisteren door honderden familieleden opgewacht. De 36 patiënten uit het eerste vliegtuig werden naar het AMC en het VU-ziekenhuis in Amsterdam en enkele brandwondencentra gebracht. De aankomst van de patiënten en lopende passagiers werd zorgvuldig afgegrendeld.

Volgens Martin Schröder verliep de rampvlucht tot het laatste moment 'volstrekt

normaal'. Hij ontkende zeer stellig dat er sprake was geweest van twee proeflandingen. „Er is een normale procedure met bepaalde cirkels doorlopen.“ Op 50 meter hoogte vloog de DC-10 recht boven de landingsbaan op de goede hoogte en snelheid toen de zijwaartse wind plotseling toenam van 20 knopen per uur tot een snelheid van 35 knopen. „De verkeersleiding op Faro had op dat moment geen kans meer de vlieger te waarschuwen.“ Volgens Schröder valt de verkeersleiding op het Portugese vliegveld dan ook niets te verwijten. „De bemanning van het vliegtuig zelf kon op dat moment ook niets meer doen om de machine onder controle te houden.“ Schröder zei ook dat de weersomstandigheden, naar het zich liet aanzien, geen aanleiding vormden om naar elders uit te wijken. Tegelijk met de patiënten keerden gisteren ook drie bemanningsleden, de gezagvoerder, de co-piloot en de boordwerktuigkundige, terug. Volgens Schröder en minister Maij kan hieruit worden afgeleid dat de bemanning geen blaam tref. De Portugese autoriteiten zien geen aanleiding tot strafvervolgung.

Schröder zei zijn persoonlijke mening te geven, die hij onder meer baseert op een gesprek met de gezagvoerder. Voor definitieve conclusies moet het onderzoek worden afgewacht. Desondanks reageerde Ifalpa-voorzitter B. Bakker gisteravond verbolgen. Hij noemde uitspraken over de oorzaak voorbarig en in strijd met de code om gedurende de duur van het onderzoek geen uitlatingen te doen.

Met de Portugese autoriteiten is overeenstemming bereikt over de repatriëring van de 54 dodelijke slachtoffers. De lichamen worden waarschijnlijk vanmiddag teruggevlogen. Inmiddels zijn 11 van de 54 slachtoffers geïdentificeerd.

ANVR: kritiek is onterecht

Van een onzer verslaggeefsters
AMSTERDAM – Het verbond van reisorganisatoren ANVR trekt zich de kritiek van Martinair niet aan dat van de zes touroperators er maar één over een volledige passagierslijst beschikte.

Zegsman Couvreur van de ANVR zei gisteren dat „de passagierslijsten al jaren op dezelfde manier opgesteld worden en dat de luchtvaartmaatschappijen daar nooit kritiek op hebben geuit.“

van één echtpaar zijn beiden wel op slag dood“.

Buiten, kort voor het vertrek naar het vliegveld, loopt Annemiek Meerveld naar één van de overlevenden. Een man van wie de zenuwen het lijken te begeven. Zij slaat haar arm om zijn schouder en vraagt of hij iets wil drinken. Dan volgt een langdurig gesprek tussen de twee. Annemiek belooft de man dat zij alles in het werk zal stellen om hem mee te krijgen in het Martin Air toestel waarmee de ernstig gewonden zullen worden vervoerd. „We zullen gewoon proberen dat je eerste zorg krijgt“, zegt zij.

De nacht duurt maar

De emoties komen pas uren later vrij, in het

hotel

door Adri Vermaat

FARO – Het is het verhaal van de onmacht, de weerzin, het springen in de modder vanuit een brandende DC-10. Het is ook het verhaal van de angst, die de overlevenden van de vliegcrash in Faro in een wurg-greep houdt.

In het Ibis-hotel, drie kilometer van de luchthaven, duurt de nacht na de ramp maar kort. Er wordt veel gepraat, gerookt en er zijn broodjes en koffie. De wonden zijn talrijk en niet te overzien. Ze lopen uiteen van blauwe plekken en bulten, tot het verdriet over de vrijwel zekere dood van een dierbare.

Het merendeel van de overlevenden in dit hotel wil gehoord worden, geen vragen, geen poespas, zelf zeggen wat je denkt te kunnen zeggen, meer niet. HBO-docente Coby Dijkstra: „Ik ben naar de Molukken geweest met een propellertoestelling waarvan je dacht, jongens, dit is mijn laatste reis. Maar het ging goed en ik dankte, hoewel niet gelovig, God op mijn blote knieën. En nu, nu je zorgeloos in zo'n grote, veilige kist stapt, gebeurt dit.”

Ze hebben kleding gekregen. Trainingspakken, truien, broeken, sokken en pantoffels. Blauw voor de vrouwen, grijs voor de mannen. De Bossche rechtbankpresident mr. G. André de la Porte loopt er in rond. Hij was met zijn echtgenote voor een vakantie aan de Algarve in het vliegtuig naar Faro gestapt. „Nu ligt ze in het brandwondencentrum van Lissabon”, vertelt hij aangeslagen, maar blij omdat ze nog leeft. „Ze mag niet bewegen, maar misschien dat ze morgen naar Nederland wordt gebracht.”

Telefoneren

Slapen doet vrijwel niemand, rusten wel. Voortdurend is er telefoonverkeer van en naar Nederland. Er zijn tranen, die het midden houden tussen verdriet of opluchting.

Coby Dijkstra: „Ik vind Kerstmis niets, zeker niet in Nederland. Veel vraterij en verplichte nummers afwerken. De laatste twee jaar waren mijn ouders bij me. Nu dacht ik: mijn zus is aan de beurt, ik ga met vakantie. Als ik straks terug ga naar Amsterdam willen mijn ouders mij afhalen, zeggen ze. Dat hoeft voor mij niet. Liefst zie ik voorlopig geen mens. Maar ik begrijp het wel.”

Als de verdooving van de eerste uren na de ramp is uitgewerkt, dringt het volledige besef van de omvang ervan door en de emoties ontladen zich. Onbekenden zijn ineens vrienden, kameraden tegen wil en dank. Slechts een enkeling doet het zonder troostende woorden, trekt zich terug in een hoekje van het hotelrestaurant. Geen aanspraak is voor sommigen ook een manier.

Maar het leven gaat door. Voor de 60 mensen in het Ibis, wanneer Wim de Wit, vertegenwoordiger van Martinair, hen om half elf 's ochtends toespreekt. Het spijt hem, zegt hij, dat hij onder deze omstandigheden zakelijk moet blijven, maar zijn boodschap is duidelijk. „Wat ons betreft, gaat iedereen zo snel mogelijk naar Nederland.”

Psycholoog

Dat is niet voor iedereen makkelijk. „Wie vragen heeft, bang is weer in een vliegtuig te stappen, kan terecht bij de artsen en de psychiaters hier.” Geen mens die hardop zegt niet opnieuw in een vliegtuig te stappen, maar De Wit heeft zijn laatste zin nog niet voltooid, of tien, vijftien mensen snellen in zijn richting en bestoken hem en de psycholoog met vragen. Deze juicht die initiatieven alleen maar toe. „Praat erover, maar blijf niet in deze onbekende omgeving achter.”

Het hoge woord is eruit. „Terug in een vliegtuig?” Zes mensen zeggen: „Dat nooit weer.” Ze willen met een bus naar Nederland, maar 's middags doen de begeleiders nog een poging hen door de douane te loodsen. Het wordt een innerlijk gevecht voor de zes, het verstand zegt ja, het gevoel nee. Wat is wijsheid? De tocht naar het vliegveld van Faro duurt maar kort. De bus is er binnen tien minuten. En hoezeer het leven zijn loop weer neemt, blijkt als even later de overlevenden van de ramp-DC-10 een lange rij wachtenden vormen bij de incheck-balie. Hun aanblik is bijna abnormaal, niet van deze tijd, waarin juist de techniek, het vernuft, zo centraal staan en die het nu zo hebben laten afweten. Een vrouw met verband rond haar hoofd zit daar, een meisje van een jaar of drie met een gipspootje op haar schoot. Mannen in rolstoelen. Door de vlammenzee geblakerde

gezichten. Pleisters, gaas, jodiumplekken, overal. Gebroken sleutelbeenderen, kneuzingen, of domweg 'stijf' door de klap.

Geen bagage ook. Wel blauwe, plastic zakken met zeer spaarzame persoonlijke bezittingen. Elkaar helpen, ondersteunen, met alleen nog maar een doel voor ogen: de vlucht MP 006 naar Amsterdam zo snel als mogelijk voltooien.

Wrak

Navrant is het uitzicht vanuit de vertrekhal. Op enkele honderden meters afstand is frontaal het wrak van de verongelukte DC-10 zichtbaar. Naast de landingsbaan, in de modder, lijkt het brok ellende zich uit schaamte in een sluier van regen te willen verschuilen.

Wat meer naar links rijgt een karavaan van ambulances zich aan. Ze stoppen bij de Prins Maurits van Martinair. De Airbus is uitverkoren om de meer ernstig gewonde passagiers, die in het ziekenhuis van Faro waren ondergebracht, naar Nederland te vervoeren. Maandag was er uitzicht op vakantie. Nu gaat de

brancard, via een container van Catering Costa Campos, naar de speciaal ingerichte intensive-care-units van de Prins Maurits.

„Ik wil wel”, zegt een man, die het tafereel op afstand volgt, „dat in Nederland duidelijk wordt, hoeveel Martinair, de Portugese artsen, de Nederlandse hulpverleners, zelfs de kerken en het Leger des Heils voor ons hebben gedaan.” Hij krijgt bijval. Een meisje dat net aspirine vroeg en zich alweer een stuk beter zegt te voelen: „Van die Portugezen kunnen we in Nederland nog een hoop leren. Die zijn nog niet zo verziekt als wij.”

Het lange wachten voor de passagiers begint. Uur na uur verstrijkt. Maar eerst moet de Prins Maurits met zijn ernstig gewonden weg. Om tien voor vijf precies neemt de robuuste vogel zijn aanloop; alsof het wrak van de DC-10 daar rechts niet ligt. Even later doet de Airbus met zijn overige passagiers hetzelfde.

Op het platform vragen een Engelse toerist en zijn echtgenote of er vanwege al die camera's iets bijzonders aan de hand is.

Toeristen zeggen geen geboekte vliegreisen af

Van een onzer verslaggeefsters
AMSTERDAM – Sinds de ramp met het Martinair-toestel in Faro hebben voor zover bekend nauwelijks mensen hun reisbureau gevraagd of zij hun geboekte vliegreis kunnen annuleren, meldt het verbond van reisorganisatoren ANVR.

Een rol kan spelen dat de annuleringsverzekering niet voorziet in plotseling ontstane vlieg angst. De verzekering betaalt de reissom alleen terug bij ziekte van de reiziger of van een van zijn familieleden. Woordvoester Ankie van Leeuwen van het Verbond van Verzekeraars in Nederland bevestigt dat vlieg angst in de polis niet voorkomt „en ik zou ook geen rubriek weten waarin dat ondergebracht zou kunnen worden. Het is een moeilijk te vangen begrip en op dit moment hebben we het waarschijnlijk allemaal een beetje. Je kunt ook moeilijk een briefje bij de huisarts gaan halen dat je aan vlieg angst lijdt.” Volgens ANVR-woordvoerder Couvreur is de bij het verbond aangesloten reisverzekeraars inmiddels wel gevraagd of mensen die al een reis geboekt hebben en nu met vlieg angst kampen, al dan niet gratis kunnen annuleren. „Zij hebben niet meer toegezegd dan dat ze daarover zullen nadenken.”

Een andere mogelijkheid is mensen in de gelegenheid te stellen een vlieg reis om te zetten in een busreis. Dat blijkt in de praktijk echter niet makkelijk te zijn. De touroperator blijft met een lege vliegtuigstoel zitten.

Vliegers laken uitspraken Schröder over oorzaak ramp

(Van onze correspondent)

SCHIPHOL — De Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) betreurt de uitspraken van Martinair-topman Schröder, dat het ongeluk met de DC-10 in het Portugese Faro vermoedelijk is veroorzaakt door een sterk draaiende valwind. „Hij had beter het onderzoek van bijvoorbeeld de flight-recorders kunnen afwachten”, aldus woordvoerder Den Boer van de VNV.

De Internationale organisatie van verkeersvliegers Ifalpa noemt Schröders conclusie voorbarig. „Hij houdt zich met die uitspraak niet aan de internationale code die stelt dat eerst het vooronder-

zoek moet zijn afgerond. Die code is juist opgesteld om speculaties te voorkomen”, aldus Ifalpa-voorzitter B. Bakker.

De Rijks Luchtvaardienst heeft geen problemen met de uitspraken van Schröder, aldus een

woordvoerder. „Hij had het over een vermoedelijke oorzaak en wat hij zei is inderdaad mogelijk”.

Volgens Schröder treft de verkeersleiding van Faro geen blaam. Die kon niet voorzien dat de wind zo sterk toenam. „De windkracht steeg van 20 knopen (37 km per uur) naar 35 knopen (65 km per uur) toen het toestel zich op een hoogte van 54 meter bevond. Het vliegtuig werd op dat moment als het ware naar de grond gedrukt. Net toen de machine de grond raakte is het gaan schuiven door de wind, die plotseling ging draaien. En toen ontstond er brand”.

Vanochtend rond tien uur is de derde vlucht met slachtoffers

van de vliegramp gearriveerd op Schiphol. Aan boord bevonden zich 33 zwaar gewonde passagiers die onder meer zijn overgebracht naar het AMC, VU-ziekenhuis en brandwondencentra. De meeste van hen hebben brandwonden. Gisteravond arriveerden al twee Martinair-vliegtuigen met overlevenden.

De stoffelijke overschotten van de 53 omgekomen passagiers worden zo snel mogelijk overgebracht naar Nederland. Volgens een woordvoerder bestaat de kans dat het vliegtuig daarvoor vanavond nog naar Faro gaat.

‘Als ze wat tot rust komen, beginnen ze te praten’

Teruggebrachte gewonden maken het redelijk

(Van onze correspondenten)

AMSTERDAM — De gewonde slachtoffers van de vliegramp in Faro, die gisteravond van Schiphol zijn overgebracht naar het Academisch Medisch Centrum (AMC) en het ziekenhuis van de Vrije Universiteit (VU) in Amsterdam, maken het redelijk. In het AMC zijn 35 patiënten opgenomen. Twee van hen zijn met lichte verwondingen overgebracht naar het Maastrand ziekenhuis in Sittard. Onder de overgebleven 33 bevinden zich drie kinderen met wat schaafwonden. De overige slachtoffers zijn licht tot zwaar gewond.

In het VU-ziekenhuis kwamen 27 patiënten terecht, van wie er één nog 's avonds naar huis kon. Iets meer dan de helft van de slachtoffers is zwaar gewond. Ze hebben vaak meerdere fracturen, brand- en snijwonden of letsel aan de wervelkolom. Direct na aankomst zijn de patiënten medisch onderzocht. Ze kregen begeleiding van psychologen en maatschappelijk werkers. Volgens woordvoester De Jonge was iedereen blij nu in een Nederlands ziekenhuis te liggen. „Het was voor de meesten een vermoeiende reis. Vooral met de familie is veel gepraat om de ervaringen te kunnen verwerken.”

Soortgelijke ervaringen had het AMC. „Voorals menen wat tot rust komen, beginnen ze te praten. Dan komen ook de emoties los. Tot in de nacht zijn veel familieleden nog bij hen gebleven. Tot echt heftige emotionele taferelen is het niet gekomen”, aldus woordvoerder Kortray.

De diagnoses die in de Portugese ziekenhuizen waren gesteld blijken redelijk te kloppen. Wel komt bij enkele 'wandellende' patiënten met lichte verwondingen letsel voor dat in Faro niet aan het licht was gekomen. Zo bleek een van de patiënten twee verzakte wervels te hebben. De oorzaak dat dat soort letsels in Faro niet werd opgemerkt is veelal gelegen in het feit dat de slachtoffers zelf niet hadden geklaagd.

Zowel in het AMC als in het VU-ziekenhuis verblijven de patiënten nog in quarantaine. De ziekenhuizen willen daarmee voorkomen dat mogelijke resistente bacteriën zich verspreiden in het ziekenhuis. Dergelijke bacteriën komen veel voor in Zuidoost-Europese ziekenhuizen. In de loop van de dag volgen nog verdere onderzoeken. Die moeten uitwijzen of bij de slachtoffers nog ander letsels voorkomen.

In het eerste toestel bevonden

zich 36 gewonden, in het tweede toestel ruim 150 ongedeerde en licht gewonde passagiers. Van hen moesten tien op brancards worden vervoerd. De aankomsten van de drie toestellen werden hermetisch afgesloten van de pers. Ongeveer tien tot dertig passagiers van de MP 495 hebben gewoon hun vakantie voortgezet en zijn op eigen gelegenheid naar hun vakantiebestemming gegaan.

Op Schiphol stonden enkele honderden familieleden te wachten om de overlevenden van de vliegramp in de armen te sluiten. Het weerzien was volgens Martinair-woordvoerder Buys „zeer emotioneel”.

Volgens meegereisde medici en hulpverleners was de terugtocht per vliegtuig voor de overlevenden „een zware beproeving”. „Vooral de landing was voor velen een angstige ervaring. Toen het toestel veilig was geland brak er een uitbarsting van

vreugde los”, aldus een hulpverlener. Ook de bemanning is inmiddels in Nederland teruggekeerd. Dertig mensen hebben hun vakantie voortgezet.

Minister Maij (verkeer en waterstaat) heeft gisteravond directeur mr. J. Biemond van Rotterdam Airport verzocht de leiding te nemen van een onafhankelijk vooronderzoek naar de vlieg-ramp in Faro. Biemond (55), expert in de burgerluchtvaart, heeft met het verzoek ingestemd.

„Hij beschikt over een gigantische ervaring,” zegt woordvoerder R. Wondolleck van de Rotterdamse luchthaven. Wanneer Biemond naar Portugal vertrekt is niet bekend. „Dat zal ongetwijfeld zo snel zijn als maar mogelijk is”. Biemond zelf wil over de inhoudelijk kant van het onderzoek geen mededelingen doen.

Biemond is sinds 1989 directeur van Rotterdam Airport. Via de koopvaardij is hij bij de Koninklijke Marine gekomen, waarna hij de overstap naar Fokker heeft gemaakt. Tot zijn benoeming in Rotterdam werkte hij 23 jaar in diverse functies bij de luchthaven Schiphol, sinds 1983 als havenmeester. In zijn vrije tijd studeerde Biemond rechten, met als keuzevakken luchtrecht en arbeidsrecht. Zijn belangrijkste taak in Rotterdam was het verliesgevend vliegveld Zestienhoven uit de rode cijfers te halen.

De Nederlandse Luchtvaart-rampenwet – naar verwachting rond 1 februari 1993 vervangen door de nieuwe Luchtvaartongevallenwet – schrijft voor dat bij een ongeluk met een Nederlands toestel een vooronderzoek wordt ingesteld. In Faro zijn drie functionarissen van het Bureau Vooronderzoek Ongevallen van de Raad voor de Luchtvaart aanwezig. De resultaten van het vooronderzoek gaan naar de Raad voor de Luchtvaart. Die kan een nader onderzoek instellen.

Gezagvoerder DC-10 'zeer ervaren vlieger'

ALPHEN A/D RIJN (GPD) — De piloot van de maandag verongelukte DC-10 van Martinair, H.W. van Staveren (56) uit Alphen aan den Rijn, staat bekend als een zeer ervaren vlieger,

Slachtoffers 'geschokt' maar niet 'in shock'

(Van een onzer verslaggeefsters)

UTRECHT — Overlevenden van een ramp zoals maandagochtend op het vliegveld van de Portugese stad Faro zijn (voor zover ze niet of slechts licht gewond zijn) geschokt, maar hebben in de strikte betekenis van het woord geen shock.

Die term is in de berichtgeving over de vlieg-ramp wel te beluisteren geweest. Zo werd bekend dat de gezagvoerder van de verongelukte DC 10 met een shock in een ziekenhuis is opgenomen. J. Havenaar, chef van de polikliniek psychiatrie van het AZU, spreekt liever van post-traumatische stressreacties.

In medische zin is volgens internist dr. T.J.F. Savelkoul van het AZU sprake van een shock of 'sterke verandering' wanneer de bloedtoevoer naar vitale organen (hart, longen, hersenen, nieren) door inwendige verwondingen, een wespsteek of bepaalde infecties tekortschiet. Door de verminderde bloedtoevoer kan het hart niet meer goed werken en dreigen bloedtekort voor de hersenen en bewusteloosheid. Afhankelijk van de hoeveelheid bloedverlies wordt onderscheid gemaakt tussen een gecompenseerde shock (het lichaam compenseert het bloedverlies door ander vocht te onttrekken), een lichte shock (tot 1,5 liter bloedverlies op een totaal van 4,5 à 5 liter), een zware of totale shock (1,5 tot 2 liter) of een levensgevaarlijke shock (2 tot 3 liter bloedverlies).

Post-traumatische stressreacties, het gevolg van het meemaken van een traumatische ge-

beurtenis, kunnen zich volgens Havenaar uiten in acute paniek, in de war zijn, huilen en zich geen raad meer weten. Soms vallen mensen flauw, of worden trillerig en licht in het hoofd: de bloedvaten kunnen zich door plotselinge, heftige emoties zo verwijderen dat er acuut te weinig bloed is voor het uitgebreide vaatstelsel.

„Maar vaker raken mensen emotioneel in een soort roes”, zegt Havenaar. „Alsof niet echt tot hen doordringt wat er aan de hand is. Ze gedragen zich als robots, als automaten. Ze doen wat ze moeten doen, maar voelen er op dat moment niets bij. Zie het als een overlevingsreactie. Al te heftige gevoelens zijn daarbij niet nuttig dus die worden tijdelijk weggedrukt”.

Het verdringen van nare gevoelens kan jaren duren. „Iemand kan tijden redelijk functioneren, totdat het er opeens uitkomt. Extreem voorbeeld is het oorlogssyndroom, dat er na tien, twintig, dertig jaar uit kan komen. In het geval van deze vlieg-ramp zullen overlevenden zeker de eerste tijd de gebeurtenis steeds opnieuw beleven”.

Er veel over praten is op de korte termijn zeker goed, vindt Havenaar. Hoelang de stressreactie aanhoudt hangt af van iemands incasseringsvermogen, wat hij of zij heeft meegemaakt en de begeleiding. „Het beeld van mensen die voor je ogen verbranden zal in het netvlies worden gegrift. En door vuurwerk of knallen worden ze daar steeds aan herinnerd. Mensen kunnen lang schrikachtig blijven”.

met tussen de 15.000 en 20.000 vliegreuren. Hij is bezig aan zijn laatste jaar bij Martinair bezig. Van Staveren is 23 jaar bij de charter-maatschappij in dienst. Van Staveren is ook 17 jaar vlieg-instructeur en geeft les op de vluchtsimulator. Een collega noemde het gisteren „dramatisch dat dit vlak voor het einde van zijn carrière moet gebeuren”.

In een interview, een half jaar geleden, noemde Van Staveren zijn beroep „het mooiste wat er is en het wordt bovendien goed betaald. Overal op de wereld kom je bekenden tegen, we leven in een kleine, grote wereld”. Verder zei hij vrachtluchten eigenlijk het leukst te vinden. „Bij vrachtluchten moet je tijdens de vlucht zelf koken en voor de koffie zorgen. Dat geeft onder de bemanning van drie tot vijf personen een heel andere sfeer dan bij passagiersvluchten”.

Na zijn HBS-B examen meldde Wim van Staveren zich aan bij de toenmalige KLM-luchtvaart-school. Dat jaar werden 72 van de 2000 kandidaten toegelaten in Eelde. Toen de vlieger zijn opleiding afrondde was het slecht gesteld met de werkgelegenheid in de burgerluchtvaart. Slechts een enkeling belandde bij de KLM, anderen weken uit naar het buitenland. Van Staveren kwam terecht bij de Marine Luchtvaart Dienst. Via Schreiner Airways kwam hij bij Martins Air Charters.

Bekenden schetsen de gezagvoerder als zeer bedachtzaam, rustig en evenwichtig, met een gelijkmatig humeur. Dat juist hij de rampvlucht leidde wekt verbazing. „Hij vloog vaak op Faro en nam ook andere korte Europese vluchten voor zijn rekening”.

Niet alle slachtoffers met vliegtuig terug

Nederlands Algarve regelt alles

(Door Louis Burgers)

FARO — Het toeristenseizoen in de Portugese Algarve is definitief voorbij. Een immense leegte wacht eenieder die de reusachtige aankomst- en vertrekhal van het vliegveld van Faro betreedt. Af en toe bewegen wat mensen in een hoek van de hal. Dan landt of vertrekt een enkel vliegtuig.

De vliegtuigen taxiën langs de uitgebrande brokstukken van de Martinair DC-10. De geblakerde resten metaal werden het graf werden van ruim vijftig vakantiegangers. Tot het laatste moment moeten ze zich moed hebben ingesproken, want moderne vliegtuigen storten niet zo maar neer in een beetje slecht weer. Tot het ongedachte toch gebeurt.

Het was zelfs zo onmogelijk dat passagiers in een volgend Martinair-vliegtuig grapjes maakten over de brandende resten van de DC-10. Tot de gruwelijke waarheid door-drong. „Wij waren ook bijna gecrasht”, zegt Carla Poelsma uit Egmond-Binnen. Ze zat in dat volgende vliegtuig. „Niemand kon zien wat er aan de hand was. Later hoorden we nog dat een ander vliegtuig was doorgevlogen naar Sevilla omdat niemand hier landt onder deze omstandigheden”.

De afgelopen maand regende het voor het eerst in zeker twee jaar weer eens voldoende

in de Algarve. Maandagochtend was het afgrijselijk weer: vrijwel permanent regen, gepaard met subtropische hoosbuien en zware windvlagen.

Bij Ellie Gallas, die in de Algarve woont, ging kort na de ramp de telefoon, net als bij tientallen andere Nederlandse vrouwen. De een belde de ander en iedereen trok naar het bij het vliegveld gebouwde Ibis-hotel. De eerste overlevenden werden daar binnengebracht: bebloed, koud, in stress-toestand, zoekend naar hun geliefden.

Ze vonden Nederlandse stemmen, begrip en medeleven. De vrouwen uit de Algarve verdeelden zich over de drie hotels waar slachtoffers werden ondergebracht. Ze verzamelden namen, om die door te geven naar het crisiscentrum in Amsterdam, hielpen dokters en verpleegkundigen waar mogelijk, bezetten de balie van het Ibis en zorgden dat naar huis kon worden gebeld.

Ze kijken er nuchter op terug. „Als wij er niet waren geweest, hadden de Portugezen dat ook even goed gedaan”. En dan volgt een trits complimenten aan het adres van de hulpverleners en politie, brandweer en ambulances.

Psycholoog

Om half elf gisterochtend kwam voor de overlevenden het uur van de waarheid. De

avond ervoor zelden de meesten nog dat ze niet met het vliegtuig naar huis wilden, maar twaalf uur later hielden nog maar weinigen vol. Ineke van Merode en René van Oorschot, uit Kruisland bij Roosendaal, lieten zich uiteindelijk ook door de psycholoog ompraten. „Gisteren zei ik nog dat ik nooit meer wilde vliegen. Maar misschien is het wel het beste snel naar huis te gaan”, zegt de lichtgewonde Ineke van Merode. Maandagavond hadden kennissen en familie al op ze gewacht na een gerucht dat ze die avond zouden thuiskomen. De ramp heeft in ieder geval hun huwelijk vastgesteld. „Nu we dit hebben meegemaakt weten we zeker dat we bij elkaar horen”.

Aart Korsuize en Jan Telders uit Leiden kiezen voor de trein. Telders: „Na dit ongeluk kan ik niet meer vliegen. Ik heb een grens gepasseerd, en het optreden van Martinair stelde me teleur. De meesten hebben zich laten ompraten, en de wijze waarop dat gebeurde vond ik stuitend. Ik wist al dat je als slachtoffer je identiteit kwijt bent, maar ze hebben de mensen echt onder druk gezet om ze maar snel naar Nederland te brengen”. Telders en Korsuize hebben meer tijd nodig om de ramp te verwerken, en zijn bang voor de emoties die in het vliegtuig terug konden loskomen. „Mijn ziel is in totale chaos, en ik wil dit alles eerst rustig verwerken”.

Martinair geeft voorlopige lijst slachtoffers vlieg-ramp Faro vrij

SCHIPHOL (ANP) — Martinair heeft gistermiddag een lijst vrijgegeven met de namen van 41 mensen van wie vaststaat dat ze om het leven gekomen zijn bij de ramp met de DC-10 op het vliegveld van Faro in Zuid-Portugal. Van enkele slachtoffers op deze lijst is de woonplaats nog niet bekend. Ook de leeftijden ontbreken. De lijst is niet volledig.

Het totaal aantal doden bedraagt immers 53.

1. De heer F. Cop;
2. Mevrouw A. Dikhooff, Gouda;
3. Mevrouw M. Dikhooff, Gouda;
4. De heer T. Franke, Maassluis;
5. Kind Franke, Maassluis;
6. De heer A. Franke, Maassluis;
7. Mevrouw S. Franke-Schriek, Maassluis;

8. De heer C. Hakker, Vlaardingen;
9. Mevrouw T. Ippel, Arnhem;
10. Mevrouw C. Ippel, Vijfhuisen;
11. De heer P. Krol, Valkenswaard;
12. Mevrouw J. Krol, Valkenswaard;
13. Kind Krol, Valkenswaard;
14. Kind M. Krol, Valkenswaard;
15. De heer G. Lodewijk, Amsterdam;
16. Mevrouw T. Lodewijk, Amsterdam;
17. Mevrouw H. Lipper, Loenen a/d Vecht;
18. Mevrouw J. Middeljans, Haarlem;
19. Mevrouw J. Nicolau de Trindade, Rijswijk;
20. De heer A. Nicolau de Trindade, Rijswijk;
21. Kind Nicolau de Trindade, Rijswijk;
22. Mevrouw C. Paixao Araujo, Rotterdam;
23. De heer K. Persoon, Breda;

24. De heer C. Rozendaal, Loenen a/d Vecht;
25. Mevrouw M. Schute, Breda;
26. Mevrouw S. Silooy, Den Bosch;
27. Mevrouw M. Schouten, Amsterdam;
28. De heer A. Tempel, Laren;
29. Mevrouw A. Vlaswinkel, Gouda;
30. Mevrouw H. Vlaswinkel, Gouda;
31. De heer S. Vlaswinkel, Gouda;
32. Kind B. Vroombout;
33. De heer E. te Winkel, Amersfoort;
34. De heer A. te Winkel;
35. Mevrouw M. te Winkel;
36. Kind N. te Winkel;
37. De heer A. Wurms, Amsterdam;
38. Mevrouw L. Wurms;
39. De heer M. van der Linden, Den Bosch;
40. Mevrouw M. Roelofs, Amsterdam (stewardess);
41. Mevrouw S. Straetmans, Rotterdam (stewardess).

Mulder gelooft in veilig landen met onbestuurbaar vliegtuig 'Computer kan valwind opvangen'

(Van onze verslaggevers)

UTRECHT — Een vluchtcomputer van de nieuwe generatie was mogelijk in staat geweest een vliegongeval als in Faro te voorkomen. Dat stelt prof. dr. ir. J.A. Mulder van de Technische Universiteit in Delft. Hij houdt zich intensief bezig met onderzoek naar de besturing van vliegtuigen. Binnen de faculteit van Mulder, luchtvaart- en ruimtevaarttechnieken, wordt gewerkt aan de vliegtuigen van de volgende eeuw. Daarbij speelt computertechniek een centrale rol. Computers kunnen het vliegen veiliger maken, is de stellige overtuiging van Mulder die zelf verkeersvlieger is.

„Als een computer de effecten van een

plotselinge valwind opvangt, kan ik me als vlieger met andere dingen bezighouden, bijvoorbeeld met proberen zo goed mogelijk op de landingsbaan te komen”. Momenteel wordt gewerkt aan diverse computergestuurde systemen. Mulder noemt onder andere: Carefree Manoeuvring en Computer Active Flight Control. „Fly by Wire is ook zo'n project: in plaats van met kabels en het hydraulische systeem is besturing mogelijk langs elektronische weg, via een draad. Of misschien met licht, via een glasvezelkabel”.

Volgens Mulder kun je door met de stuwkracht van de motoren te spelen een onbestuurbaar vliegtuig veilig aan de grond zetten. „Een viermotorig vliegtuig kan

zelfs zonder verticaal staartvlak opereren. Alleen leren vliegers dat niet tijdens hun opleiding. Ze leren dat er nooit iets kapot gaat en vertrouwen altijd op de normale besturing. Een moderne computer kan bij het uitvallen van het hydraulische systeem de besturing opnieuw gereed maken voor gebruik; door met de motoren te sturen. Maar geen enkel vliegtuig heeft zo'n computer aan boord.”

Ondanks de reeks vliegongevallen blijft Mulder geloven in 'veilig vliegen'. De vergelijking tussen vliegtuigen en auto's gaat nog altijd op. Naar Faro vliegen is vele malen veiliger dan zelf naar Faro rijden.”

OP PAGINA 3:

'Werken moet je overlaten aan computer.'

'Werken moet je overlaten aan computer'

(Vervolg van pagina 1)

UTRECHT — „De huidige in vliegtuigen gebruikte computers zijn niet in staat om de gevolgen van turbulentie te corrigeren, net zomin als piloten. Het gaat domweg te snel.” Dit zegt prof. dr. ir. J.A. Mulder van de Technische Universiteit in Delft.

„Een turbulent gebied moet je je voorstellen als een lange weg vol hobbels, waar je met acht- of negenhonderd kilometer per uur overheen raast. Grote en snelle verstoringen van de luchtstroming, die onder meer bij onweersbuien optreden, kun je ook niet corrigeren. Snellere, betere computers kunnen dat wel. Wanneer je dergelijke computers het toestel laat besturen, wordt vliegen niet alleen veiliger maar ook comfortabeler voor de passagiers”.

„Op mijn faculteit werken we aan het project Tunnel in the Sky. In plaats van de gebruikelijke naalden die de positie van het toestel ten opzichte van de grond weergeven, heb je een beeldscherm voor je neus.”

„Daarop is de route die je wilt vliegen, bijvoorbeeld het aanvliegen bij een landing letterlijk voor je uitgestippeld in de vorm van een tunnel. Dat beeld is meer in overeenstemming met de werkelijkheid, het is eenvoudiger en domweg beter”.

„Alles wat op dit moment vliegt, is gemaakt met techniek van de jaren tachtig. Het idee achter de besturing van een modern vliegtuig stamt uit de jaren vijftig. Mijn stelling is: laat het werken over aan de computer. Dan kun je je als vlieger bezighouden met belangrijkere taken, zoals het ontwijken van een bui, het kiezen van een landingsbaan, of de mogelijkheid uit te wijken naar een ander vliegveld”.

„Mijn mening over de veiligheid van vliegen is heel eenvoudig: er mogen geen ongelukken gebeuren. Je mag niet met je toestel tegen de grond pletteren; dat is verboden”.

Martinair wijt vliegramp aan zijwaartse wind

Van onze verslaggevers

FARO/SCHIPHOL — De oorzaak van de vliegramp maandag in Faro wordt voorlopig gezocht in een plotselinge, zeer sterke zijwaartse wind pal voor de landing. Die verklaring gaf president-directeur M. Schröder van Martinair dinsdagavond op Schiphol. Bij de landing van de DC-10 in het Zuidportugese Faro zijn 53 of 54 van de in het totaal 340 inzittenden omgekomen toen het toestel van geringe hoogte op de landingsbaan neerstortte.

De meeste van de overlevenden keerden gisteren met speciaal ingezette vliegtuigen terug op Schiphol. Het aantal ernstig gewonden wordt geschat op tachtig, van wie ongeveer veertig dinsdag nog niet naar Nederland konden worden overgebracht.

De charter van Martinair met het vluchtnummer MP 495 vloog maandagochtend op vijftig meter hoogte recht boven de landingsbaan van Faro toen de zijwaartse wind plotseling toenam van 20 tot 35 knopen per uur. 'De verkeersleiding had op dat moment geen kans meer de gezagvoerder te waarschuwen', aldus Schröder.

Volgens de president-directeur van Martinair was de vlucht tot op dat moment 'volstrekt normaal' verlopen. De piloot van het Nederlandse vliegtuig heeft slechts één landingspoging ondernomen, zei Schröder gisteren. Aanvankelijk waren er geruchten dat de gezagvoerder twee keer de landingsprocedure heeft afgebroken.

Hoewel het weer in Faro op het moment van de landing slecht was, waren de omstandigheden niet dermate dat een landing niet verantwoord zou zijn geweest. 'Onze mensen zijn wel vertrouwd met landingen onder deze condities. Pas, als de laatste seconden moet iets zijn misgegaan', aldus vice-president F. Pedersen van Martinair.

Pedersen is in Faro waar lange tijd grote verwarring heeft bestaan over het realiteitsgehalte van de passagierslijsten. Er kwamen namen van mensen op voor die niet in het toestel bleken te zitten, en er meldden zich mensen die op de lijst niet voorkwamen. Gouverneur C. Neto, verantwoordelijk voor de

publieke veiligheid in de Algarve, is van plan de luchtvaartautoriteiten hierover in te lichten. 'De afwijkingen zijn in strijd met de internationale regels', zei hij dinsdag. In Portugal wordt steeds gesproken over 54 doden, Martinair in Nederland houdt het voorlopig op 53 dodelijke slachtoffers.

Volgens Pedersen berusten de onvolkomenheden op de lijst op misverstanden. Die betroffen vooral de spelling van de namen. Toen de Portugezen gegevens overnamen van de Nederlandse lijst, zijn er nogal wat verbasteringen ontstaan. 'Maar de lijsten klopten.'

Het samenstellen van de lijst veroorzaakte ook in Nederland talloze problemen, aldus U. Buys van Martinair dinsdag op Schiphol. 'Twee personen die als vermist waren geregistreerd, werden dinsdag plotseling signaleerd in Faro. Later meldden zich nog eens twee mensen bij familieleden.' Vier overlevenden raakten volgens Buys vlak na de ramp 'buiten zinnen', verdwenen en konden pas dinsdag worden opgespoord.

Verwarring is volgens Buys ook ontstaan toen passagierslijsten via de fax naar Faro gestuurd, niet goed doorkwamen. Door te wachten met het publiceren van de lijst zijn volgens Buys 'pijnlijke ervaringen' voorkomen. De doden zijn gevallen in het achterste gedeelte van de DC-10 dat is uitgebrand.

Het onderzoek naar de ramp wordt uitgevoerd door Portugese en Nederlandse luchtvaartautoriteiten, Martinair, vliegtuigfabrikant McDonnell Douglas en motorenfabrikant General Electric. De betrokken instanties weigeren in te gaan op vragen over de toedracht van het ongeval. De zwarte doos is gevonden en zal worden geanalyseerd in Groot-Brittannië en de Verenigde Staten.

De cockpitbemanning is door de onderzoekers gehoord en keerde dinsdagavond terug in Nederland.

De DC-10 heeft vermoedelijk na de landing flaps van de linkervleugel verloren. De rechtervleugel heeft een diepe voor getrokken in het gras naast de landingsbaan. Volgens onbevestigde berichten is aan deze zijde de brand ontstaan. Kort daarop is het toestel in drieën gebroken en van de landingsbaan gegleden. Enkele minuten later heeft zich een enorme explosie voorgedaan. De meeste inzittenden hadden het toestel toen al verlaten.

De conclusie dat een zijwaartse wind oorzaak is van het neerstorten van de DC-10 is te 'prematuur', vindt L. Bakker, de voorzitter van de internationale vliegersfederatie Ifalpa. Hij is ongelukkig met de uitspraken van Schröder. Volgens Bakker had Schröder er verstandiger aan gedaan de conclusie van het onderzoek af te wachten. 'Op die manier voorkom je speculaties.'

Volgens Schröder zijn de uitlatingen over de oorzaak van de ramp in samenspraak met de Portugese autoriteiten gedaan. Het verwijt dat hij te vroeg heeft gesproken, legt hij naast zich neer. 'Iedere overlevende van de rampvlucht zat met de brandende vraag: hoe heeft dit kunnen gebeuren? Daarop heb ik een, voorlopig, antwoord gegeven.'

Volgens Schröder is het nog niet duidelijk hoe het kan dat zoveel mensen levend uit het vliegtuig hebben kunnen ontsnappen. 'Wat ik wel van de teruggekeerde passagiers heb gehoord, is dat onze stewardessen zich buitengewoon moedig hebben gedragen en veel mensen naar buiten hebben geleid.'

Volgens Schröder zien de Portugese autoriteiten het ongeluk als een niet al te ingewikkelde zaak. Dat blijkt volgens hem uit het feit dat de bemanning van de verongelukte DC-10 van de Portugese autoriteiten naar Nederland heeft mogen terugkeren. Normaal gesproken moet de bemanning in een dergelijk geval in het land blijven.

In Faro arriveerde afgelopen nacht een toestel van het vervoer van de stoffelijke overschotten naar Nederland. Hoewel de namen van de slachtoffers bekend zijn, staat de identiteit van zeker 45 van de stoffelijke overschotten nog niet vast. Het identificatieteam zal op Schiphol het werk voortzetten.

Gouverneur Neto zegt opgetogen te zijn over de snelle reddingsoperatie, waarbij honderden hulpverleners, tientallen voertuigen, twee helikopters en een transporttoestel werden ingezet. In twee uur waren alle gewonden in het ziekenhuis van Faro. Onder de medische hulpverleners die naar Faro reisden, bestond enige zorg over de kwaliteit van de Portugese ziekenhuizen. Neto toonde zich verbaasd. 'Onze dokters zijn even goed als de Nederlandse.'

Maatschappij zal volgens advocaten met vlotte regeling goede naam willen ophouden
Snelle schadevergoeding Martinair verwacht

Van onze verslaggever
WEERT SCHENK

AMSTERDAM — Twee Amsterdamse advocaten die namens slachtoffers en

nabestaanden van de vliegramp met de DC-10 Martinair aansprakelijk gaan stellen voor alle schade, vermoeden dat

de luchtvaartmaatschappij vlot een financiële regeling wil treffen. Volgens mr H. Bunjes en mr F. Vreede, specialisten op het gebied van letselschade en luchtrecht, is het voor Martinair van groot belang de naam van keurige onderneming hoog te houden. Daardoor ligt het niet voor de hand dat de rechter gaat beslissen over een schadeloosstelling voor de gedupeerden.

Bunjes, die betrokken is geweest bij de financiële afhandeling van de KLM-ramp op Tenerife (1977), en Vreede zijn dinsdag door de ANWB in de arm genomen. De toeristenbond, die veel leden onder de gedupeerden van de vlieg-ramp denkt te hebben, wil de financiële afwikkeling zo snel mogelijk op gang brengen. De ANWB stelde gisteren dan ook meteen een speciaal telefoonnummer open waar slachtoffers en nabestaanden zich kunnen melden.

Bij de onderhandelingen met Martinair nemen de advocaten de Conventie van Warschau als uitgangspunt. Dit verdrag bepaalt dat de vervoerder aansprakelijk is voor een ongeluk, tenzij die kan bewijzen dat al het mogelijke is gedaan om schade te voorkomen. Bij de ramp in Faro zou Martinair zich kunnen beroepen op overmacht. Deskundigen noemen een onverwachte, extreem harde valwind de meest waarschijnlijke oorzaak van het ongeluk. Tegen een dergelijke neerwaartse windstoot kan een op geringe hoogte vliegende piloot niets kan ondernemen.

Vreede: 'Je kan je dan afvragen of die weersomstandigheden het risico zijn van Martinair of dat van de passagiers. Ook kan je je afvragen of het toestel geen apparatuur aan boord had moeten

hebben om valwinden te registreren. Dat moet dan voor de rechter worden uitgevochten. Misschien dat dat gebeurt, maar ik denk niet dat de slachtoffers de dupe van die discussie worden.'

Vreede zegt dat het Verdrag van Warschau de schadevergoeding limiteert tot veertigduizend gulden, tenzij er sprake blijkt te zijn van grove schuld of opzet. Dit is geregeld in een in 1955 in Den Haag doorgevoerde aanpassing van het Verdrag. Vreede zegt dat luchtvaartmaatschappijen soms bereid zijn hoger te schikken dan de Warschau-limiet.

Directeur P. Mendes de Leon van het Instituut voor Lucht- en Ruimterecht in Leiden meent dat de financiële mogelijkheden zelfs veel ruimer zijn. 'In 1975 is het Verdrag opnieuw aangepast; dit stelt de maximale vergoeding op 75 duizend dollar. Formeel is het nog niet in werking, maar in de praktijk is dat nieuwe verdrag wel degelijk de leidraad bij het vaststellen van schadevergoedingen.'

Bunjes en Vreede kunnen nog weinig zeggen over smartegeld voor de nabestaanden. 'Officieel kan alleen maar smartegeld worden betaald aan overlevenden. De nabestaanden van de slachtoffers van de Bijlmerramp krijgen wel smartegeld. Het is moeilijk uit te leggen waarom dat nu niet zou kunnen. Er zit ook iets onredelijks in.'

De advocaten houden de mogelijkheid achter de hand om ook de luchtverkeersleiding in Faro en McDonnell Douglas, de fabrikant van de DC-10, aansprakelijk te stellen. Dat hangt af van de resultaten van het onderzoek naar de ramp. In elk geval zullen ze het ministerie van Defensie niet in hun pro-

cedures betrekken. Defensie is eigenaar van de verongelukte DC-10.

Martinair huurde sinds juni het verongelukte vliegtuig en een andere DC-10 van de staat. In het leasecontract heeft Martinair gegarandeerd dat een andere DC-10 met precies dezelfde specificaties beschikbaar komt, als een van de gehuurde toestellen onbruikbaar zou worden. Martinair kon die toezegging doen omdat het drie precies dezelfde DC-10-vliegtuigen in de vloot heeft.

De twee DC-10's waren oorspronkelijk eigendom van Martinair. Het ministerie heeft ze voor 166 miljoen gulden van de vliegtuigmaatschappij gekocht. De circa zeventien jaar oude toestellen, die voor de commerciële luchtvaart aan het eind van hun economisch leven zijn, zullen vanaf 1995 door de luchtmacht worden ingezet voor passagiers- en vrachtvervoer en voor het in de lucht bijtanken van F-16-straaljagers.

Defensie wilde meteen eigenaar van de vliegtuigen worden, omdat voor de tank-installatie een aanpassing van het vliegtuig is vereist. Bij de voorbereidingen van die aanpassing moet bekend zijn om welk toestel het gaat. Maar aangezien de toestellen pas in 1994 zullen worden verbouwd, kon Martinair met de vliegtuigen blijven vliegen.

Door deze regeling viel de aankoopssom voor Defensie gunstig uit. De totale kosten, inclusief aanpassingen, bedragen 352 miljoen gulden. De luchtmacht wil nog twintig jaar met de DC-10's vliegen. De aangekochte vliegtuigen verkeerden technisch in goede staat en waren volgens de vastgestelde richtlijnen onderhouden.

Meeste overlevenden ramp teruggekeerd op Schiphol

Van onze verslaggevers

SCHIPHOL — Met twee vluchten uit het Zuidportugese Faro, waar maandagmorgen vroeg een Martinair DC-10 verongelukte, zijn dinsdagavond de meeste overlevenden van de ramp teruggekeerd in Nederland. De ramp heeft 53 of 54 dodelijke slachtoffers geëist. Het Nederlandse deel van het vooronderzoek naar de toedracht van de ramp zal niet, zoals voorheen gebruikelijk was, worden uitgevoerd door de Rijksluchtvaartdienst (RLD). Dat wordt gedaan door een onafhankelijk persoon, mr J. Biemond, directeur van Rotterdam Airport.

Een als noodhospitaal ingerichte Airbus bracht dinsdagavond uit Portugal 36 zwaargewonden op brancards terug naar Schiphol. Tegen acht uur op de avond kwamen nog eens tien gewonden op brancards en ruim honderd lichtgewonden en ongedeerden met een Boeing op Schiphol aan.

De Airbus vertrok enige uren later

vanaf Schiphol weer richting Portugal. Het is de bedoeling dat het merendeel van de gewonden die nog in Portugal verblijven, zo snel als mogelijk is met het noodhospitaal naar Nederland wordt overgevlogen. In Lissabon verblijven nog zeker 34 zwaargewonden, voor een belangrijk deel met brandwonden in de tweede en derde graad. Een van de betrokken Nederlandse artsen bij de hulpactie denkt dat een groot aantal van hen mogelijk nog woensdag of wellicht donderdag naar Nederland kan worden vervoerd.

De slachtoffers die dinsdagavond op Schiphol op een draagbaar arriveerden, zijn onmiddellijk overgebracht naar geïsoleerde afdelingen van ziekenhuizen in Amsterdam — AMC en VU — en brandwondencentra in Beverwijk of elders in het land. De pers werd ver weggehouden bij het weerzien van de overlevenden van de ramp en hun familieleden.

Alle gewonden zijn dinsdag voor vertrek naar Nederland eerst nog in Faro en Lissabon onderzocht door een team van Nederlandse specialisten. Deze hebben beoordeeld welke slachtoffers het eerst vervoerd konden worden.

Een aantal overlevenden heeft geweigerd met een vliegtuig naar huis terug te keren. Zij reizen per bus naar Nederland, een tocht die ruim twee dagen zal duren. Een klein groepje heeft te kennen gegeven de vakantie voort te willen zetten.

In de nacht van maandag op dinsdag kwamen al vijf stewardessen, twee stewards en twee ongedeerde passagiers van het verongelukte toestel op Schiphol aan. Drie andere leden van de bemanning, onder wie gezagvoerder H. van Staveren kwamen dinsdagavond terug op Schiphol.

De president-directeur van Martinair, M. Schröder, maakte dinsdag eerder op de dag bekend dat de nieuwe hangar van Martinair op Schiphol-Oost in gereedheid is gebracht voor het Rampen Identificatie Team (RIT). Het hoofd van dat team, L. van der Pols, heeft dinsdag in Faro bekend gemaakt dat de stoffelijke overschotten van de overledenen niet eerder dan in de loop van woensdag naar Nederland worden teruggevlogen. Het team zal de identiteit van de slachtoffers moeten vaststellen aan de hand van onder meer gebitsbeschrijvingen omdat velen verkoold zijn.