

De hangar zal later deze week worden ingericht als mortuarium en aula.

Het vooronderzoek naar de toedracht van de ramp wordt uitgevoerd door een onafhankelijk persoon en niet door de Rijksluchtvaartdienst (RLD). Dinsdagavond is mr J. Biemond, directeur van Rotterdam Airport, benoemd tot onafhankelijk vooronderzoeker. In Faro

zijn inmiddels al drie functionarissen van het Bureau Vooronderzoek Ongevallen aanwezig. Ook de autoriteiten van Portugal stellen een onderzoek in. Minister Maij van Verkeer heeft, vooruitlopend op de inwerkingtreding van de nieuwe Luchtvaartongevallenwet, die waarschijnlijk op 1 februari ingaat, advies gevraagd aan de Raad voor de Luchtvaart.

Volgens de huidige wet hoeft ze dat niet te doen. De nieuwe wet bepaalt dat onderzoeken naar vliegcrashes niet meer door de Rijksluchtvaartdienst worden verricht, omdat de dienst zelf partij is. Bij het onderzoek naar de Bijlmercrash ontstond er kritiek omdat de vooronderzoeker, H. Wolleswinkel, ook directeur Luchtvaartinspectie van de RLD is.

'Een paar uur doorbijten, dan zijn we thuis'

Van onze verslaggevers
ROB GOLLIN
JOS SLATS

FARO — De eerste bus met overlevenden van de vliegcrash bij Faro is dinsdagmiddag nog maar net bij de vertrekhal aangekomen als boven het vliegveld een hevige noodweer losbarst. Een gordijn van regen onttrekt bijna alle zicht op het platform van de luchthaven, waar twee toestellen van Martinair klaar staan om de slachtoffers naar huis te brengen. 'Om psychologische redenen' wordt besloten het vertrek uit te stellen tot het weer wat is opgeklaard. Dat levert een vertraging op van bijna twee uur.

'Precies hetzelfde rotweer als tijdens de landing maandagmorgen', zegt een vrouw die met haar rug naar de ramen van de vertrekhal is gaan zitten. 'Mischien maar beter zo', reageert haar buurman. 'Door de regen en het slechte zicht zie je dat rotwrak tenminste niet liggen.'

Zelden zullen honderdveertig passagiers tegelijk met gemengde gevoelens aan een vlucht zijn begonnen. Naar huis, naar hun familie, wilden ze allemaal. 'Maar om weer in zo'n ding te stappen. Ik zie vooral erg op tegen de landing straks', zegt een meisje met een grote snijwond op haar voorhoofd. Greetig accepteert ze een van de kalmeringspilletjes die worden uitgedeeld door medewerkers van de SOS-hulpdienst, de organisatie van de gezamenlijke verzekerders.

De onduidelijkheid over de terugkeer naar Nederland heeft geduurd tot dinsdagmorgen. Om half elf verschenen vertegenwoordigers van Martinair, gevolgd door artsen en psychologen, in de drie hotels in Faro, waar de meeste slachtoffers een doorwaakte nacht hadden doorgebracht.

In hotel Ibis, pal naast het maandagavond heropende vliegveld, werd alle aanwezigen op het hart gedrukt 's middags mee te vliegen. 'We begrijpen natuurlijk best dat velen van u nu niet graag in het vliegtuig stappen', aldus een psycholoog van het hulpteam. 'Maar als u hier blijft, moet u de gebeurtenissen verwerken in een vreemde omgeving. Het is echt veel beter om zo snel mogelijk weer in een vertrouwde omgeving terecht te komen.'

Sommigen knikken instemmend, maar de meeste slachtoffers in hotel Ibis staren dof voor zich uit. Welke keuze hebben ze? Het alternatief is een busrit van meer dan dertig uur. De trein naar Nederland doet er twee dagen over. 'En

dat is niet raadzaam, want de meesten van u hebben kneuzingen', waarschuwt de arts.

Vader, moeder en dochter, alle drie onder de blauwe plekken en de snijwonden, zijn er nog niet uit. Moeder ziet enorm op tegen het vliegtuig. De argumenten van dochter geven uiteindelijk de doorslag. Ze wil zo snel mogelijk naar haar eigen huisarts. 'Bovendien, als we nu een paar uur doorbijten, zijn we vanavond al om zeven uur thuis.'

Een echtpaar klampt even later de man van Martinair aan. 'Wij gaan niet mee, we blijven hier.' Vliegcrash blijkt maar gedeeltelijk een rol te spelen bij dat besluit. Ze hebben gewoon geen zin in de confrontatie met 'dat hele hulpverleningscircus dat klaar staat op Schiphol'. 'We proberen de gebeurtenissen zelf wel te verwerken op een rustig plekje ergens aan de kust.'

Ook in de twee andere hotels laat een handjevol mensen weten niet aan boord van het vliegtuig te zullen gaan. De familie bijvoorbeeld die moeder — na vijftien jaar zeuren — eindelijk zover had gekregen om eens met het vliegtuig op vakantie te gaan ('Echt ma, vliegen is veel veiliger dan met de auto'). Aandringen heeft geen enkele zin. Ze gaan terug met de trein.

Zes leden van een reisgezelschap uit Utrecht besluiten ook te blijven. Hoewel vijf personen uit hun clubje worden vermist, en zes anderen met ernstige brandwonden waren overgevoerd naar ziekenhuizen in Lissabon, willen ze per se vasthouden aan hun plan: een meditatievakantie in Vale do Lobo, waar ze eer paar villa's hebben gehuurd. 'Wij kennen elkaar al jaren, we zijn een echte vriendenclub. Ik heb er alle vertrouwen in dat we samen het verwerkingsproces aankunnen. Helemaal op eigen kracht', zegt een van de deelnemers.

Vliegcrash speelt ook wel een rol, geeft hij toe, maar hij is vastbesloten die te overwinnen. 'Als ik niet binnen een paar weken opnieuw in een vliegtuig stap, raak ik die vliegcrash nooit meer kwijt. En omdat ik nog heel wat van de wereld hoop te zien, wil ik mezelf geen beperkingen opleggen. Dat isoleert je alleen maar.'

In de hal van het *hospital distrital* de Faro wacht 's morgens vroeg een Nederlandse chirurg ongeduldig op toestemming van de ziekenhuisdirecteur om met z'n team naar binnen te gaan. Voorlopig blijven de deuren gesloten. 'Het is hier net Afrika', foetert hij.

Verspreid over vier verdiepingen van het vaalgele complex hebben hier ruim veertig gewonden de nacht doorgebracht. Voor de deuren van de eerste hulpafdeling verzamelen zich de eerste

ambulances om de gewonden naar het vliegveld te vervoeren. Daar staat al sinds maandagavond een Airbus van Martinair gereed vol met hoogwaardige medische apparatuur.

Maar het zal — zo blijkt later — nog uren duren voordat het transport van de gewonden op gang komt. De Portugese artsen glimlachen wat minzaam als ze vernemen dat de Nederlandse medici hun bedenkingen hebben geuit over de nogal gedateerde uitrusting van het plaatselijk ziekenhuis. 'Dit ziekenhuis staat hier twaalf jaar en bezit de modernste apparatuur uit Duitsland en Groot-Brittannië', verzekeren ze.

Het transport van de gewonden verloopt niet zonder rimpelingen. Soms wordt een gewonde weer naar binnen gereden, als de brancard niet in de ziekenauto blijkt te passen.

Een meisje uit Amsterdam slaat vanuit een rolstoel — een kerststukje op haar schoot — de bedrijvigheid gade. Ze kneusde haar voet toen ze zo snel mogelijk het brandende wrak wilde verlaten. Ze sliep de afgelopen dagen bij vrienden in Faro. Het kerststukje is voor familieleden in het ziekenhuis. Ze ziet ze niet op de voorbijrijdende brancards. Mischien zijn ze al naar de luchthaven.

Ze ziet niet op tegen de vlucht. 'Het moet maar. Met de kerst thuis, dat is toch wel lekker.'

Rond half twee, als de meeste gewonden al in de Airbus liggen, arriveren de bussen van de hotels op het vliegveld en druppelen de slachtoffers de hal binnen, waar ze maandagmorgen totaal ontdoerd waren opgevangen. Van enige afstand gezien lijkt het wel een Olympische ploeg, een parade van felgekleurde trainingspakken. Noodkleding. De meeste passagiers zijn de kleren die ze aan hun lijf hadden kwijtgeraakt.

De restanten dragen ze in blauwe plasticzakken mee. Een man laat een paar doorweekte schoenen zien die nog naar de kerosine stinken. 'Die lucht is verschrikkelijk en zal me voor de rest van m'n leven aan het ongeluk blijven herinneren. Maar die schoenen doe ik nooit meer weg. Ze hebben gerend voor mijn leven. Een mascotte.'

De lucht boven het vliegveld van Faro is bijna zwartgrijs geworden. Even later roffelt de regen op het platen dak van de vertrekhal. 'Ik zag er eerst helemaal niet tegenop om weer te gaan vliegen, maar nu krijg ik toch de kriebels', zegt een jongen. Maar hij gaat toch, want zijn ouders bevinden zich aan boord van het tweede toestel, dat de gewonden uit het ziekenhuis naar Ne-

derland overvliegt.

En daar is ook het echtpaar, dat toch maar heeft besloten om niet naar een rustig dorpje aan de Portugese kust te reizen. 'Ik wil vanavond toch maar gewoon thuis zitten met een fles cognac', zegt de man.

Sommigen blijven twijfelen. Tot op het allerlaatste moment. Als de eerste passagiers al in de bus zitten die hen naar het vliegtuig moet brengen, hakken zes mannen en een vrouw alsnog de knoop door. 'Bekijk het maar met je vliegtuig, wij willen met de bus.'

Vertwijfeld naar huis

de Volkskrant 23 DEC. 1992

'Voorzichtiger bij bar weer'

Advies van hoogleraar aan luchtvaart

Van onze verslaggevers

DELFT — De luchtvaart moet voortaan voorzichtiger omgaan met slechte weersomstandigheden. Dat is volgens de Delftse hoogleraar dr. ir. J.A. Mulder de belangrijkste les van de vliegramp in Faro. „Het soort weer, waarin de DC-10 van Martinair verongelukte, is kennelijk gevaarlijker dan iedereen tot dusver dacht. Dat betekent dat er extra voorzorgen nodig zijn.”

Gespecialiseerd

Mulder is gespecialiseerd in de bewegingsleer van vliegtuigen aan de faculteit der luchtvaart- en ruimtevaaartechniek en bovendien gezagvoerder op een Boeing. Hij acht het — „voor zover ik dat kan nagaan” — waarschijnlijk dat de DC-10 is verongelukt door een plotselinge rukwind, waartegen de bemanning gezien de geringe vlieghoogte niets meer kon uitrichten. „De verklaring van Martinair-directeur Schröder is een acceptabele hypothese.”

Mulder zegt dat hij 'zelf waarschijnlijk ook had besloten om te landen'. „Ik denk niet dat de mensen van de luchthaven Faro iets valt te verwijten. Als het met een ervaren gezagvoer-

der, die perfect heeft gehandeld, toch misloopt, dan moet de luchtvaartwereld daar lezing uit trekken.”

Verbeteringen

Behalve strengere voorschriften bij slecht weer zijn volgens Mulder technische verbeteringen nodig aan de automatische piloot. „De besturing moet worden verbeterd, zodat de bemanning heftige verstoringen kan opvangen.”

De Delftse hoogleraar verwacht bovendien veel van technieken, waarmee plotselinge val- en rukwinden beter kunnen worden voorspeld. „In de Verenigde Staten wordt hier hard aan gewerkt. Je kunt vliegtuigen uitrusten met lasers, die deze plotselinge verstoringen kunnen opsporen. Vanaf de grond kun je hetzelfde bereiken met doppler-radars. Voordat alle luchthavens en vliegtuigen hiermee zijn uitgerust zullen vele jaren verstrijken, waarin we met aangescherpte voorschriften moeten werken om de kans op ongelukken tot nul terug te brengen.”

Slag om de arm

Ook voorzitter B. Baksteen van de Vereniging van Neder-

landse Verkeersvliegers acht Schröders lezing van het ongeluk een 'waarschijnlijke hypothese'. „Jammer is alleen dat de slag om de arm, die ook Schröder nadrukkelijk heeft gehouden, in de publiciteit niet is overgekomen. We moeten natuurlijk het officiële onderzoek afwachten, maar het begint erop te lijken dat die plotselinge rukwind fataal is geweest.”

Baksteen zegt dat bemanningen zich op zulke plotselinge zijwinden niet kunnen voorbereiden. „In geen enkel weerbericht was sprake van windvlagen. Tegen zo'n extreme rukwind valt weinig te doen als je al extra motorvermogen terugneemt vanwege de landing. Als je meer vermogen hebt en er komt geen rukwind, loop je weer het risico door te schieten. Het is een keus tussen twee kwaden en de luchtvaart heeft daar nog geen antwoord op.”

Volgens Baksteen doet het ongeluk in Faro denken aan enkele 'onverklaarbare' ongelukken in de Verenigde Staten. „Ook daar is het voorgekomen dat twee vliegtuigen achter elkaar veilig zijn geland, het derde crashte en het vierde weer probleemloos aan de grond kwam.”

Drie passagiers nog vermist na vliegramp

Van onze verslaggevers

SCHIPHOL — Drie dagen na de ramp met de DC-10 van Martinair op de Portugese luchthaven Faro is gebleken dat nog drie passagiers worden vermist.

Op de lijst van slachtoffers staan 57 namen, drie

meer dan het aantal lichamen dat uit het wrak van het toestel is geborgen.

Samen met de gouverneur van de Algarve is Martinair op zoek naar de drie vermisten. Verondersteld wordt dat

zij Portugese passagiers zijn geweest die direct na het ongeluk naar huis of familie zijn gegaan en niets meer van zich hebben laten horen.

Als zij niet worden opgespoord, zal pas na de identificatie van alle 54 doden vastgesteld kunnen worden of het werkelijk gaat om Portugezen.

Het vliegtuig met de stofelijke overschotten van de slachtoffers werd vanmorgen om even na half vijf verwacht op Schiphol. In de hangar van Martinair op Schiphol-Oost die als mortuarium is ingericht, zal verder onderzoek naar de identiteit worden uitgevoerd van 33 lichamen.

Volgens de leider van het Rampen Identificatie Team zal dat nog heel moeilijk worden en zullen de deskundigen in veel gevallen de identiteit nog slechts kunnen vaststellen aan de hand van tandtechnische gegevens.

Gisterochtend is op Schiphol de Airbus van Martinair teruggekeerd met 28 zwaargewonden van de rampvlucht. Dertien van hen zijn met zware brandwonden naar gespecialiseerde ziekenhuizen gebracht. Zeven gewonden zijn in Portugese ziekenhuizen achtergebleven omdat hun toestand nog te ernstig was om hen naar Nederland over te vliegen.

Van de zwaargewonden zijn

de slachtoffers met brandwonden er het slechtst aan toe. De toestand van de anderen werd gisteren na een eerste onderzoek in de ziekenhuizen als redelijk bevonden. De behandelend specialisten zijn in het algemeen optimistisch over de overlevingskansen van de slachtoffers, vooral door hun relatief jeugdige leeftijden. De artsen zijn ook uiterst tevreden over de behandeling door hun Portugese collega's.

Op Schiphol wordt een hangar van Martinair in gereedheid gebracht voor de herdenkingsdienst die daar op 30 december wordt gehouden voor de slachtoffers van de ramp in Faro. De NOS treft voorbe-

reidingen om de plechtigheid rechtstreeks op de televisie uit te zenden.

De families van de omgekomen passagiers en overlevenden krijgen vandaag een brief van Martinair, waarin hun wordt aangeraden zich voor schadeclaims vooralsnog bij de reisverzekeraar te melden. Blijkt er op onderdelen geen dekking te bestaan, dan kan contact worden opgenomen met het advocatenkantoor van Martinair, Loeff Claeyss en Verbeke in Amsterdam.

De getroffen en nabestaanden krijgen ook nog een persoonlijke brief van president-directeur Schröder waarin hij zijn medeleven be-
tuigt.

Vaststellen identiteit van veel doden zal heel moeilijk zijn

Littekens van ramp blijven

Van onze verslaggevers

BEVERWIJK — De dertien slachtoffers van de vliegramp in Faro die met zware brandwonden in gespecialiseerde centra in Beverwijk, Groningen en Rotterdam zijn opgenomen, zullen allen in meer of mindere mate littekens aan de ramp overhouden. Deze taxatie geeft de medisch coördinator dr. J. Vloemans van het Brandwondencentrum in Beverwijk, waar zes van de dertien patiënten zijn opgenomen.

Ondanks de zware verwondingen die sommigen hebben opgelopen, is het volgens Vloemans bij de zes patiënten in Beverwijk in alle gevallen 'humaan' om de behandeling door te zetten. Verwacht wordt dat het vier weken tot — bij de ernstigste gevallen — vier maanden zal duren voor zij kunnen worden ontslagen. In alle gevallen zijn operaties en huidtransplantatie noodzakelijk.

Rugletsel

In de twee andere gespecialiseerde centra in Rotterdam en Groningen bevinden zich respectievelijk vijf en twee verbrande slachtoffers. Zij kwamen gisterochtend aan met een vliegtuig waarin ook 15 andere zwaargewonden meevlogen, die naar andere ziekenhuizen zijn overgebracht. Een patiënt in Gronin-

Transplantaties in alle gevallen noodzakelijk

gen heeft behalve zware brandwonden ook ernstig rugletsel.

Van de dertien ernstig verbrande Nederlanders lagen er gisteren vier aan een beademingstoestel, onder meer doordat hun luchtwegen door de rook en hitte zijn aangetaast. In enkele gevallen strekken de verbrandingen zich uit tot 60 en 75 procent van het lichaam. Omdat de mogelijkheid bestaat dat zij door de in Portugal voorkomende MRSA-bacterie zijn besmet geraakt, worden de patiënten tot zij daarop zijn getest in quarantaine gehouden.

Veel slachtoffers hebben brandwonden aan hun handen opgelopen, aldus Vloemans. „We denken dat zij hebben geprobeerd hun gezicht tegen de hitte te beschermen of brandende kleding te doven.”

De drie vrouwelijke en drie mannelijke patiënten die in Beverwijk liggen, zijn tussen de 15 en 54 jaar. Ze reageren volgens de psychosociaal begeleidster van het Brandwondenziekenhuis, mevrouw R. van Rijn, 'gelaten' op hun situatie en stellen weinig vragen. In Beverwijk zijn fami-

Kritiek op passagierslijst wekt verbazing

Van een onzer verslaggevers

SCHIPHOL — De kritiek van gouverneur Neto van de Algarve over de onzorgvuldig samengestelde passagierslijst van de in Faro verongelukte DC-10 heeft verbazing gewekt bij voorzitter B. Baksteen van de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers.

„Juist Martinair gaat zorgvuldig om met deze lijsten. Maar het is de vraag of een grondorganisatie zich honderd procent kan indekken tegen passagiers die met andermans ticket op reis gaan”, aldus Baksteen.

Paspoorten

G. Couvreur van het Algemeen Nederlands Verbond van Reisonderneringen (ANVR) vindt dat de Portuge-

se klachten aan de orde moeten komen als touroperators en luchtvaartmaatschappijen napraten over de ramp in Faro. „In principe kun je de passagierslijst in orde maken door alle paspoorten te controleren. Maar wellicht gebeurt dat bij charters iets minder strak dan bij lijnvluchten.”

Volgens Couvreur is het niet vreemd, dat de woonplaatsen van de inzittenden niet bij Martinair bekend waren, wat tot vertraging bij de samenstelling van de lijst met slachtoffers zou hebben geleid. Couvreur: „Naar woonplaatsen van passagiers is tot nu toe nooit gevraagd door Martinair en andere maatschappijen. Het is geen goede zaak om elkaar nu allerlei verwijten te maken.”

lieden van de slachtoffers ondergebracht in een speciaal daarvoor gebouwd gastenhuis. De worden op hun eigen verzoek en op aandrang van hun familie van de buitenwereld afgeschermd.

Vier van de vijf ernstig verbrande slachtoffers die in het Rotterdamse Zuiderziekenhuis zijn opgenomen, keerden gisteren nog in kritieke toestand. De vijfde patiënt, een vrouw, is er aanzienlijk beter aan toe. Zij hoefde niet beslist in een brandwondencentrum te worden opgenomen, maar op eigen verzoek is dat toch gebeurd omdat haar partner ook in het Zuiderziekenhuis ligt.

Directeur H. van Nassau van de Nederlandse Brandwondenzichting denkt dat er in verband met de ramp in Portugal geen beroep hoeft te worden gedaan op de 250.000 vierkante centimeter donorhuid, die de huidbank van de stichting heeft klaarliggen. De centra beschikken zelf over voldoende donorhuid om de wonden te kunnen afdekken. Voor de echte transplantatie wordt huid van het slachtoffer zelf gebruikt.

Overlevingskansen

Over de overlevingskansen van de zwaargewonde slachtoffers kon de anesthesist van het Brandwondencentrum, W.

van Hertum, gisteren nog niets zeggen. Volgens hem bestaat nog steeds kans op infecties. Gezien de niet al te hoge leeftijd van de meeste slachtoffers toonde Van Hertum, die met de slachtoffers mee terug was gevlogen uit Portugal, zich evenwel redelijk optimistisch.

Gezin van 4 personen omgekomen

Van een onzer verslaggevers

AMERSFOORT — Bij de vliegramp in Faro is een gezin van vier personen uit Amersfoort omgekomen, dat voor het eerst samen op vakantie naar het buitenland ging. Ap te Winkel (39) en zijn vrouw Marjan (36) waren exploitant van een café in de Amersfoortse binnenstad.

Door de opbouw van hun zaak waren ze er nooit toegekomen om gezamenlijk een langere vakantie op te nemen. Ook hun kinderen Erwin (13) en Nadine (10) zaten in het verongelukte Martinair-toestel.

'Wel erg weinig geld' voor terugreis met trein

Van een onzer verslaggevers

FARO — De terugreis van de dertien overlevenden die weigeren van Faro naar Schiphol te vliegen, is gisteren met twee dagen vertraagd. In de hal van hotel Eva moest urenlang worden gewacht op vertegenwoordigers van Martinair en het Nederlandse consulaat. Een vertegenwoordiger van de chartermaatschappij kwam uiteindelijk — gehinderd door slecht weer — met voor iedere treinpassagier zeventienhonderd gulden. Medewerkers van het consulaat brachten vervangende reis-

documenten.

Zelf betalen

Van het geld moesten de berooide overlevenden zelf de trein, een overnachting in Lissabon en kleding betalen. Zeventienhonderd gulden werd 'wel erg weinig geld' gevonden. Met een creditcard die een van de passagiers in de wrakstukken heeft teruggevonden zullen eventuele extra kosten worden betaald.

Het eerste wat de meeste leden van de groep met het geld van Martinair gingen doen was schoenen kopen. Op nieuw schoeisel zullen de dertien vandaag aan het eind van de middag in Faro op de trein naar Lissabon stappen. Morgen reizen zij door naar Parijs om uiteindelijk op Tweede Kerstdag in Nederland aan te komen.

Mopperend

Zes overlevenden die waren ondergebracht in hotel Ibis liepen gisteren mopperend door hotel Eva. „Hier is alles ten minste behoorlijk geregeld”, zei G. Remelissen uit Zoetermeer. „In ons hotel ligt de vuile naar kerosine stinkende kleding nog steeds

op de gang. Steeds moest je er overheen stappen en dan kwamen de vreselijke herinneringen boven.” In hotel Ibis viel tot overmaat van ramp de waterdruk 's nachts weg. Dat gaf veel problemen voor mensen die in hun zenuwen talloze keren van het toilet gebruik moesten maken.

De treinreizigers raakten dinsdag tussen wal en schip bij het vertrek van andere overlevenden die voor het vliegtuig hadden gekozen. Remelissen: „Wij zijn met zes familieleden. Allemaal moesten wij mee om op het vliegveld te praten met mensen van het crisisteam. Wij hebben er van half twee tot zes uur zitten wachten. De enige die wij hebben gezien was de man die koffie bracht.”

Terug in het hotel voelden de treinreizigers zich aan hun lot overgelaten. Remelissen kan daar een dag later niet boos over worden: „Ach, er moest natuurlijk vreselijk veel worden georganiseerd. Laten we het maar houden op een misserijtje, het zinloos zitten van ons op de luchthaven.”

Drie van de zes familieleden

den — een broer en een zus met aanhang — zaten maandag voor het eerst van hun leven in een vliegtuig. Het had veel moeite gekost een vrouw van haar vlieg angst af te helpen. Gisteren bezwoer zij iedereen die het maar horen wilde dat zij nooit meer in een vliegtuig zal stappen: „Met geen zes paarden krijgen zij mij er nog een keer in. Alles wat ik erover had gedroomd is uitgekomen.”

Luxe bus

De terugreis had Remelissen heel anders geregeld als hij het voor het zeggen had gehad. „Je kunt na zo'n ramp op je vingers natellen dat er flink wat mensen zijn die niet meer durven vliegen. In dat geval moet je zo snel mogelijk zorgen voor een luxe bus met twee chauffeurs en een goede begeleiding. Dat hoeft toch niet zo moeilijk te zijn. Als dat was gebeurd dan hadden wij nu zo ongeveer in Nederland aangekomen.”

In de hal van hotel Eva luistert niemand naar de achtergrondmuziek. Merry Christmas zingt een koortje en dat klinkt wrang.

Hoop vervlogen: vriend, moeder en zus toch dood

Van een onzer verslaggevers

LISSABON — De vreugde in het haveloze ziekenzaaltje van het Santa-Mariahospitaal in Lissabon sloeg dinsdagavond snel om in een peilloos verdriet: Sandra Dikhooff (26) uit Gouda had 's nachts een verlossend telefoontje gehad over het lot van haar zwaargewonde vader, haar moeder, haar zus Annelijne en haar vriend Frenk Cop.

Haar oom en tante, die na de vliegcrash in Faro dodelijk ongerust spoorslags naar hun nichtje in Lissabon waren gereisd, omhelsden Sandra dinsdagmiddag en dachten voor verder onheil gespaard te zijn gebleven.

Korte duur

Even gloorde er hoop op de negende verdieping van het ziekenhuis, waar negen zwaargewonden werden verpleegd. De blijdschap in het ziekenzaaltje was van korte duur. Bij het bekend-

maken van de dodenlijst bleek de goede tijding onjuist te zijn: Sandra's moeder, haar zus en haar vriend hadden in het inferno op de luchthaven van Faro het leven gelaten.

Haar vader Ab ligt in kritieke toestand in het districtshospitaal in Faro, nadat bij een operatie een bloedprop uit zijn hersenen is verwijderd. Enkele van zijn ribben zijn gebroken en een van zijn longen is geperforeerd. Sandra's tante, mevrouw Van Gils uit Waddinxveen, kan het nog nauwelijks bevatten.

Afschuwelijk

„Eerst dachten we dat alles weer goed zou komen. Het is afschuwelijk om dan die teleurstelling over hun dood mee te moeten maken. Zo iets wens ik niemand toe”, zegt ze op de luchthaven van Lissabon, kort voor het vertrek naar Nederland, waar Sandra gistermorgen per ambulancevliegtuig ook is teruggekeerd.

'Als er een goede tijding is doorgebeld, dan was dat een grove fout'

Sandra Dikhooff heeft geen idee hoe iemand haar kon vertellen dat haar dierbaren nog in leven waren. Mevrouw Van Gils sluit niet uit dat haar nichtje als gevolg van een shock zich heeft ingebeeld dat alles in orde was. Maandagavond had de Goudse echter bij haar volle bewustzijn echter nog gezegd zich grote zorgen te maken over het lot van haar vriend, haar zus en haar ouders. „Ik ben en blijf optimistisch”, had ze gezegd, met haar verbrande handen in het verband.

In de nacht van maandag op dinsdag moet het verlossende telefoontje zijn gepleegd. „We zullen uitzoeken of er inderdaad een telefoontje met een goede tijding is geweest. Want als dat het geval is, dan is er een grove fout gemaakt. Zo iets kan niet”, aldus mevrouw Van Gils.

Teruggekomen uit Tokyo

Zij vertelt dat haar zus, haar zwager en haar nichtje Annelijne eind vorige week waren teruggekomen uit Tokyo. Daar is haar zwager directeur van een bedrijf dat

gespecialiseerd is in vleesverwerkende machines. „We hebben ze vorige week op Schiphol van het vliegtuig gehaald. Wat waren we blij dat ze weer terug waren. Ze zouden een weekje samen met Sandra en haar vriend Frenk, die in Gouda wonen, met vakantie gaan. De familie was voor even herenigd. En dan gebeurt zo iets, met een gezin dat zijn hele leven in vliegtuigen heeft gezeten, in Singapore en Australië heeft gewoond.”

Ze kan er niet over uit dat dit ongeluk kon gebeuren. „Het komt gewoon door die vluchtvertraging. Een andere vlucht van Martinair, die een half uur eerder was vertrokken, is veilig geland. De verongelukte DC-10 zou oorspronkelijk daarvoor zijn vertrokken. Dan was dit stomme ongeluk nooit gebeurd.”

Haar vijf familieleden zaten naast elkaar in het verongelukte toestel. Mevrouw Van Gils: „Ze zaten precies op het punt waar het vliegtuig is gebroken. Sandra zegt geen idee te hebben hoe zij uit het toestel is gekomen. Ze heeft haar vader en de anderen niet meer gezien. Over Sandra maken we ons minder zorgen, mijn broer Ab zal nog weken in Faro moeten blijven. En mijn zus, mijn nichtje en Sandra's vriend zijn we kwijt.”

Mevrouw Van Gils heeft voor wat Sandra betreft een grote zorg: de Goudse zou volgende week beginnen in een nieuwe baan. „Ik hoop dat haar nieuwe werkgever begrip heeft voor de situatie. Het klikte meteen tussen die twee en het zou heel vervelend zijn als ze die baan kwijt zou raken door dit ongeluk.”

Meeste gewonden van vliegramp nu teruggekeerd in Nederland

Op zeven ernstige gevallen na zijn alle gewonden van het vliegtuigongeluk in het Portugese Faro nu terug in Nederland. Woensdag arriveerde het laatste vliegtuig met 28 zwaar gekwetsten die desondanks tot de overtocht in staat waren. De lichamen van de 54 omgekomen passagiers arriveerden woensdagavond als laatste op Schiphol.

De gewonden zijn verspreid over ziekenhuizen in Amsterdam en Utrecht en de brandwondencentra in Beverwijk, Rotterdam en Groningen. Diverse lichtgewonden konden inmiddels naar huis. Een aantal mensen besloot hun geplande vakantie in Portugal toch door te zetten, mede gericht op een relatief rustige verwerking van het ongeluk in kleine kring.

De identificatie van de stoffelijke overschotten zal naar verwachting nu vrij snel kunnen worden voltooid. Dinsdagavond al werd een eerste lijst met daarop de namen van 41 doden door Martinair vrijgegeven. Onder die 41 bevinden zich twee leden van de bemanning van het verongelukte toestel.

De ANWB heeft een team geselecteerd van specialisten en advocaten om rechtshulp te verlenen aan slachtoffers. Dit team zal nauw samenwerken met de bureaus voor slachtofferhulp. In de Algarve zelf blijkt de afgelopen

dagen de daar pas opgerichte vereniging van ter plaatse woonachtige Nederlanders een belangrijke rol te hebben gespeeld bij de opvang van passagiers.

Intussen is de nodige commotie ontstaan over de toedracht van het ongeluk en vooral de mededelingen die Martinair-directeur Schröder daarover dinsdagavond deed. Een stellige uitspraak dat een plotselinge valwind, in luchtvaartkringen 'windshear' geheten, het vliegtuig als het ware op de landingsbaan drukte, wordt door de internationale organisatie van verkeersvliegers Ifalpa en de Nederlandse loot VNV 'premaatuur' genoemd. Organisaties beschouwen het als hoogst ongebruikelijk dat in een zo vroeg stadium en voor ieder onderzoek uit dergelijke overtuigende uitlatingen worden gedaan.

De internationale code voorziet in het wachten met beoordelingen tot na het vooronderzoek, juist om iedere vorm van speculatie te voorkomen. Martinair-directeur Schröder baseert zich met zijn mening op een gesprek met gezagvoerder Van Staveren van het verongelukte toestel. De verkeersvliegers neigen ernaar Van Staverens visie te ondersteunen, maar willen op zijn minst de banden van de flightrecorders in de meningsvorming betrokken zien.

Een eindrapport over de ware toedracht van het ongeluk zal ze-

ker enkele maanden op zich laten wachten. Het desbetreffende onderzoek is voor wat de Nederlandse inbreng aangaat in handen gelegd van de directeur van de Luchthaven Rotterdam, mr J. Biemond. Het team dat Biemond leidt, wordt toegevoegd aan de Portugese onderzoekscommissie. Minister Maij van Verkeer zou in beginsel eerder hebben gedacht aan een delegatieleider afkomstig uit kringen van het ministerie van Defensie, maar omdat de verongelukte machine eigendom was van de Koninklijke Landmacht, heeft zij die weg niet willen bewandelen.

Ook door de autoriteiten in Portugal is enigszins verbaasd gereageerd op de uitspraken van Schröder. De directie van de luchthaven van Faro kan ze begrijpen in het licht van geruststelling van overlevenden en nabestaanden, maar geeft toch de voorkeur aan zwijgzaamheid gedurende het onderzoek. Overigens zijn de Portugese autoriteiten niet van plan herinrichting van het vliegveld te overwegen naar aanleiding van de ramp met het vliegtuig van Martinair.

Volgende week woensdag, 30 december, wordt op Schiphol een nationale herdenkingsdienst voor de slachtoffers van de ramp gehouden. Plaats van handeling: de nieuwe hangar van Martinair, vermoedelijke aanvangstijd: 15.00 uur.

Stoffelijke overschotten uit Faro terug in Nederland

Schiphol — Het vliegtuig met de 54 stoffelijke overschotten van de slachtoffers van het vliegtuigongeluk in Faro is van-

morgen rond kwart voor vier op Schiphol aangekomen. De overschotten zijn meteen overgebracht naar een hangar die als mortuarium is ingericht. Gisteren zijn in drie Nederlandse brandwondencentra dertien zwaargewonde slachtoffers opgenomen.

In totaal kwamen gisteren 28 zwaargewonden uit Portugal. Zeven zwaargewonden, drie in Lissabon en vier in Faro, blij-

ven achter omdat zij niet kunnen worden vervoerd. Er worden nog drie passagiers vermist. Op de lijst van slachtoffers staan nu 57 namen, drie meer dan het aantal gevonden lichamen. Samen met de gouverneur van de Algarve probeert Martinair deze mensen te vinden. Vermoed wordt dat het gaat om ongedeerde Portugezen die direct naar huis danwel familie zijn gegaan. Zes Neder-

landers keren vanwege vlieg-angst met de trein terug en zes brengen hun vakantie alsnog in Portugal door.

Alle getroffen en nabestaanden krijgen vandaag een brief over de afwikkeling van de schade.

Voor woensdag 30 december is een herdenkingsdienst vastgesteld die zal worden gehouden in een hangar van Martinair op Schiphol.

Portugezen leggen Hollands fatsoen bloot

De Nederlandse verslaggeving van rampen is voor een aantal mensen onverteerbaar. Bij de Stichting Korrelatie hebben tientallen mensen geklaagd over de 'manier waarop de media slachtoffers van de vliegtuigramp in Faro bespringen'.

DOOR MONIQUE VAN DE VEN

Den Haag — Buiten het opvangcentrum De Elzenhof staan fotografen en cameramensen klaar om de wanhoop van de nabestaanden van de ramp bij Faro vast te leggen. Ogenschijnlijk zonder schroom vragen journalisten nabestaanden wie zij missen. Tweeduizend kilometer verderop staan filmploegen aan het bed van licht- tot zwaargewonden. Geëmotioneerd doen zij hun verhaal. Twee, drie, vier, vijf keer. En elke keer weer breekt de jongeman aan het eind van zijn relaas in snikken uit.

Op afstand

Maar niet in Nederland. Bij aankomst van de slachtoffers op Schiphol, worden de media op afstand gehouden, en ziet de cameraploeg van de NOS zich gedwongen door de vitrage te filmen.

Desondanks vindt hoofdredacteur Gerard van der Wulp de afscherming van de slachtoffers „begrijpelijk”. „Van de ene kant willen wij graag zelf die afweging maken of we wel of geen afstand houden. Maar van de andere kant is het best goed dat de slachtoffers beschermd worden tegen een horde van tweehonderd journalisten”.

De afscherming deerde het NOS-journaal niet. De redactie

had immers Van Dijk, die zijn vriendin kwijt was, bereid gevonden zijn verhaal te doen. Van der Wulp: „Van Dijk was een grensgeval. Maar de jongeman leek ons stabiel genoeg om zijn verhaal te doen”.

Menswaardig

In Portugal werden de slachtoffers op geen enkele manier beschermd en hadden de media vrij spel, zoals Zuid Europese journalisten dat gewend zijn. Op de avond van de rampdag heeft Van der Wulp het Portugese journaal gezien.

„De beelden die daarin vertoond werden, tarten elke beschrijving. Terwijl wij geen beelden uitzonden van ernstig verminkte slachtoffers, werden op het Portugese journaal lijkzakken opengemaakt voor het oog van de camera. Hoe zuiderlijker je komt in Europa, hoe minder menswaardig de journalistiek is”, aldus Van der Wulp.

Verminkt

De redactie van de NOS heeft zich volgens hem niet laten meeslepen in de confronterende Zuid Europese journalistiek. „De ruimte die wij in Portugal kregen, doet niets af van onze journalistieke verantwoordelijkheid. Veel filmmateriaal hebben wij bewust niet uitgezonden. Beelden bij voorbeeld van ernstig verminkte mensen

in ziekenhuizen”.

Privacy en menselijke waardigheid zijn de criteria die het NOS-journaal aanlegt bij de selectie van beelden. Dat deze begrippen uiterst rekbaar zijn, blijkt uit de reacties van de kijkers. Terwijl de Journaalredactie vindt dat zij voldoende zorgvuldigheid betracht heeft, walgt een aantal Nederlanders over de 'likenpikkerij' van de media.

Van der Wulp: „Tja, het publiek heeft daarin ook een beetje een dubbele moraal. Van de ene kant wil het zoveel mogelijk informatie, maar als die dan schrijnend is, dan krijgt de boodschapper door alle emoties de schuld”.

Volgens mediadeskundige dr. Jan Servaes heeft het publiek belangstelling voor uitzonderlijke gebeurtenissen en lijkpikkerij, maar schrikt het ervan als de ellende dichtbij komt. „Kijk maar naar de hoopoplopende emoties bij de Bijlmer-ramp”.

De media komen met graagte tegemoet aan de sensatiezucht van het publiek. „Onder invloed van maatschappelijke ontwikkelingen en de concurrentie tussen televisiestations worden steeds meer en verdergaande beelden van geweld en emoties getoond. Er zijn criteria het nieuws binnengeslopen die zich in negatieve zin opstellen. Sensatie en het vastbijten in een persoonlijk verhaal worden steeds belangrijker. En als ik naar de Verenigde Staten kijk, dan is het einde van deze tendens nog niet in zicht. Steeds vaker wordt daar nieuws gesimuleerd en worden nieuwsfeiten met elkaar in verband gebracht die werkelijk niets met

elkaar te maken hebben”, aldus Servaes.

Algemene normen en waarden voor het optreden van media zijn niet te geven. Regels zijn al snel in strijd met de persvrijheid en bovendien is elke situatie anders. Servaes: „Het is de verantwoordelijkheid van het medium fatsoenlijk om te gaan met mensen en nieuws. Afhankelijk van het medium en de journalist, gebeurt dat wel of niet”.

Verwerking

Het effect van de journalistieke belangstelling op de slachtoffers, is volgens het Instituut voor Psychotrauma afhankelijk van de opstelling van de journalist. Psycholoog Peter van der Velden: „Mensen die een ramp hebben meegemaakt, willen daarover vertellen. Als journalist kun je daarvan profiteren. Bij een oprechte belangstelling van de journalist, hoeft een interview niet schadelijk te zijn voor het verwerkingsproces. Is de journalist in kwestie uit op sensatie, dan is hij vaak opdringerig en vasthoudend en dat wordt door slachtoffers als zeer vervelend ervaren. Je kunt iemand een microfoon onder de snuffel duwen, maar je kunt ook vriendelijk vragen of je iets mag vragen”.

Daarnaast is het volgens Van der Velden belangrijk wat er ná het interview met mensen gebeurt. „Zijn de media er ook nog nadat de jongen in snikken is uitgebarsten? Slachtoffers van rampen moet niet alleen de gelegenheid krijgen hun verhaal te doen, maar ook voelen dat mensen hun emotioneel steunen”.

'Ons kippevel zegt dat er mensen zijn die willen praten'

Korrelatie heeft deze week naar aanleiding van de vliegcrash in Faro voor het eerst direct een telefoonlijn geopend naar aanleiding van de actualiteit. Vijftig mensen belden. Ze waren geschokt of werden herinnerd aan een eigen schokkende ervaring.

DOOR MAAIKE KRAAYEVELD

Utrecht — De staf van de stichting Korrelatie was het er snel over eens. De vliegcrash met de DC10 op het vliegveld van het Portugese Faro was maandag aanleiding een speciale telefoonlijn te openen voor mensen die naar aanleiding van de crash willen praten. Vijftig mensen hebben tot nu toe gebruik gemaakt van die mogelijkheid. Omdat het aantal gesprekken inmiddels is afgenomen is het nummer vanmiddag van Teletekst gehaald.

Het is de eerste keer dat Korrelatie zo direct reageert op de actualiteit. Over het algemeen wordt het nummer van de telefonische hulpinstantie in beeld gebracht na indringende televisiereportages of via de radio bekend gemaakt. Vaak worden mensen die behoefte hebben aan een gesprek naar Korrelatie doorverwezen door andere hulpinstanties. Maandag is voor het eerst besloten zelf Teletekst te bellen om te vragen het nummer van Korrelatie te vermelden. Bij Teletekst was daartegen geen enkel bezwaar.

„Na de eerste melding van de vliegcrash hadden we zelf al kippevel”, zegt Marcel Senten van Korrelatie. „Je weet dan dat er mensen zijn die behoefte hebben aan praten. Mensen die zelf zoiets hebben meegemaakt. Mensen die de oorlog hebben meegemaakt en de watersnoodramp in '53. Die mensen kunnen zich goed verplaatsen in de gevoelens van familieleden en nabestaanden”.

De eerste reactie van de bellers is dat ze niet kunnen slapen van de ramp en dat ze diep geschokt zijn. „Snel daarna gaat het gesprek dan vaak over de eigen er-

varingen. Wat wij kunnen doen is de mensen proberen rustig te krijgen. Zorgen dat ze verder kunnen leven”, zegt Senten.

De helft van de vijftig bellers was volgens Senten op zoek naar directe informatie over de vliegcrash. „Ze hadden het speciale info-nummer van Martinair niet kunnen bereiken omdat dat voortdurend in gesprek was. Hen hebben we toch naar dat nummer moeten verwijzen. De andere helft van de bellers zei geschokt te zijn door de ramp en werd herinnerd aan dingen die ze zelf hebben doorgeemaakt. Ook waren er mensen die zelf heel recent iemand hadden verloren van wie ze geen afscheid hadden kunnen nemen. Die mensen hebben we doorverwezen naar andere hulpinstanties. Mensen die al langer geleden zulke ernstige dingen hebben meegemaakt, kennen de wegen naar de hulpverlening meestal al wel”.

Het snel openen van telefoonlijnen en het op korte termijn beschikbaar hebben van mensen achter de telefoon is de specialiteit van Korrelatie. „Onze lijnen zijn open op alle werkdagen. We moeten altijd op korte termijn beschikbaar zijn. Vaak hoor je 's middags pas dat er 's avonds een televisieprogramma is waarop mensen wel eens zouden kunnen gaan bellen”. Na het neerstorten van de El Al-Boeing op twee flats in de Bijlmermeer heeft Korrelatie contact gezocht met het hulpverleningscentrum op het moment dat de lijst met doden en vermisten werd gepubliceerd. „Ook dat is een moment waarop mensen behoefte kunnen hebben aan praten. Maar daarop zijn toen maar vier telefoontjes gekomen”.

Ook slachtoffers met brandwonden op zeventig procent van hun lichaam

DOOR HANS VAN ALPHEN

Beverwijk — Zelfs voor een persoon bij wie na een ongeluk meer dan de helft van het lichaam verbrand is, wordt het door de medische stand humaan geacht te strijden voor het leven. Dat zeggen de behandelend geneesheren van het brandwondencentrum in Beverwijk, waar gisteren zes slachtoffers van de vliegtuigongeluk met het Martinair-toestel in het Portugese Faro werden opgenomen.

Eén persoon bij wie na de vliegramp zeventig procent van het lichaam overdekt is met brandwonden in de derde, vierde en vijfde graad, ligt momenteel in quarantaine in het Zuiderziekenhuis in Rotterdam. In Beverwijk werd een persoon opgenomen met ernstige tot zeer ernstige brandwonden over zestig procent van het lichaam.

„Alle patiënten die bij ons zijn opgenomen verkeren in levensgevaar. Desondanks is hun toestand stabiel te noemen”, aldus medisch-coördinator A. Vloemans. „Zij zijn helder en goed aanspreekbaar. Drie van de zes

worden beademd. Uit voorzorg liggen zij allen momenteel in quarantaine. Dat is om de kans op infectie met een bacterie die veel voorkomt in zuidelijke landen te minimaliseren. Het gaat hierbij een een procedurele handeling, want wij kunnen constateren dat de mensen uitstekend verzorgd zijn in Portugal”.

Bij de naar Beverwijk overgebrachte patiënten handelt het om drie mannen en drie vrouwen, in de leeftijd van vijftien tot vierenvijftig jaar. Allen zullen transplantatie-operaties moeten ondergaan. In Rotterdam zijn vijf zwaar verbrande patiënten opgenomen en in Groningen twee. Bovendien worden in Utrecht nog eens dertien slachtoffers verpleegd met lichte brandwonden en andere verwondingen.

Rookvergiftiging

Alle slachtoffers van de vliegramp in Faro blijken kwetsuren te hebben aan handen (tot de vijfde graad) en aangezicht. Voorts is er sprake van veel aanhoudingen aan de luchtwe-

gen door rookvergiftiging. In weerwil van de ernst van de verwondingen, vonden na het neerstorten van het vliegtuig bijna alle slachtoffers op eigen kracht een weg uit het inferno in Faro. „Het kenmerkende van mensen met brandwonden is dat zij veelal bij hun positieven blijven. Zij zijn zeer helder en in staat voortdurend te communiceren. Aan de vellen die van hun lichaam hangen kun je zien in welke ernstige staat van verwonding zij verkeren, anders zou je het niet eens in de gaten hebben”.

„Alle mensen die in Beverwijk zijn opgenomen hebben op eigen kracht het vliegtuig kunnen verlaten. Vaak met de handen voor het gezicht als bescherming tegen de vlammenzee hebben zij een goed heenkomen gezocht. Dat verklaart waarom de warmtestraling zulken ernstige sporen heeft nagelaten op de handen. Hun kleren die in brand stonden hebben zij zelf geprobeerd te doven. Soms lukte dat, soms niet. En ook dat is te zien. Allen zijn zij uit het

vliegtuig gesprongen en daarna in veiligheid gebracht. Mijn inschatting is dat de levenskansen van de patiënten die bij ons zijn opgenomen gunstig zijn. Mede in verband met hun leeftijd. Binnen een maand tot vier maanden kunnen zij hoogstwaarschijnlijk ons ziekenhuis verlaten”.

De ervaring leert de staf van het Brandwondencentrum in Beverwijk — waar nog twee slachtoffers worden verzorgd van de Bijlmerramp met het El Al-toestel — dat het verloop van een vliegtuigbrand zeer grillig is. Dr. Vloemans: „Het gaat daarbij om uitersten. Een groot aantal slachtoffers overlijdt ter plekke, een groot aantal mensen heeft niets. Een groep loopt kleine brandwonden op en een beperkt aantal mensen raakt zeer ernstig verbrand. De slachtoffers uit Faro behoren tot de laatste categorie. Zij allen zullen littekens overhouden aan dit ongeluk, daar is met de beste wil van de wereld niet aan te ontkomen. Maar het leven blijft voor hun zinvol”.

Zes zwaargewonden van ramp nog in levensgevaar

BEVERWIJK-DEN HAAG • GPD

Zes zwaargewonde slachtoffers van de vliegcrash in het Portugese Faro die gisteren zijn opgenomen in het Beverwijkse brandwondencentrum, verkeren nog altijd in levensgevaar. Omdat ze relatief jong zijn, is hun vooruitzicht niet slecht, aldus medisch coördinator A. Vloemans vanmorgen. De patiënten zijn tussen de 15 en 45 jaar. Ze hebben diepe derde- en vierde-grads brandwonden opgelopen. De oppervlakte verbrande huid varieert van vijftien tot zestig procent van het totaal.

Voorals aan armen en handen zijn brandwonden ontstaan. Volgens Vloemans is de verklaring hiervan dat ze allemaal

hebben geprobeerd hun gezicht en lichaam met hun handen tegen de vlammen te beschermen. Ook moesten de meesten door de vlammen heen om uit het vliegtuig te komen. De Nederlandse huidbank levert voor alle slachtoffers donorhuid. De verwachte behandelduur van de patiënten varieert van vier weken tot drie maanden.

De naar ons land overgebrachte gewonden zullen nog een aantal dagen in quarantaine blijven tot is vastgesteld dat ze de gevreesde MRSA-bacterie, die in veel ziekenhuizen in zuidelijk Europa voorkomt, niet met zich meedragen. Drie van de zes slachtoffers in Beverwijk worden beademd. De familiele-

den van de zes zijn in het Rode Kruis Ziekenhuis opgevangen.

Gisteren zijn nog dertien minder zwaar gewonden opgenomen in het Academisch Ziekenhuis Utrecht. De slachtoffers die dinsdagavond naar het Academisch Medisch Centrum (AMC) en het ziekenhuis van de Vrije Universiteit (VU) in Amsterdam zijn vervoerd, maken het redelijk goed.

Drie dagen na de crash met de DC-10 van Martinair worden nog steeds drie mensen vermist. Volgens Martinair zijn zij nog in leven. De luchtvaartmaatschappij gaat er nu van uit dat bij de crash 54 mensen het leven hebben verloren. Voor de slachtof-

fers wordt volgende week woensdagmiddag een herdenkingsdienst gehouden in een hangar op Schiphol-Oost. Bij de plechtigheid worden ongeveer tweeduizend mensen verwacht.

Gistermorgen kwamen nog eens 28 gewonden in Nederland aan. In diverse ziekenhuizen liggen nu 74 mensen die bij de crash in Faro gewond zijn geraakt. Volgens Martinair verblijven nog 7 mensen in ziekenhuizen in Lissabon en Faro, die vanwege hun zware verwondingen niet kunnen worden vervoerd. Behalve deze 7 zijn nog eens 6 Nederlanders in Portugal achtergebleven die met de trein zullen terugkeren. Een andere groep van 6 mensen heeft besloten alsnog hun vakantie in Portugal door te brengen.

Het vliegtuig met de stoffelijke resten van de doden is vanochtend op Schiphol aangekomen. De 54 lichamen zijn overgebracht naar een hangar op de luchthaven die als mortuarium is ingericht.

Kritiek op 'opdringerige' TV-verslaggevers bij vliegcrash

'Waarom zei niemand: Lazer op met die camera?'

SCHIPHOL • PETER SLAVENBURG

De televisie kon gisteravond geen beeldverslag leveren over de opvang op Schiphol van de slachtoffers van de vliegcrash in Faro. Het comité van overleg op Schiphol, een gezelschap waarin alle organisaties op en rond de luchthaven zijn vertegenwoordigd, wilde de slachtoffers niet confronteren met de pers.

„De passagiers kregen een speciale behandeling: ze hoefden niet langs de douane en kwamen daarom niet in de aankomsthal terecht. De pers werd van de pier geweerd”, aldus een woordvoerder van Martinair. „Maandagnacht, bij de aankomst van de passagiers van wie de retourvlucht uit Faro was uitgesteld, was dat anders. Zij konden in de aankomsthal TV-ploegen en andere media-vertegenwoordigers te woord staan.”

Waarom precies bij de terugkeer van de ramp-slachtoffers geen pers werd toegelaten, is niet duidelijk. De woordvoerder van Martinair zegt: „Zo stond het in ons draaiboek, dat is opgezet door het comité van overleg.”

Inmiddels is kritiek ontstaan op de beelden die de diverse omroepen uitzonden. „Journalistiek is soms een vak waar ik me voor schaam”, zegt hoogleraar persgeschiedenis Blokker. Jan Blokker, columnist en oud-hoofdredac-

teur van de Volkskrant, verbaast zich vooral over de gedweeë medewerking van de camera-slachtoffers. „Ik vind het verbijsterend dat kennelijk niemand zegt: lazer op met je camera. De beelden van die jongen die zijn vriendin kwijt was en die in snikken uitbarstte. Ik vind het weezinwekkend. En ik las in de NRC dat die jongen dat vier maal achter elkaar heeft gedaan, voor vier verschillende cameraploegen. En vervolgens vroeg een producent of hij het nog eens kon overdoen in het Engels, voor de BBC.”

Het feit dat dinsdag de media werden geweerd bij de aankomst van de slachtoffers, laat Blokker nagenoeg koud. „Normaal zou ik daar moord en brand over schreeuwen, zeker wanneer zo'n besluit wordt genomen door iemand die zich heel gewichtig vindt en met een pet op zijn hoofd. Maar in dit geval vind ik het niet erg belangrijk, ook omdat beelden van die mensen toch niets zouden toevoegen aan wat we al weten.”

Ex-hoofdredacteur van het Utrechts Nieuwsblad en hoogleraar Snijders maakt zich evenmin druk over het afhouden van de media. „Ik veronderstel dat dat is gebeurd om psychologische redenen, men zal zich erover hebben

geïnformeerd.”

Minder te spreken is Snijders over de manier waarop TV-ploegen zich de afgelopen dagen op de passagiers van het ramptoestel en andere betrokkenen stortten. „Op zichzelf heb ik daar geen bezwaar tegen, de pers heeft de taak het publiek te informeren. Bovendien heeft iedereen het recht een interview te weigeren. Maar in een aantal gevallen vond ik de TV-verslaggevers te opdringerig. Je kunt een camera aan de kant opstellen en als verslaggever eerst even vragen of iemand wil meewerken aan een opname, ergens in een studio.”

In Hilversum voelt men zich niet aangesproken door de kritiek. Hoofdredacteur Van der Wulp van het NOS Journaal: „Je moet emotionele beelden niet krampachtig uit de weg gaan.” Zijn collega Rensen van RTL 4-Nieuws: „Emoties horen bij televisie, al zijn er natuurlijk grenzen. Gruwelijke beelden van vreselijk verminkte, verkoolde lijken vinden we te ver gaan. Tot nu toe zijn we keurig binnen de grenzen gebleven, vind ik.”

Portugese kritiek op 'ramp-analyse' Martinair-topman

FARO - Adjunct-directeur Francisco Severino van het vliegveld van Faro heeft gisteren Martinair in bedekte termen te verstaan gegeven dat de maatschappij buiten haar boekje is gegaan door - hangende het onderzoek - met een verklaring over de oorzaak van de ramp te komen.

Severino zei dat het voor onderzoekers te vroeg is om de bewering van Martinair-directeur Martin Schröder te kunnen onderschrijven dat een onvoorzienbare harde zijwind de DC-10 met 340 mensen aan boord maandagmorgen deed neerstorten en dat de gezagvoerder de ramp onmogelijk had kunnen voorkomen. „Dat moet nog worden vastgesteld,” zei Severino desgevraagd. „Het is de onderzoekscommissie die dat moet besluiten.” Severino zei ook dat er geen enkele reden is de luchthaven van Faro aan te passen omdat die veilig genoeg is.

Faro-directeur Carlos Seruca Salgado zei over Schröders verklaringen gisteren: „Dat zijn zijn woorden. Ik kan me voorstellen dat hij het zegt. Het houdt de mensen even rustig. Misschien blijkt uit het onderzoek dat er iets aan het toestel mankeerde.” Eergisteren al lieten de vliegers-organisaties

Ifalpa en VNV weten dat de uitspraken van de Martinair-directeur „prematuur” waren en tegen de internationale code ingingen die die stelt dat eerst het vooronderzoek moet zijn afgerond.

Gewonden

Met de aankomst op Schiphol van 28 zwaargewonden van de vlieg-ramp in Faro zijn gistermorgen bijna alle overlevenden van de ramp teruggekeerd in Nederland. Tien tot dertig passagiers verkozen in Portugal te blijven. Zeven zwaargewonde slachtoffers zijn nog in Portugal omdat zij niet kunnen worden vervoerd: drie van hen liggen nog in een ziekenhuis in Lissabon en vier in Faro. „Zes overlevenden komen per bus terug omdat zij niet meer willen vliegen. Nog drie passagiers worden vermist. Mogelijk zijn het Portugezen.

Brandwonden

In de drie Nederlandse brandwondencentra zijn dertien slachtoffers van de vlieg-ramp in Portugal opgenomen. Zij hebben derden vierdegraads verbrandingen over 10 tot 75 procent van hun lichaam. Een aantal van hen verkeert in levensgevaar. De Nederlandse artsen zijn uiterst tevreden over de behandeling door hun Portugese collega's.

Martinair-directeur Schröder zal vandaag alle in Nederlandse ziekenhuizen verblijvende gewonden persoonlijk bezoeken. Op Schiphol wordt momenteel hangar 32 ingericht als aula. Op 29 of 30 december zal daar een herdenkingsdienst plaatsvinden.

Onzekerheid op alle fronten na ramp

Door een onzer redacteurs

FARO/ ROTTERDAM, 24 DEC. Een windstoot of toch een blikseminslag waardoor vitale onderdelen werden gestoord dan wel uitvallen? President-directeur M. Schröder van Martinair heeft dinsdagavond na een gesprek met de bemanning van chartervlucht MP 495 naar Zuid-Portugal geen twijfels meer. Nog geen 48 uur na de ramp op het vliegveld van Faro meldt hij de oorzaak: een onverklaarbare windstoot heeft het toestel vlak boven de landingsbaan met grote kracht naar beneden gedrukt. Schröder voegt er nog aan toe dat voor zover hij kan overzien niemand als schuldige zal kunnen worden aangewezen.

Bij een nabeschuiving van de gebeurtenissen van deze week blijkt de plaats waar Schröder zijn conclusies bekendmaakt opmerkelijk: een gezamenlijke persconferentie met minister Maij-Weggen (verkeer en waterstaat). De minister heeft geen commentaar op de uitspraken van de directeur van de chartermaatschappij. Haar woordvoerder zegt: „Ze kan niet worden aangesproken op wat de heer Schröder heeft gezegd”.

Onberekenbare en vooral harde zijwind kan (mede) oorzaak zijn van dit ongeluk. De weersomstandigheden op Faro zijn die vroege maandagmorgen zeer slecht, er worden boven het kleine vliegveld

onder meer onweersbuien tot op grote hoogte waargenomen. De harde windstoten uit zuid-oostelijke richting die bij de landing voorkomen, zijn in de om het half uur uitgebrachte weerrapporten niet te vinden. Deskundigen sluiten voorlopig dan ook niet uit dat het onweer en de hierin voorkomende bliksem een beslissende rol heeft gespeeld in het ongeluk. Ooggetuigen hebben vanaf de grond gezien dat het vliegtuig door de bliksem is geraakt, passagiers zeggen voor de landing een of twee explosies te hebben gehoord. Een vliegtuig verdraagt zoals piloten benadrukken inderdaad een (zware) blikseminslag. Het wordt anders wanneer door de krachtige inductiestroom die bij een inslag vrij komt (een elektromagnetisch veld) een aantal belangrijke onderdelen (motor, besturing, hydraulisch systeem) ernstig ontregeld raakt, hetgeen zeer goed mogelijk is. Een logische vraag is ook of vanwege het onweer niet had moeten worden uitgeweken naar een ander vliegveld.

Na de ramp heeft Martinair zich zakelijk, volgens slachtoffers en hulpverleners soms al te zakelijk opgesteld. Medische hulp was, mede door toedoen van de chartermaatschappij, relatief snel en uitgebreid voorhanden. Maar tegelijk werd nogal karig omgesprongen met het verstrekken van informatie. Dat lijkt wel begrijpe-

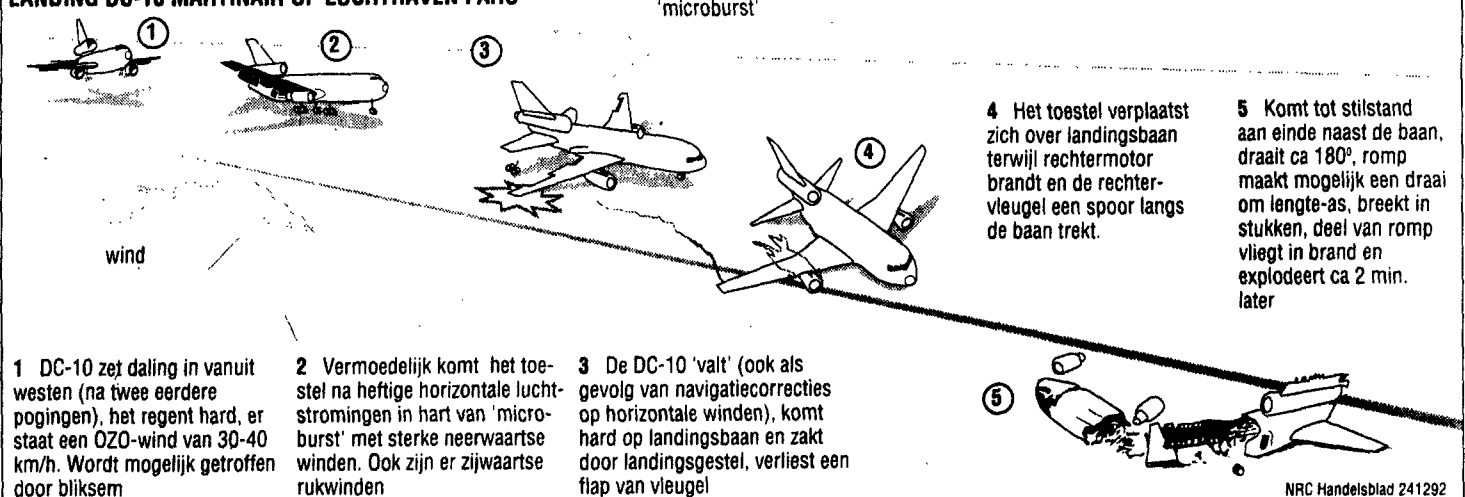
lijk, met het oog op mogelijke juridische consequenties. Dat in Faro echter geen aanspreekpunt voor slachtoffers en familieleden werd ingesteld, is moeilijk te rijmen met de ernst van de rampzalige gebeurtenis. Het kantoor van de maatschappij op de luchthaven is de afgelopen niet bereikbaar geweest. Familieleden van vermiste passagiers, die in de loop van dinsdag aankomen, worden niet opgevangen en het lukt hen niet of pas na veel moeite om met een functionaris van Martinair in contact te komen.

Alle inspanningen van Martinair lijken die eerste dagen te zijn gericht op een snel transport van de slachtoffers naar Nederland. Illustratief hiervoor is het lot van de overlevenden die niet met het vliegtuig naar Nederland terug durven. Zij krijgen te horen dat er op het vliegveld een bus klaar zal staan om hen over land naar huis te brengen. Maar eenmaal op de luchthaven aangekomen worden ze opnieuw bestookt met argumenten om toch maar voor het vliegtuig te kiezen. Het zestal passagiers dat uiteindelijk volhardt in de weigering, wordt geheel aan zijn lot overgelaten. Van half twee 's middags tot half acht 's avonds zitten ze, moederziel alleen en op van de zenuwen, in de hal van de luchthaven. Pas in de loop van woensdag krijgen ze schoenen, een paspoort en geld (700 gulden) om een treinkaartje

te kopen. Martinair doet vrij lichtzinnig over het ontbreken van een correcte passagierslijst. Van verschillende zijden wordt bevestigd, dat het bij charterreizen gebruikelijk is om slordig met de namen van inzittenden om te springen. Reisbureau's verkopen op het laatste moment nog reizen, groepen veranderen van samenstelling. Bij het inchecken op de luchthaven worden paspoorten getoond, maar wanneer de namen afwijken worden geen correcties aangebracht op de passagierslijst. Het blijft dus om een voorlopige opgaaf gaan. Meer dan vierentwintig uur na de ramp kan Martinair nog steeds niet met honderd procent zekerheid zeggen wie in de DC-10 hebben gezeten. Naar schatting 35 namen van inzittenden — ruim tien procent — blijkt aanvankelijk niet of incorrect op de lijst voor te komen. Dit komt onder meer doordat iedere touroperator een eigen wijze van communiceren met de luchtvaartmaatschappij heeft. De een faxt, de ander belt, een derde draagt bij de balie op Schiphol de laatst aangeworven reizigers mondeling over. Twee uur voor vertrek is aldus op de incheck-balie een lijst aanwezig, waarop onderaan niet zelden namen nog handgeschreven zijn toegevoegd.

M.m.v. Harm van den Berg, H.M. van den Brink, Tom-Jan Meeus en Karel Knip.

LANDING DC-10 MARTINAIR OP LUCHTHAVEN FARO



Stoffelijke resten uit Portugal overgebracht

Door een onzer redacteurs

SCHIPHOL, 24 DEC. De 54 lijkken met stoffelijke resten van slachtoffers van de ramp op het Portugese vliegveld Faro zijn vanochtend om kwart over vijf aangekomen op Schiphol.

De doden zijn overgebracht naar hangar 32 van Martinair die is ingericht als mortuarium. Daar zal woensdag 30 december een herdenkingsdienst worden gehouden voor de slachtoffers van de ramp.

Alle inzittenden van het vliegtuig en hun nabestaanden krijgen vandaag een brief over de afwik-

keling van de schade. Daarin staat dat zij zich in eerste instantie moeten wenden tot hun reisverzekeraar. Als zij die niet hebben, of als er problemen zijn met de dekking, raadt Martinair aan in contact te treden met advocatenkantoor Loeff, Claeys en Verbeke in Amsterdam, dat namens de maatschappij optreedt. In een tweede brief betoont Martinair-directeur Schröder zijn medeleven en in een derde brief adviseert een arts van de luchtvaartmaatschappij de slachtoffers zich door hun huisarts te laten onderzoeken.

Volgens de leider van het Rampen Identificatie Team, L. van der Pols, staat op dit moment van slechts 11 van de 54 omgekomenen de identiteit vast. „Er zijn enkele Portugezen onder de slachtoffers, ten minste twee of drie”, aldus Van der Pols. „Zodra hun identiteit is vastgesteld zullen de lichamen naar Portugal terug worden gezonden.” Er zijn nog drie vermisten van wie de lichamen niet zijn gevonden. Martinair vermoedt dat het om Portugezen gaat die ongedeerd uit het vliegtuig zijn ontsnapt en zonder zich te melden naar huis of familie zijn gegaan.

Plaatsvervangend directeur van vliegveld Faro F. Severino verwacht dat het zeker een maand zal duren voor het eerste onderzoek naar de oorzaak van de ramp kan worden afgesloten.

Enkele slachtoffers in levensgevaar

Door een onzer redacteurs

ROTTERDAM, 24 DEC. In de drie Nederlandse brandwondencentra zijn gisteren dertien slachtoffers van de vlieg-ramp in Portugal opgenomen. Zij hebben derde- en vierdegraads verbrandingen over 10 tot 75 procent van hun lichaam. Een aantal van hen verkeert in levensgevaar, aldus het brandwondencentrum in Beverwijk.

Zeven zwaargewonden zijn in

Portugal achtergebleven, omdat zij nog niet konden worden vervoerd. Vier van hen liggen in het ziekenhuis in Faro en drie in Lisbon. Een vertegenwoordiger van de alarmcentrale SOS-international zal vanuit Portugal hun repatriëring begeleiden. Zes slachtoffers hebben geweigerd per vliegtuig naar huis te gaan en zijn vanochtend per trein vertrokken. Zij komen zaterdag in Nederland aan. Zes anderen hebben besloten hun vakantie in Portugal voort te zetten.

Het merendeel van de gewonden dat in in andere ziekenhuizen is opgenomen heeft lichte brandwonden aan handen, armen en gezicht. Ook zijn er mensen met botbreuken of problemen met de ademhaling als gevolg van de giftige dampen tijdens de brand in het vliegtuig. Alle slachtoffers worden voorlopig in isolatie gehouden. Dat gebeurt in afwachting van het resultaat van een test op de resistente staphylococcen-variant MRSA, die in veel zie-

kenhuizen rondom de Middellandse Zee voorkomt. De uitslag van dat onderzoek wordt maandag verwacht.

De brandwondencentra zijn in het algemeen optimistisch over de overlevingskansen van de slachtoffers, met name door hun relatief jeugdige leeftijden. De artsen zijn ook uiterst tevreden over de behandeling door hun Portugese collega's. De Nederlandse huidbank levert voor alle slachtoffers donorhuid. De verwachte behandelduur van de patiënten in de brandwondencentra varieert van vier weken tot drie maanden. Alle patiënten hebben vooral diepe brandwonden aan de handen en armen. Volgens medisch coördinator A. Vloemans van het brandwondencentrum in Beverwijk hebben zij met de handen hun gezicht tegen de vlammen beschermd en geprobeerd hun brandende kleding uit te doven. Ook moesten de meesten door de vlammen heen het vliegtuig verlaten.

RIT heeft nu 39 van de 54 lijken geïdentificeerd

Identificatieteam zoekt in DC-10 naar laatste vermiste

AMSTERDAM (ANP) — Een delegatie van het identificatieteam van de rijkspolitie is gistermorgen naar het Zuidportugese Faro vertrokken om daar te zoeken naar de laatste vermiste van de vliegramp met de DC-10 van Martinair. Hoewel het vorige week uitgesloten werd geacht dat er nog iemand in de brokstukken is achtergebleven, wordt het wrak waarschijnlijk toch nog een keer onderzocht. „Zolang je nog iemand kwijt bent, kun je geen enkele mogelijkheid uitsluiten”, aldus woordvoerder A. de Jong.

Het is ook mogelijk dat de passagier ongedeerd is gebleven en ergens in Portugal op vakantie is. Het RIT zal daarom overleg voeren met de Portugese autoriteiten over het uitvaardigen van een opsporingsbericht.

Twee andere vermisten, een man en een vrouw, zijn inmid-

dels gevonden. De vrouw bleek in het Rotterdamse Zuiderziekenhuis opgenomen te zijn, waar ze in coma ligt. De man blijkt tot de 39 inmiddels geïdentificeerde doden te behoren. Volgens De Jong dachten de ouders van de man aanvankelijk dat hun zoon de ramp had overleefd, omdat zij hem op het NOS-journaal zagen. Na het bekijken van de ruwe opnamen uit Faro bleek het echter om iemand anders te gaan.

De identificatie van de slachtoffers verloopt volgens de leider van het RIT, L. van der Pols, voorspoedig. Het RIT heeft 39 van de in totaal 54 lijken van de vliegramp in Faro geïdentificeerd. Tot nu toe gebeurt de vaststelling van de identiteit nog hoofdzakelijk aan de hand van informatie van familie en andere gegevens. Tot DNA-onderzoek is nog niet besloten, aldus De Jong.

In ziekenhuizen in Nederland worden nog 75 mensen verpleegd die vorige week maandag gewond raakten bij de vliegramp in het Zuidportugese Faro. In een ziekenhuis in Lissabon liggen nog twee gewonden en in het Hospital Distrital van Faro eveneens twee.

Woordvoerder U. Buijs van Martinair heeft dit gistermorgen meegedeeld.

De toestand van de vier slachtoffers in Portugal is volgens Buijs nog zodanig dat ze niet naar Nederland kunnen worden vervoerd.

Martinair blijft overigens de plotselinge zijwaartse rukwind nog steeds als de meest waarschijnlijke oorzaak van de vliegramp beschouwen. Een aantal passagiers heeft verklaard vóór de landing al brand in een van de vliegtuigmotoren te hebben gezien. Dat wijst echter niet automatisch op een defect aan het toestel,

zegt woordvoerder Buijs.

„Op het moment dat het vliegtuig door de windvlaag werd getroffen, heeft de piloot opnieuw gas gegeven. Door de hevige uitstoot kan het voorkomen dat de vlammen uit de motoren slaan, en misschien hebben sommige mensen dat gezien”, aldus Buijs.

Vergoeding

Het Verbond van Verzekeraars heeft inmiddels meege-deeld, dat de claims van de slachtoffers van de vliegramp soepel en snel zullen worden gehonoreerd door de reis- en annuleringsverzekeraars. Bagage die verloren is gegaan of in Portugal is achtergebleven, zal op basis van total-loss worden vergoed. Ook is gemeld dat alle verzekerde passagiers die zijn of nog worden gerepatriëerd, hun volledige reissom kunnen claimen.

Baksteen biedt de kijker houvast

door Wim Houtman

De televisie is niet het ideale nieuwsmedium. Bij een ramp als die met de vakantievlicht van Martinair in Zuid-Portugal afgelopen maandag blijkt dat opnieuw. Het begint met de eerste extra journaals, die worden uitgezonden op een moment dat er nog geen beelden zijn en nauwelijks gegevens. Nieuwslezers kunnen het dan nooit laten zo'n Martinairwoordvoerder toch te overstelpen met vragen waarop de man het antwoord natuurlijk ook niet weet.

Na een dag is het nieuws dan zo'n beetje op. Het exacte dodenaantal is bekend, overlevenden hebben hun verhaal gedaan, er is een aannemelijke oorzaak, de hulpverlening loopt. Maar op de televisie blijven de verhalen van deskundigen en ooggetuigen rondzingen.

Met het tijdsprobleem in de eerste uren zitten overigens ook de kranten. Deze vliegramp voltrok zich 's ochtends even na half negen. De avond-

kranten moesten sluiten aan het begin van de middag, toen de aantallen nog volkomen onduidelijk waren. De meeste avondbladen kozen maandag in hun koppen de voorzichtige weg van 'Vrees voor veel slachtoffers' of iets dergelijks. Alleen het *Reformatorisch Dagblad* waagde een gok, telde kennelijk de reeds geborgen doden en de vermisten bij elkaar op en riep 'Zeker tachtig doden' op de voorpagina — hetgeen ruimschoots achterhaald was op het moment dat de krant de abonnees bereikte.

Maandagavond heb ik verder weinig televisie gekeken. Zo half en half was duidelijk geworden dat het vliegtuig te lijden had gehad van zware, onverhoedse windstoten. Als daar dan toch de onvermijdelijke 'deskundige' aan te pas moet komen, hoor ik het liefste Benno Baksteen — *what's in a name* —, de voorzitter van de Nederlandse Vereniging van Verkeersvliegers. Hij formuleert helder en voor leken volstrekt begrijpelijk en je merkt

dat hij een deskundige is, die weet hoe een vliegtuig voelt op zo'n moment, en wat je er wel en niet mee kunt doen.

Voor de rest stelde ik mij voor dat de overlevenden nog zo geschokt waren dat een tv-camera hen nog niet moest lastigvallen. En als het journaal of *Lief en leed* (RTL 4) dan toch een vrouw wenst te interviewen die helemaal aangeslagen onder een deken ligt te trillen, wil ik dat niet eens zien. Dan liever de Nazorg-dominee van de EO bij Andries Knevel in *Het elfde uur*, over de telefonische reacties die daar binnen kwamen, en over de hand van God. Al hebben de mensen die echt betrokken waren, natuurlijk naar het speciale 06-nummer van Martinair gebeld.

Dinsdag — de kerstweek biedt verder natuurlijk weinig nieuws — waren journaals en actualiteitenrubrieken opnieuw met de ramp gevuld. Veel nieuws bleek er niet te zijn, behalve het vermoedelijk exacte dodenaantal en het verloop van de hulpverlening. Dus

werd er nog maar eens gepraat met overlevenden over die vreselijke minuten, en met deskundigen over zijwinden en de (on)veiligheid van vliegen. Ik heb dan wel genoeg aan één actualiteitenrubriek, *Televisier* bij voorbeeld, waarin Ria Bremer doeltreffend sprak met een deskundige uit Twente. *Nova* kon daar alleen iets aan toevoegen door een overlevende in de studio te hebben die met aangrijpende nuchterheid over de ramp kon vertellen. Iedereen stond in het gangpad en hij was toen maar over de rugleuningen van de lege stoelen naar achteren 'getijgerd', naar een plek waar hij eruit kon.

Vreemd was wel dat de programmering opeens zo 'gezamenlijk' was dat dit zowel op Nederland 2 als 3 werd uitgezonden. Alle begrip natuurlijk dat Veronica haar komisch bedoelde en sensationele series schrapte, maar kennelijk is er dan geen vervanging en zijn twee netten wel even genoeg.

Nederlandse artsen hoopvol over herstel zwaargewonden

BEVERWIJK (ANP) — In de drie Nederlandse brandwondencentra zijn woensdag dertien slachtoffers van de vlieg-ramp in Portugal opgenomen. Zij hebben derde- en vierdegraads verbrandingen over 10 tot 75 procent van hun lichaam. Een aantal van hen verkeert in levensgevaar. Dat is woensdag bekendgemaakt door het brandwondencentrum van het Rode Kruis-ziekenhuis in Beverwijk.

Alle patiënten hebben vooral diepe brandwonden aan de handen en armen. Volgens medisch-coördinator A. Vloemans van het brandwondencentrum in Beverwijk hebben zij met de handen hun gezicht tegen de vlammen beschermd en hun

brandende kleding gedooft. Ook moesten de meesten door de vlammen heen het vliegtuig verlaten. Allen konden op eigen kracht het stationsgebouw op de luchthaven van Faro bereiken. Patiënten met letsel aan luchtwegen en longen, als gevolg van inademing van hitte of giftige rook, worden beademd.

Alle slachtoffers worden voorlopig in isolatie gehouden. Dat gebeurt in afwachting van het resultaat van een test op de gevreesde staphilococcen-variant MRSA, die in veel ziekenhuizen langs de Middellandse Zee voorkomt. De uitslagen worden maandag verwacht. Onder begeleiding van gespecialiseerde medewerkers werden gisteren in Beverwijk familieleden bij de patiënten worden toegelaten.

De behandelend specialisten zijn in het algemeen optimistisch over de overlevingskansen van de slachtoffers met name door hun relatief jonge leeftijden.

Herdenking vlieg-ramp Faro op 30 december

SCHIPHOL — De datum voor de herdenkingsdienst voor de slachtoffers van de vlieg-ramp in Faro is definitief vastgesteld op woensdag 30 december. De dienst zal worden gehouden in een hangar van Martinair op de luchthaven Schiphol. Het vermoedelijke tijdstip van de dienst is drie uur 's middags. Dat heeft woordvoerder Buijs van Martinair gisteren meegedeeld.

Bijna alle overlevenden weer terug

SCHIPHOL (ANP) — Met de aankomst op Schiphol van 28 zwaar gewonden van de vlieg-ramp in Faro waren gisterochtend bijna alle overlevenden teruggekeerd in Nederland. Tien tot dertig passagiers verkozen in Portugal te blijven. Zeven zwaargewonde slachtoffers zijn nog in Portugal omdat zij niet kunnen worden vervoerd: drie van hen liggen nog in een ziekenhuis in Lissabon en vier in Faro. Zes overlevenden komen per bus terug, omdat zij niet meer willen vliegen.

Volgens Martinair-woordvoerder U. Buijs wordt de laatste groep gewonden vervoerd naar het Zuiderziekenhuis in Rotterdam, het brandwondencentrum in Beverwijk, het Academisch Ziekenhuis in Utrecht, het Martiniziekenhuis in Groningen en het VU-ziekenhuis in Amsterdam. Sinds dinsdag zijn nu in totaal 74 zwaar gewonden vanuit Faro naar Schiphol gevlogen.

Buijs meldde gisteren, dat de geborgen lijken „op zijn vroegst” in de loop van de nacht van woensdag op donderdag naar Nederland gevlogen worden. „Daarover is nog overleg met de autoriteiten ter plaatse gaande en bovendien is men nog bezig met de identificatie”, aldus Buijs. Ook ontstond vertraging in de aanvoer van lijkkasten.

Het Nederlandse identificatieteam, waarvan een deel dinsdagavond naar Nederland terugkeerde, ijvert voor een snelle overbrenging van ook de nog niet geïdentificeerde slachtoffers, omdat „daar niet alle gelijke middelen voorhanden zijn”.

Bezoek

Martinair-directeur J. Schröder zal vandaag alle in Nederlandse ziekenhuizen verblijvende gewonden persoonlijk bezoeken, zo kondigde Buijs aan. Op Schiphol wordt momenteel hangar 32 ingericht als aula. Daar zal op 30 december een herdenkingsdienst plaatsvinden.

Dinsdagavond waren de eerste gewonde passagiers al naar een hospitaal in Amsterdam gebracht: 26 naar het VU-ziekenhuis en 31 naar het AMC. Volgens het afdelingshoofd traumatologie in het VU-ziekenhuis, prof. H. Haarman, had de helft van de slachtoffers die in dit ziekenhuis zijn opgenomen, ernstige verwondingen. Een kwartier na de eerste gewonden-vlucht landde een toestel met 150 tot 200 licht gewonden aan boord.

Plotselinge harde zijwind is de oorzaak geweest van het neerstorten van de DC-10 van Martinair in Portugal, heeft president-directeur Martin Schröder van de

luchtvaartmaatschappij dinsdagavond bekendgemaakt.

Schröder zei dat de piloot het ongeluk niet had kunnen vermijden, omdat de windvlaag het toestel trof toen dat nog maar 50 meter van de grond af was. „Daardoor viel het ineens naar beneden en kon het niet meer bestuurd, gecorrigeerd of onder controle gehouden worden”, zei Schröder. De piloot kon zich er niet op voorbereiden, omdat zo'n windvlaag niet te zien is op de radarschermen en ook de toren kon de bemanning „in die paar seconden” niet meer waarschuwen, zei Schröder.

Prematuur

De conclusie dinsdagavond van Martinair-directeur Schröder is door organisaties van piloten slecht ontvangen. B. Bakker, voorzitter van de organisatie van verkeersvliegers Ifalpa, vond Schröders conclusie „premautuur”. Volgens hem houdt de Martinair-topman zich niet aan de internationale code om te wachten tot het vooronderzoek naar de ramp is afgerond. „Die code is juist opgesteld om speculaties te voorkomen”, aldus Bakker. Ook Den Boer van de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers vindt Schröders uitlatingen te vroeg.

'Brandweer Faro wist dat het mis zou gaan'

(Van onze verslaggevers)

SCHIPHOL – "De DC-10 van Martinair heeft wel degelijk een eerste landing afgebroken. Bovendien wist de luchthavenbrandweer van het Portugese Faro voor de landing dat de DC-10 kon neerstorten." Dat zegt passagier R. Sötemann. Al tien seconden na de crash zag hij vier brandweerwagens bij het wrak staan.

"Tien seconden na de crash lag ik buiten. Toen reden er al vier brandweerwagens vlak achter het vliegtuig. Ze moeten voor de landing hebben geweten dat het mis ging."

Het verhaal van Sötemann staat niet op zichzelf. Er zijn ook andere ooggetuigen, die zeggen dat de linkermotor van het toestel voor de landing rookte. Maandagochtend werd aangenomen dat het toestel door de bliksem was getroffen. Luchthavendirecteur F. Severino sprak dit later echter tegen.

Sötemann heeft op een videoscherm aan boord ook duidelijk gezien dat het toestel een ronde boven Faro heeft gemaakt na een mislukte landingspoging. In de DC-10 werden behalve een kaart met de route ook vluchtgegevens

als hoogte, snelheid en aankomsttijd op schermen geprojecteerd. "Op een gegeven moment stond de klok met de overgebleven vliegtijd op nul. Toen maakte het vliegtuig nog een ronde."

Het aanvliegen verliep heel rommelig. "Een stewardess zei dat ze nog nooit zo'n onrustige landing had meegemaakt. We landden met 260 kilometer per uur, dat was te zien op het scherm. De piloot gaf nog gas. Het vliegtuig kwam met een keiharde klap neer. Ik werd eruit geslingerd, met stoel en al."

Martinair houdt vast aan de eerdere verklaring dat tot de landing niets aan de hand is geweest en dat de brandweer pas na de crash is uitgerukt. "Wij worden meer geconfronteerd met dit soort verhalen," aldus woord-

voerder U. Buys. "De passagiers die het ongeluk hebben meegemaakt zijn vaak in de war. Zij hebben in tien minuten zoveel meegemaakt dat ze vaak de zaken niet meer kunnen scheiden."

De drie vermiste passagiers zijn nog steeds niet gevonden; 54 stoffelijke resten uit het toestel zijn geborgen, maar er is een lijst met zevenenvijftig namen. Buys vermoedt dat er drie Portugese passagiers zijn geweest die na de ramp direct naar familie zijn afgereisd. Zij zullen met behulp van de Portugese overheid worden achterhaald.

De stoffelijke resten die vannacht per vliegtuig werden overgevlogen, zullen in de loop van de dag in Martinair-hangar 32 worden ondergebracht. Daar zal volgende week woensdag om drie uur ook een rouwdienst worden gehouden. Tot nu toe heeft het Rampen Identificatieteam (RIT) van de Rijkspolitie elf slachtoffers officieel geïdentificeerd.

(Van een verslaggever)

ROTTERDAM – Jaap Biemond, de directeur van de Rotterdamse luchthaven die dinsdag werd aangesteld als onafhankelijk onderzoeker naar de vliegcrash met de DC-10, is gisteravond naar Faro vertrokken. Biemond sloot bij zijn vertrek niets uit. "Het is theoretisch denkbaar dat we tot een andere conclusie komen dan de Portugese onderzoekers."

De benoeming van Biemond is in feite in tegenspraak met de Luchtvaartcrashwet, waarin de Rijksluchtvaartdienst als onderzoeker naar vliegcrashes wordt aangewezen. Minister Maaij van Verkeer zegt Biemond echter in de geest van de nieuwe Luchtvaartongevallenwet te hebben aangesteld. Die wet krijgt echter pas op 1 februari rechtskracht.

De aanstelling van Biemond, wiens loon door de nv Luchthaven Schiphol wordt betaald, kan niet los worden gezien van de kritiek op het onderzoek naar de Bijlmerramp. De Rijksluchtvaartdienst, die dat onderzoek verricht, zou daarin niet onafhankelijk genoeg zijn.

Biemond gisteren naar Faro vertrokken

Jacob Biemond heeft geen bovenmatige kennis van vliegtuigtechnische zaken. In de jaren vijftig en zestig testte hij bij Fokker onderdelen van de Friendship en de F28. Tijdens zijn diensttijd bij de marine was hij navigator op verschillende vliegtuigtypen.

Hij werd in 1989 havenmeester van het zieletoegende Rotterdam Airport, dat juist schoorvoetend door Schiphol was overgenomen van de gemeente Rotterdam.

Biemond moest het vliegveld fors saneren. Hij had succes: het

afgelopen boekjaar maakte Rotterdam Airport voor het eerst sinds de oprichting in 1955 een bescheiden winst. Het aantal passagiers steeg met vier procent naar ruim 314.000.

Bovendien kwam er zekerheid over de toekomst van Rotterdam Airport. De luchthaven wordt onder strakke leiding van Schiphol en Rotterdam enkele honderden meters verplaatst. Onder Biemonds leiding zal het vliegveld uitgroeien naar een luchthaven met jaarlijks twee miljoen passagiers, als de Tweede Kamer in 1994 tenminste het licht op groen zet.

Voor zijn komst naar Rotterdam was de 55-jarige meester in de rechten havenmeester van Schiphol. In die functie regelde hij de eerste verbouwingen op het vliegveld. In 1966 speelde hij een rol in de verhuizing van de nationale luchthaven.

Biemond heeft niet lang gearzeld om deze taak op zich te nemen. "Het is een verzoek en tevens een opdracht." De tweede man van de luchthaven, commercieel directeur R. Wondolleck, zal Biemonds portefeuille voorlopig waarnemen.

Vijf slachtoffers in Zuiderziekenhuis

Rotterdam – Twee vrouwen en drie mannen, alle vijf slachtoffers van de vliegcrash in Faro, zijn gistermiddag opgenomen in het brandwondencentrum van het Zuiderziekenhuis in Rotterdam. Vier van hen zijn er ernstig aan toe. Onder begeleiding van een politie-escorte kwamen de vijf ambulances rond het middaguur in Rotterdam aan. Bij de gewonden was ook het triageteam, bestaande uit drie Rotterdamse artsen, dat maandag direct na de ramp naar Faro was gevlogen.

„We zijn een beetje moe,” zei teamleider H. Boxma, tevens hoofd van het brandwondencentrum, direct nadat hij de patiënten had afgeleverd. Vanaf het moment dat Boxma en zijn collega's J. Dokter en J.W. Kroon in Faro arriveerden, hebben zij amper

een bed gezien. De nacht voor de terugvlucht hielpen zij nog met het vervoer van 28 ernstig gewonde patiënten vanuit vier ziekenhuizen naar de luchthaven van Lissabon. Dat moest 's nachts gebeuren om te voorkomen dat de ambulances in de ochtendspits in de Portugese hoofdstad kwamen vast te zitten.

Via ziekenvervoerder Bornkamp bereikte de drie artsen – Dokter is brandwondenskundige in het Zuiderziekenhuis en Kroon anesthesist in Dijkzigt – maandag het verzoek van de hulporganisatie SOS International om zo spoedig mogelijk naar Faro af te reizen. Aanvankelijk was onduidelijk waar zij konden landen, maar tijdens de vlucht kreeg het vliegtuig toestemming daarvoor de taxibaan in Faro te gebruiken.

„Een mistroostige toestand,” omschrijft Boxma zijn eerste indruk. „We zijn zo snel mogelijk naar het lokale ziekenhuis in Faro gegaan om het aantal slachtoffers en de aard van de letsels te inventariseren. Dat is de taak van het triageteam. Het was een, naar Nederlandse begrippen, middelgroot ziekenhuis. Toch hebben de medewerkers het daar gepresteerd in heel korte tijd 282 mensen op de EHBO te zien. Dat is echt een onwaarschijnlijk groot aantal.”

Intussen was vanaf Schiphol een toestel met aan boord acht artsen en acht verpleegkundigen uit het Academisch Medisch Centrum in Amsterdam opgestegen. Na aankomst in Portugal bezocht deze groep de vele patiënten die in hotels in Faro waren ondergebracht. Na een korte nacht vloog het

triageteam uit Rotterdam dinsdag naar Lissabon waar eerder de patiënten met ernstig letsel naar toe waren vervoerd. Het ging om 33 mensen, verspreid over vier ziekenhuizen. „De personen die wij hebben gezien hadden ernstige brandwonden, wervelkolomfracturen, schedel- en hersenletsel en verlammingverschijnselen,” somde Boxma op.

Samen met het team uit Amsterdam beoordeelden de Rotterdamers wie van hen de terugreis naar Nederland kon maken. Nadat die nacht vanuit Faro een toestel met 45 licht gewonden was vertrokken, kon gisterochtend een vliegtuig met 28 ernstig gewonde patiënten uit Lissabon opstijgen. Het toestel was, zoals Boxma het uitdrukte, als vliegend ziekenhuis ingericht.

'De landing was een psychische ellende'

Door Joke van Eck

Oud-Beijerland – Op het moment dat hij beseftte dat er iets ernstigs was gebeurd, wist Henk van Beurden (49) uit Oud-Beijerland wat hij moest doen. In oogenschouw nemen, inventariseren en handelen zoals het hoort. En hij deed het, afgelopen maandag tijdens de vreselijke vliegcrash in het Portugese Faro. „Van beroep ben ik bevelvoerder bij de brandweer in Rotterdam. Dat is mijn voordeel geweest. Je kent het patroon een beetje. Je hebt altijd geleerd dat je zo moet handelen als er iets dergelijks gebeurt,” aldus Van Beurden.

De vakantie van Van Beurden, zijn vrouw en schoonouders begon maandag al direct met een behoorlijke vertraging op Schiphol. „Wat mij vooral is bijgebleven is dat we, toen we eindelijk in het vliegtuig mochten stappen, nog niet weggingen. 'Wij zijn er klaar voor, maar de techniek laat ons in de steek', meldde de gezagvoerder. Ik dacht toen: 'Moet dat zo? Kan hij dat niet anders zeggen?'” verhaalt Van Beurden. Hij vervolgt: „Vijftien minuten voor de crash dacht ik 'dit gaat niet goed'. Ik vlieg zeker drie keer per jaar en ken het vliegveld van Faro op mijn duimpje. Bij de landing ging het vliegtuig vreselijk te

keer en je hoorde het steeds optrekken. En ineens kwamen we met een smak aan de grond. 'Moet dat zo?', dacht ik weer. Mijn eerste indruk was dat we door het onderstel waren gezakt, maar ineens zag ik langs de ramen vuur

omhoog komen. Alles in het vliegtuig vloog door elkaar. Toen heb ik alleen maar gehandeld. 'Allemaal met je hoofd tussen de knieën!', schreeuwde ik. We schoten naar links, rechts en toen zag ik achter mij een gapend gat.”

„We moeten hier snel weg”, was de eerste gedachte die door Henks hoofd schoot. Hij duwde zijn vrouw en schoonmoeder voor zich uit en probeerde zijn schoonvader, die klem zat, te bevrijden. Henk en zijn familie zaten bijna achterin en het was nog een klein stukje naar de 'uitgang'. „Mijn schoonouders heb ik gezegd niet ineens te springen. Ze zijn eerst op de rand gaan zitten en er toen uitgegaan. 'Rennen!', riep ik tegen mijn schoonmoeder. Maar ze kon het niet. Ze zat op handen en voeten en ik zag dat haar enkel was afgescheurd en haar voet eraan lag. Ik moest haar, ook al weegt ze negentig kilo, alleen weghalen van het vliegtuig. We zijn gaan rennen en toen we honderd meter verder waren, volgde er een explosie. De kerosine vloog over mij heen.”

Henk en Mineke van Beurden zijn inmiddels weer thuis in Oud-Beijerland en beetje bij beetje komt het besef wat hen is overkomen. Henk: „In het vliegtuig heb ik geen moment gedacht dat het afgelopen zou zijn. Op de terugweg heb ik het wrak nog gezien, dat wilde ik ook. Het stijgen en vliegen ging redelijk, maar de landing was een psychische ellende.” Zijn schoonvader verblijft tijdelijk in Oud-Beijerland en zijn schoonmoeder ligt in het AMC.

Twee mensen gingen om 'sociale redenen' niet mee. Een patiënt had net een operatie aan de wervelkolom ondergaan. Een ander kon niet worden vervoerd vanwege een breuk in de halswervelkolom. Bij de vijfde patiënt die in Lissabon is achtergebleven waren de brandwonden dusdanig ernstig dat ook deze persoon niet met het vliegtuig mee kon.

Onder de 28 zwaargewonden die gisterochtend op Schiphol aankwamen, waren dertien slachtoffers met ernstige brandwonden. Vier van hen moesten tijdens de vlucht worden beademd. Behalve in het Zuiderziekenhuis zijn deze gewonden in het brandwondencentrum in Beverwijk en in het Martini ziekenhuis in Groningen opgenomen.

Gelaten dankbaarheid bij Vandermeer

'We hebben staan janken, lachen, en steeds geroepen: verdomme, we hebben het gehaald!'

Door Martijn Verwaaijen

Rotterdam – Aan het begin van het gesprek lijkt Pieter Vandermeer zich nog redelijk in de hand te kunnen houden. Bij de Rotterdamse fotograaf, die met zijn vriendin Dicky Brand vrijwel ongeschonden uit het ramptoestel van Martinair in Faro is gekomen, overheerst een soort gelaten dankbaarheid. „Tja, we zijn er toch? Daar zijn wij waanzinnig blij om. Alleen doet alles zeer en zijn we allebei hartstikke moe. En Dicky heeft haar sleutelbeen en schouderblad gebroken, ze heeft erg veel pijn.”

Halverwege het gesprek haakt Pieter toch af. De herinnering aan de klap wordt hem te veel, de afschuwelijke momenten komen naar boven. „Op het moment van de crash dacht ik letterlijk; dit is dus een vliegtuigongeluk. Zo voelt dat dus aan.” Dan wordt het iets te veel van het goede. „Bel me over tien minuten nog even,” brengt hij tussen zijn tranen door nog uit.

Eerder nog had Pieter Vandermeer uitgelegd dat zij in het meest gunstige gedeelte van het ramptoestel hadden gezeten. Dat bleek hun geluk. „We zaten op de derde rij, helemaal voorin dus. Toen het toestel crashte ontstond een flinke scheur tussen de cockpit en de romp. Daar konden wij uit klauteren. Het was ook een gedeelte dat niet in brand heeft gestaan. Toen we eenmaal buiten waren volgde een enorme explosie en een geweldige vuurzee. We hebben eerst nog op veilige afstand staan kijken maar zijn daarna toch snel naar het opvangcentrum gegaan.”

„Maar het ging allemaal ook zo razendsnel,” vervolgt Pieter, die in Portugal een veertiendaagse mentale en spirituele training zou gaan volgen. „Ik zat prima in die kist. Heel comfortabel, lekker warm, ik zat een beetje weg te doezelen omdat we al om half vier op moesten. En dan ineens kom je met een ongelofelijk harde knal op de grond terecht. Mijn eerste reactie was, hé, kan dat niet wat rustiger. Later besepte ik

pas dat het vliegtuig scheef was gezakt.”

Gapend gat

De crash sloeg een gapend gat tussen de cockpit en de ruimte waar Pieter Vandermeer zat. „Het licht viel uit en ineens doemde een groot grijs vlak op,” herinnert de Rotterdammer zich. „Die kist schoof nog een heel eind door waardoor er allerlei troep over me heen kwam. Modder, zand, van alles. Van het ene op het andere moment was het doodstil. Toen heb ik meteen mijn riem losgetrokken en merkte ik dat ik alles nog normaal kon bewegen.”

Zijn bezorgdheid ging onmiddellijk uit naar Dicky. Zij had moeite om de gordels los te krijgen. „Ik heb haar er uitgehaald en toen zijn we er uitgekropen. Op dat moment hoorde ik een vrouw gillen. Die hing door het gekantelde toestel letterlijk in de riemen. Ik ben teruggegaan en heb haar losgemaakt. Waar ze gebleven is weet ik niet, Dicky en ik zijn vrij snel nadat we buiten waren weggegaan.”

De emoties komen weer een beetje boven. Maar vooral het blij beseft dat hij nog leeft. Pieter Vandermeer: „Die onbeschrijflijke blijheid, dat blijft je altijd bij. We hebben staan janken, lachen, en steeds weer geroepen: verdomme, we hebben het gehaald! Ondanks het feit dat alles me zeer deed bleef dat overheersen: we zijn er nog.”

Wrang

Van de vriendenclub van veertig, die de training bij zou wonen, heeft Pieter er vijf niet teruggezien. „Ik denk niet dat zij de ramp hebben overleefd,” peinst hij. „Maar hoe wrang het ook klinkt, alle mensen die ik goed kende ben ik daar weer tegen gekomen. Dat was geweldig, we hebben elkaar ontzettend goed kunnen steunen.”

Pieter en Dicky werden in een ziekenhuis aan hun (lichte) verwondingen behandeld. Daarna werden zij ondergebracht in een hotel om op adem te komen. „In het ziekenhuis werd het steeds maar voller en omdat wij niet zo urgent waren zijn we maar naar een soort aula van het ziekenhuis gegaan.

Daar zijn we door schatten van mensen opgevangen. Toen ook konden we via de centrale van het hospitaal naar huis bellen. Het lullige is dat je op dat moment geen enkel telefoonnummer bij de hand hebt. Het enige nummer wat we uit ons hoofd kenden was van de moeder van Dicky. Die hebben we gelijk gebeld en gerust kunnen stellen.”

Terugslag

Hoewel de ernst van de zaak al meteen goed duidelijk was kwam de eerste terugslag bij Pieter pas 's avonds in het hotel. „Toen drong tot me door dat een ooggetuige had verteld dat het vliegtuig al in brand stond vlak voor de landing. Toen ik daar aan terugdacht kreeg ik het knap te kwaad. Geen echte boosheid of zo, maar meer een gedachte van verdomme, zit je daar lekker comfortabel en van het een op het andere moment maakt dat plaats voor modder en andere troep. Er is mij ook al gezegd dat ik er rekening mee moet houden dat de beelden nog wel een paar keer terug zullen komen. Dat zie ik dan wel.”

Eergisteren besloten Dicky en Pieter meteen per vliegtuig naar Rotterdam terug te keren. „Een macabere situatie eigenlijk, omdat toen wij vertrokken het

net zo hard regende als tijdens de ramp. Maar ach, ik ben nooit bang geweest in een vliegtuig omdat ik er van overtuigd ben dat je eerder kunt verongelukken in het verkeer dan in een vliegtuig. Het enige wat behoorlijk wat emoties te weegbracht was de landing op Schiphol. Weer datzelfde geluid, dat schommelen van het toestel, toen kwam bij iedereen alles los en zaten we met z'n allen te brullen.”

„Ik heb er overigens geen seconde aan gedacht om daar te blijven. Het kon al niet omdat Dicky aan haar breuken behandeld moet worden, maar anders was ik ook zo snel mogelijk weer teruggegaan. Ik wilde de mensen die ik liefheb weer zien en om me heen hebben. Mijn kinderen, familie, maar ook mijn vrienden. Ik had er totaal geen behoefte aan om daar langer dan noodzakelijk te blijven.”

'Brandweer reed al met vliegtuig mee'

Amsterdam – Voordat de maandagochtend op het vliegveld van Faro verongelukte DC-10 van Martinair de landingsbaan raakte, reden vier volledig bemande brandweerwagens al enkele honderden meters op volle snelheid met het toestel mee. Dat zegt R. Sötemann, die maandag samen met vriendin en kind in de DC-10 op weg was naar zijn vakantie-adres.

Martinair-woordvoerder Buys noemde de bewering 'desgevraagd pertinent onjuist'. „Wij worden meer geconfronteerd met dit soort verhalen. De passagiers hebben in tien minuten zoveel dingen meegemaakt dat ze vaak de zaken niet meer kunnen scheiden.” Sötemann, die volgens Martinair inderdaad op de passagierslijst stond, beweert dat er geen sprake van was dat de brandweerwagens pas nádat het vliegtuig ontplofte, kwamen aanrijden. „Al voor we de grond raakten was de brandweer met groot materieel uitgereden.”

Sötemann werd samen met zijn vriendin en kind door het ongeluk met stoel en al uit het vliegtuig geslingerd. „Het zal misschien zo'n zes seconden hebben geduurd voordat er begonnen werd met blussen. Na de explosie wisten de brandweerlieden niet hoe snel ze weg moesten komen. We werden zelfs bijna overreden.”

Nog drie vermisten vliegramp

Den Haag – Drie dagen na de ramp met de DC-10 van Martinair op het Portugese vliegveld Faro worden nog steeds drie mensen vermist. Een vergelijking van de oorspronkelijke passagierslijst en het overzicht van doden en overlevenden na de ramp heeft dat uitgewezen.

Volgens Martinair zijn de drie vermisten nog in leven. „Het gaat vermoedelijk om mensen die een eigen bestemming hadden,” aldus Martinair-woordvoerder U. Buys. „Het zouden Portugezen kunnen zijn of mensen die op eigen houtje op vakantie gingen en zich niet hebben gemeld.”

De luchtvaartmaatschappij gaat ervan uit dat bij de ramp 54 mensen het leven hebben verloren. Voor de slachtoffers wordt volgende week woensdagmiddag een herdenkingsdienst gehouden in een hangar op Schiphol-Oost. Bij de plechtigheid worden ongeveer tweeduizend mensen verwacht, onder wie koningin Beatrix.

Gistermorgen kwamen nog eens 28 gewonden in Nederland aan. In de ziekenhuizen liggen nu 74 mensen die bij de ramp in Faro gewond zijn geraakt. Volgens Martinair verblijven nog zeven mensen in ziekenhuizen in Lissabon en Faro. Zes anderen zullen met de trein terugkeren. Een andere groep van zes mensen heeft besloten alsnog hun vakantie in Portugal door te brengen.

In het brandwondencentrum van het Zuiderziekenhuis in Rotterdam liggen vijf patiënten, wier lichaam voor tien tot 75 procent is verbrand. De behandelend specialisten zijn in het algemeen optimistisch voor de overlevingskansen van de slachtoffers. De artsen zijn ook uiterst tevreden over de behandeling door hun Portugese collega's.

De directie van Martinair gaat vandaag alle gewonde passagiers van de DC-10 in de ziekenhuizen persoonlijk bezoeken. Hun wordt gegarandeerd dat het bedrijf alle passagiers schadeloos stelt.

Het vliegtuig van Martinair met aan boord de 54 lichamelijke overschotten van het vliegtuigongeluk is om kwart over vijf vanmorgen geland op Schiphol. De stoffelijke resten zijn naar een hangar gebracht, die is ingericht als mortuarium. De vlucht moest gisteren worden uitgesteld, omdat de lijkkisten over een afstand van ruim driehonderd kilometer over de weg van Lissabon naar Faro moesten worden vervoerd.

In Faro zijn elf van de 54 slachtoffers geïdentificeerd.

'Je mag niet op de grond pletteren. Dat is verboden'

Professor dr.ir. J. A. Mulder vliegt in het hoogseizoen tweemaal per week een Boeing 757 naar vakantie-bestemmingen in Zuid-Europa én doceert bewegingsleer der vliegtuigen aan de Technische Universiteit in Delft. Hij onderzoekt de besturing van vliegtuigen. Mulder over de ramp in Faro: „Dit soort ongelukken mag niet gebeuren.”

Door Peter Slavenburg

Den Haag – Professor Mulder vindt vliegen veilig. Maar alles is betrekkelijk en het overzicht van alle vliegrampen dit jaar – negentien stuks tot nu toe... – doet hem diep zuchten. „Toch gaat de vergelijking tussen vliegtuigen en auto's nog altijd op. Naar Faro vliegen is vele malen veiliger dan

zelf naar Faro rijden.”

Binnen de faculteit van Mulder, luchtvaart- en ruimtevaarttechniek, wordt gewerkt aan de vliegtuigen van de volgende eeuw. Computertechniek speelt een centrale rol. „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. Met behulp van com-

puters is in elk geval de veiligheid nog verder te verbeteren.”

Kabels verbinden de cockpit met de kleppen en roeren die vliegtuigen hun hoogte en koers geven. Naarmate vliegtuigen groter en zwaarder werden, kwam daar nog een hydraulisch systeem bij: de kracht die op de stuurkolom staat wordt anders te groot. Computers helpen bij het navigeren en kunnen de besturing desgewenst helemaal overnemen; de automatische piloot kan het grootste deel van een vlucht zonder ingrijpen van de gezagvoerder tot een goed einde brengen. Mulder: „Maar dat geldt uitsluitend wanneer ge-

start en geland wordt op grote, moderne luchthavens. Kleinere vliegvelden beschikken niet over ILS, een systeem dat de automatische piloot in staat stelt zowel de aanvliegeroute als -hoogte controleren. Dat betekent in de praktijk dat vrijwel iedere vlieger ook op grote luchthavens het toestel met de hand bestuurt, om zijn vaardigheid op peil te houden. Dat doe ik zelf trouwens ook."

„De huidige computers zijn niet in staat om de gevolgen van turbulentie te corrigeren, net zomin als piloten. Het gaat domweg te snel. 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, zoals bij onweersbuien, kun je niet corrigeren. Snellere, betere computers kunnen dat wel. Wanneer je dergelijke com-

puters het toestel laat besturen, wordt vliegen niet alleen veiliger maar ook comfortabeler voor de passagiers."

Wanneer, zoals nu wordt aangenomen, de DC-10 inderdaad door een valwind tegen de landingsbaan werd geslagen, had de toepassing van de computersystemen die Mulder voor ogen staan, een crash mogelijk kunnen voorkomen. Verschillende van die systemen worden momenteel ontwikkeld. „Fly by Wire is 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."

„Door met de stuwkracht van de motoren te spelen, kun je een onbestuurbaar vliegtuig ook veilig aan de grond zetten. Een viermotorig vliegtuig kan zelfs zonder verticaal staartvlak opereren. Al-

leen 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. Wanneer je de besturing ook onder normale omstandigheden aan computers overlaat, kun je de instrumenten in de cockpit verbeteren en verkleinen."

Mulder: „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 eenvoudig: er mogen geen ongelukken gebeuren. Je mag niet met je toestel tegen de grond pletteren: dat is verboden."

Oproep Martinair: Overlevenden moeten snel naar huisarts

Van onze verslaggevers
AMSTERDAM, donderdag
Martinair heeft gisteren een dringende oproep gedaan aan alle overlevenden, die niet onder directe doktersbehandeling zijn, zich zo snel mogelijk bij hun huisarts te melden.
„U heeft een afschuwelijke ervaring meegemaakt. Uw klachten kunnen volgens uzelf in verhouding niet zo ernstig zijn en misschien bent u medisch onderzocht in Portugal. Ik zou u echter toch dringend aanraden contact met uw huisarts op te nemen, omdat ons gebleken is dat er toch letsels zijn die in eerste instantie over het hoofd zijn gezien”, aldus de medisch adviseur A.H. Schermer van Martinair in

een persoonlijke boodschap.

Directe aanleiding voor die noëddoproep was het feit, dat de co-piloot R. Clemenkowff bij medische controle in Nederland toch een gebroken sleutelbeen opgelopen bleek te hebben, een medisch feit dat in Portugal over het hoofd werd gezien. Zeker op het gebied van rug- en nekkachten kunnen de passagiers van de DC10 Anthony Ruys langdurig problemen ondervinden.

Overigens heeft Martinair gisteren in totaal drie brieven doen uitgaan.

In een zeer emotionele persoonlijke brief aan de nabestaanden van de ramp heeft president-directeur Martin Schröder van Martinair zijn medeleven betuigd met het verlies bij het vliegtuigongeval van de verwanten. Samen met zijn vrouw Tineke bezoekt hij vandaag alle gewonden in de Nederlandse ziekenhuizen, waarnaar zij inmiddels zijn overgebracht.

In Portugal worden op dit moment nog 7 zwaargewonden verpleegd van de ramp. Voor het leven van drie pas-

sagiers, die in het brandwondencentrum in Lissabon en het streekziekenhuis in Faro liggen, wordt nog gevreesd.

Bovendien stuurde Martinair vanochtend per speciale koerier een formele brief aan de nabestaanden om hen te wijzen op de verzekeringsvoorwaarden. De belangen van de luchtvaartmaatschappij worden in deze behartigd door mr. W.H. van Baren van het advocatenkantoor Loeff Claëys Verbeke in Amsterdam.

Over de oorzaak en schuld bestaat nog steeds geen zekerheid, ondanks de bewering van Martin Schröder, dat een plotselinge zijwind de ramp veroorzaakt heeft. „Er moet meer zijn gebeurd dan alleen een windvlaag”. Dit is de stellige overtuiging van de voorzitter van de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers, Benno Baksteen, over de uitleg die Martin Schröder aan de ramp geeft.

De weersomstandigheden op Faro ten tijde van de ramp zijn voor Europese begrippen veel voorkomend zonder dat deze tot mislukte

landingen leiden, meent de expert die twee van zijn verenigingsleden aan het Nederlandse rampenteam heeft mogen toevoegen.

Baksteen vindt dat de Martinair-directeur zijn mond voorbij heeft gepraat en zijn mening baseert op informatie van de verkeerstoren die onvolledig is en beslist geen gegevens bevat over de zuidoostenwinden met dwarse uitschieters tijdens de naderingsvlucht. „Die windvlaag is zeker niet de enige oorzaak van het ongeluk”.

Schröder trekt zich van die kritiek niets aan. „Onze prioriteit is duidelijkheid te geven aan de passagiers en nabestaanden en dan trek ik mij niets aan van het protocol”, constateert Martin Schröder.

Nog steeds bestaat er gereede twijfel over wie er nu precies verongelukt is. Bij Martinair wordt aangenomen dat enkele Portugese inzittenden van het ramptoestel naar familie zijn doorgereisd zonder teken van leven te geven. Daarom staan er naast de 54 zeker omgekomen passagiers nog steeds 3 mensen op de lijst van vermisten.

Verkeersleider Faro: Landingsprocedure is normaal verlopen

Van onze speciale verslaggevers

FARO, donderdag

Carlos Viegas (41), chef verkeersleider op Faro, zei gisteren in een exclusief interview tegenover deze krant dat de landingsprocedure normaal is verlopen. „De DC10 heeft het veld uit noordoostelijke richting aangevlogen tot aan het baken op het vliegveld. Het weer was slecht maar niet onrustbarend.”

„Op 1000 meter boven het vliegveld pikt de DC10 het signaal van het radiobaken op dat naast de landingsbaan staat. Door de laaghangende bewolking konden de verkeersleiders vanuit de toren de DC10 niet zien. Vervolgens maakte de Martinair-machine een ruime westelijke bocht, rechtsom van het veld en keerde terug naar de landingsbaan. Dat duurde ongeveer een minuut of vier, waarin het vliegtuig daalde

naar zeshonderd meter hoogte.”

„Op negen kilometer afstand van de landingsbaan heeft de Martinair-gezagvoerder dan 'Runway in sight' geroepen (landingsbaan in zicht). De verbinding met het radiobaken wordt op dat moment afgebroken en de piloot zet het toestel op de baan volgens zijn eigen inzichten.”

Viegas benadrukt dat in Faro altijd op zicht wordt ge-

land. Het vliegveld is niet uitgerust met radar of een automatisch landingsstelsel (ILS).

Klap

„Maandagmorgen merkten onze collega's - die nu hangende het onderzoek met verlof zijn gestuurd - pas dat er iets mis was toen zij de enorme klap hoorden en het vliegtuig van de baan zagen afslingeren”.

„Wat er is gebeurd, weten wij niet, we konden het niet zien. Over de laatste 20 seconden van de vlucht kunnen alleen de zwarte dozen uitsluitsel geven. Wel zei de Nederlandse gezagvoerder dat hij de controle over zijn toestel had verloren”, aldus Carlos Viegas.

„Al hadden we alle apparatuur in de wereld gehad, dan nog had dit ongeluk niet kunnen worden voorkomen”, vult de directeur van het vliegveld, Carlos Seruca Salgado, aan.

De luchthaven van Faro is klein, maar veilig, zegt Salgado. In deze tijd van het jaar landen en vertrekken dagelijks ruim dertig vliegtuigen.

In de zomer loopt dat op tot tweehonderd.

Volgens de directeur is het streven erop gericht om de wrakstukken van de verongelukte DC10 uiterlijk 15 januari van de landingsbaan weg te hebben.

Koningin woensdag naar herdenking

SCHIPHOL, donderdag

Koningin Beatrix zal volgende week woensdag persoonlijk de herdenkingsdienst bijwonen voor de slachtoffers van de ramp met de DC10.

De dienst wordt gehouden in de gloednieuwe hangar 32 van Martinair op Schiphol-Oost, die tijdelijk is ingericht als mortuarium en aula. Het protocol voor de plechtige bijeenkomst is door Tineke Schröder, echtgenote van de president-directeur van Martinair, persoonlijk geregeld.

Schrikbeeld brand nooit te genezen

Van onze verslaggevers

Dertien ernstig verbrande slachtoffers van de Faro-catastrofe zijn gistermorgen met vliegende spoed overgebracht naar de vier gespecialiseerde ziekenhuizen in Beverwijk, Rotterdam, Groningen en Utrecht.

Hoe wreed heeft de werkelijkheid uitgepakt voor de slachtoffers, wier lichamen zijn overdekt met derde- en zelfs vierdegraads verbrandingen. En hoe onzeker is vooral hun toekomst.

De slachtoffers, twaalf volwassenen en een jongen van 15 jaar, hebben vooral diepe brandwonden aan handen en armen. Volgens medisch-coördinator Jos Vloemans van het brandwondencentrum in Beverwijk hebben zij met de handen hun gezicht tegen de vlammen beschermd en hun brandende kleding gedooft.

Ook moesten de meesten door de vlammen heen het vliegtuig verlaten. Allen konden op eigen kracht het sta-

tionsgebouw op de luchthaven van Faro bereiken. Patiënten met letsel aan luchtwegen en longen, als gevolg van inademing van hitte of giftige rook, worden beademd. „Enkele van hen verkeren in levensgevaar”, zegt de van oorsprong Schotse anesthesist Dave Mackie, „maar er is hoop dat allen zullen overleven.”

Eén onvoorziene windvlaag op 50 meter hoogte boven het landingsasfalt van Faro-airport in Zuid-Portugal heeft hun toekomst en die van hun naasten verminkt. In de meest navrante betekenis van het woord.

Kerstmis 1992 is voor de zwaarst gewonde overlevenden van de DC10-catastrofe

ontaard in de horror-variant van wat een paar dagen loom luieren in de warme Algarve-zone had moeten worden.

Naargeestig

Geen strandstoel, maar een hard aanvoelend bed in een volstrekt naargeestige, volledige van de buitenwereld afgezonderde portocabin. Geen zonnebrandolie, maar een dikke laag antibacteriële zalf op een lichaam vol pijn, waarvan de huid voor grote delen is verwoest. Geen opgewekte badgasten, maar verpleegkundigen in steriele kleding, met monddoekjes voor en rubberen handschoenen aan om zichzelf te beschermen tegen de mogelijke aanwezigheid van schadelijke bacteriestammen, die de ge-

*Nog enkele
slachtoffers
verkeren in
levensgevaar*

wonden tijdens hun verblijf in ziekenhuizen in Portugal hebben opgelopen.

Vanachter een afstandelijke glazen wand houden ze hun patiënten nauwlettend in de gaten. Voor beide partijen wordt het een zwarte kerst.

Doch het trauma zal, evenals veel brandsporen, onuitwisbaar blijken. Een brandwonden-verpleegkundige van de quarantaine-afdeling van het Rode Kruis-ziekenhuis: „Bij een auto-ongeluk is er veelal een korte tijd — seconden, minuten — dat mensen even het bewustzijn verliezen. Daardoor missen zij dikwijls de cruciale momenten waarop hun verwondingen ontstonden. Brandwondslachtoffers beleven alles heel bewust. Extra helder soms.

Deze mensen weten hoe het vuur op hen af kwam, hoe ze midden in de vlammen stonden die hun huid aantastten. Ze weten hoe zij met brandende kleding, een geblakerd gezicht of verbrande handen hebben rondgelopen in en bij de vuurzee. Die momenten zullen hen vermoedelijk hun hele leven bijblijven. Die beelden vervagen niet. Nooit. Zelfs in hun slaap zullen zij erdoor worden achtervolgd. De psychische verwerking zal op den duur het grootste probleem blijken.”

*Heldhaftige stewardess:
Alles dringt
langzaam
tot me door*

Van onze verslaggevers

DEN HAAG, donderdag

Ingrid Dingjan, de jonge
heldhaftige Martinair-

stewardess die volgens ooggetuigen vlak voor de explosie in Faro nog koelbloedig veertig mensen uit het in tweeën gebroken ramptoestel dirigeerde, komt thuis in haar flat in Den Haag bij van alle emoties.

Daar zal de ongetrouwde stewardess een deel van de kerstdagen doorbrengen. Ondanks een hoofdwond voelt ze zich vrij goed. „Ik ga ook nog naar mijn ouders. Maar hier is het nu wel fijn rustig. Het dringt maar langzaam tot me door wat er allemaal is gebeurd.”

De junior vluchtassistente vindt het moeilijk om over haar ervaringen te praten. „Het mag niet zo zijn dat ik alle eer krijg. Ik schrok toen ik alleen MIJN naam in de krant zag staan. Wij hebben als team van dertien bemanningsleden geopereerd. Je hoort bij elkaar. Die hand was voelbaar. Alleen omdat IEDEREEN onverschrokken was, hebben we toch nog zoveel mensen uit het toestel kunnen begeleiden. Het is onze verantwoordelijkheid bij zo'n ramp: levens redden.”

Ze is even stil. Dan herhaalt ze wat ze bij terugkomst ook tegen Martinair-woordvoerder Buys zei: „Ik wist het op een gegeven moment ook niet meer: zelf springen of nog even wachten. Dat is dramatisch. Die beslissing om uit het toestel te gaan.

Explosie

Ik denk dat de twee van mijn dertien collega's, die de ramp niet overleefden, te laat waren om zichzelf te redden. Tenzij ze natuurlijk al eerder waren omgekomen. Dat heb ik niet kunnen zien.” Een paar seconden nadat Ingrid

sprong, volgde de explosie. Ze heeft enorm geluk gehad.

Stewardess Ingrid, die pas twee jaar vliegt, had de avond voor de rampvlucht nog een discussie over haar baan als stewardess. „Ik zat met een paar vrienden gezellig in een café. Zij waren vol kritiek. Stewardessen waren, volgens hen, maar modepoppen die glimlachend koffie en hapjes rondbrengen in vliegtuigen. Ik wees erop dat wij ook heel veel veiligheidstaken hebben. Toen wist ik nog niet dat ik

het de volgende ochtend al zou moeten bewijzen.”

Ervaren Martinair-purser Barbara Stap heeft grote bewondering voor wat de bemanning van het ramptoestel klaarspeelde. „Het bewijst voor mij hoe nuttig de ramptrainingen zijn. Een stewardessenteam leert hoe je binnen 90 seconden een toestel met 396 mensen kunt ontruimen. Maar dat ook nog werkelijk gaan doen in een noodsituatie, dat is kwaliteit.”

Omgekomen stewardess in kalender Schiphol '93

SCHIPHOL, donderdag
Kort na de ramp met de DC10 op Faro deed de luchthavendirectie van Schiphol een uiterst pijnlijke ontdekking. Een van de twee omgekomen Martinair-stewardessen blijkt model te hebben gestaan voor de nieuwe Schiphol-kalender voor het jaar 1993.

Op het januari-blad is de knappe, 23-jarige Simone Straetmans uit Rotterdam,

samen met enkele andere Martinair-stewardessen en een KLM-stewardess, geportretteerd op een trap. Samen met haar KLM-collega is de breed lachende en donkerhorige Simone het duidelijkst te zien.

De kalender is inmiddels al verstuurd naar ruim 3000 relaties van Schiphol in binnen- en buitenland. Volgens een luchthavenwoordvoerder is terughalen dan ook een onmogelijke zaak.

„Dit is vreselijk, maar er is inderdaad niets meer aan te doen. Die bewuste foto is al maanden geleden genomen”.

MOEDER BEDANKT HAAR REDDENDE DOCHTER

Van onze speciale verslaggevers

FARO, donderdag

Moeder Angenissa (69) uit Alkmaar en dochter Adrienne (40) Buth kijken elkaar vol liefde aan. Geen wonder, want zonder Adrienne had de vitale Alkmaarse hoogst waarschijnlijk helemaal geen kerst meer kunnen vieren.

Op de tweede rij van de Martinair-DC10 raakte moeder bekneeld in het vliegtuigwrak. Ze heeft haar leven te danken aan Adrienne, die

haar moeder los trok en tot op veilige afstand van het brandende vliegtuig sleepte.

„Ik ben haar zo dankbaar”, zegt Angenissa. „Zonder haar hulp was ik nooit uit het vliegtuig gekomen.”

Moeder en dochter waren op weg naar hun huis in de Algarve, waar familie en vrienden reeds wachtten voor het vieren van kerst en oud en nieuw, een jarenlange traditie in de familie. In plaats daarvan liggen moeder en dochter nu op de vierde verdieping

van het ziekenhuis in Faro. Moeder met vijf gebroken ribben en een zwaar gekneusde schouder. Dochter Adrienne heeft zware kneuzingen over haar hele lichaam.

Nu moeder en dochter een beetje tot rust komen, dringt pas goed de ware omvang van de ramp tot hen door. Verstoken van informatie lopen ze over van vragen over hun lotgenoten. „Ik vlieg drie tot vier keer per jaar op en neer naar Portugal. Ik zit hier meer dan in Holland”, zo zegt moeder Buth.

In veiligheidsriem

„Ik herinner me alleen dat ik bij mijn positieven kwam met een mond vol zand. Mijn dochter stond aan me te trekken en het ergste was dat ik nog vast zat in mijn veiligheidsriem. Ik riep maar: ik zit vast, ik zit vast...”

Moeder en dochter Buth hebben het er levend van af gebracht. Vlak voordat we haar kamer verlaten, vertrouwt moeder ons toe: „Ik heb nog een vader van 93, die afgelopen maandag jarig was. Hij mag dit eigenlijk helemaal niet weten. Ze hebben tegen hem gezegd dat ik hier ter observatie lig.” Dochter Adrienne stelt haar gerust: „Opa leest geen krant.”

KE

MIS

TE

BRANK

Bevriende echtparen blijven in Portugal om samen de ramp te vergeten en te vieren dat ze leven

Wat Kerstmis had moeten zijn, feest van een lang verwacht licht in de duisternis, werd voor hen een lijdensweg. Wat een gezellige kerstvakantie had moeten worden, explodeerde op die vroege maandagmiddag in een hel van vuur en rook. Dinsdag keerden ze terug naar Nederland, een klein deel van de slachtoffers van de Martinair-ramp. Alles verloren, maar ze zijn vrij, om samen te vergeten, samen te delen, samen te delen, dat ze leven. Een beetje Kerstmis. Bericht uit een Algarve van twee echtparen die er wat te maken: „Wie snapt nou ons?”

Van een onzer verslaggevers

FARO, donderdag

Ze balanceren op het randje tussen vreugde en verdriet. Ze zijn blij, zo vreselijk blij dat ze het gehaald hebben, alle vier. Hoe is het mogelijk. Maar tegelijkertijd huilen ze om het leed, om de slachtoffers, de doden. Huilen ze samen.

Het echtpaar Keulen uit Krimpen a/d IJssel en het echtpaar Hoeber uit Den Haag. Twee getrouwde zussen met hun mannen, al 34 jaar vrienden.

Ze balanceren op de richel van praten, heel veel praten, en zwijgen.

Dat zwijgen is het ergste. Dan zien ze de beelden weer. Die brandende man die daar maar rondliep, waarom hielp niemand hem; een motor van het vliegtuig die bij de explosie langs hen heen schoot; ze stonden al op het platform, al die zombies, mensen onder het blusschuim die huilden en gilden.

Door te praten hopen ze te vergeten maar eigenlijk willen ze niet vergeten. Althans niet nu. Ze hebben de ramp met z'n vieren overleefd, ze willen de ramp nu ook met z'n vieren verwerken. Niemand erbij. Hier in de Algarve.

Maar ze zijn alles kwijt en het leven gaat door. „Van die kleine dingen, we hebben nu met z'n drieën een bril gekocht”, zegt de heer Keulen. „Zij had hem nog, een wonder,” wijst hij op zijn vrouw, „en ze heeft hem met ons gedeeld. Maar één bril met z'n vieren, de sterkte die niet klopte, dat gaat niet. Zo is het beter.”

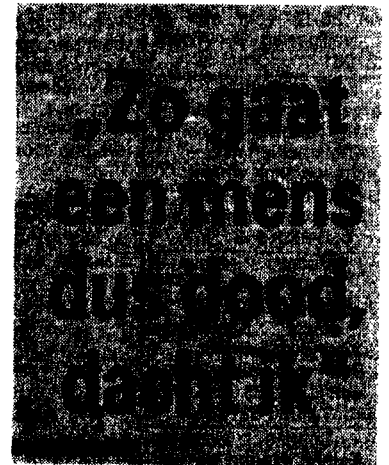
Ze zitten nu nog op bed, een benauwde kamer in hotel Faro. Met uitzicht op het haventje van Faro, maar buiten valt de regen nog steeds met bakken uit de lucht. Wat roepen ze toch altijd over dat zonnige zuiden? Ze hebben net twee paraplu's gekocht waarvan er een alweer kapot is, zulk weer hier.

Er is al iemand van de SOS-hulpdienst geweest. „Als we geld krijgen, we hebben al wat handgeld gekregen, reizen we zo snel mogelijk af naar onze geboekte bungalow in Alvor, ergens tussen Lagos en Portimao. Met een huurauto, die hadden we ook al betaald.”

„Ik ben weer in topconditie hoor, maar jaren geleden heb ik een hartinfarct gehad”, zegt de heer Hoeber. „Vanuit Nederland worden er nu speciale medicijnen opgestuurd. Hopelijk komen ze vanavond al aan.”

„Ik heb niets meer van mezelf”, zegt zijn vrouw. „Alles is verwoest. Ik heb hier schoenen gekregen maar die zijn te klein, moeten we ook nog kopen en o ja, tandenborstels. Een kammetje. Deodorant. Alles is weg. En ik had de mooiste dingen meegenomen. Voor de Kerst. Mooie jurken, mooie... Nee, het is schandalig dat ik dat zo zeg. We kunnen er tenminste nog over praten. Zoveel doden, zoveel slachtoffers. We hebben niets. Een verstuipte enkel, een schaafwondje hier en daar, weggeschroeid haar.” Ze rommelt even in de plastic tasjes om haar heen, nieuwe spullen.

„Weet je wat me zo vreselijk goed deed”, zegt de heer Hoeber, „dat al die Nederlanders niet hebben gekankerd, en daar staan we toch bekend om. Als het ons niet zint, trekken we onze mond open, staan we met onze neus vooraan. Maar hier, geen kwaad woord gevallen. In al die ellende. Mensen waren blij met van die operatiesloffen. Hadden ze schoenen. Wat kunnen



we toch ineens andere mensen worden. Zo lief voor elkaar. Ik ben er trots op Nederlander te zijn. Hoe moedig hebben we allemaal ons leed gedragen. Ik heb staan janken als een klein kind toen ze terug naar Nederland gingen. We voelden elkaar zo aan.”

Op de tafel voor ons ligt een doosje harttabletten, ter hoogte van waar zijn zwager zit een pakje sigaretten.

„Zeven jaar geleden zijn we hier ook geweest, met de kinderen, prachtig weer”, zegt mevrouw Keulen. „Nu gaan we altijd met z'n vieren

op vakantie. En dit keer hadden we het echt nodig. Er waren wat moeilijkheden thuis, we wilden ons extra verwennen. Lekker naar de zon, ik heb er zo naar uitgekeken."

"Het was een rotvlucht", zegt haar zus. "Een schokkerige rotvlucht. Veel turbulentie onderweg en ik was al zo bang voor vliegen, zo verschrikkelijk bang. Ik heb nog tegen iedereen gezegd: jullie moeten voor me duimen hoor, want ik ga vliegen. En mijn dochter heeft nog een kaarsje voor me gebrand en dat 's avonds toen ze naar bed ging in de gootsteen gezet."

"Het vliegtuig had al een uur vertraging en het was hartstikke vol. Maar ja, je gaat op vakantie. Iedereen was in een vrolijke stemming. Je kent dat wel, een echte charter. Het was zo gezellig aan boord. Een heel leuke sfeer. Heel ontspannen ook, overal kinderen. Ik werd er zo rustig van. En het vliegtuig was zo schattig versierd. Overal kerststukjes. Er liep zelfs een stewardess rond met kerstoorbellen, rood strikje en een gouden belletje. Zo'n schattig meisje. Ze is er ook niet meer."

De handen van de heer Keulen geven de vleugels van het landende vliegtuig weer.

"Schokkerig en bevend. En ineens was er een regen van vonken, rechts van ons in het vliegtuig, het stond meteen in brand. We zaten op rij 30, dat is zo goed als achterin. Ik greep mijn zwager en die sleepte iedereen mee. Toen hebben Wim en ik het brandende bagagerek omhooggehouden, dat was precies op de stoelen geklapt. Onmenselijke krachten wellen in je op, dat kan niet anders. De mensen konden er onderdoor. Overal was gekraak en gegil en dan die rook. En die jongen, die brandend door dat gangpad liep, hij stond helemaal in brand. Ook op het platform. Zo heeft hij een kwartier rondgelopen, zonder dat iemand hem opving. Twee Chinese jongens hebben hem geholpen, of waren het Indische jongens? Ze hebben heel veel geholpen. Het waren helden. Dat hebben we ook vaak tegen hen gezegd. Helden."

"Zo gaat een mens dus dood, dacht ik. Gek hè. Mijn eerste reactie was te blijven zitten. Ik heb niets gedaan. Zij hebben me eruit getrokken", wijst mevrouw Hoeber op haar man en zwager. "Ik deed niet eens de moeite. Ik gaf het op. En het enige waar ik aan dacht was mijn kinderen. Ach, arme kinderen. Wat zullen ze een verdriet hebben om hun moeder, arme kinderen. Zij hebben mijn riem losgemaakt. Toen zijn we naar buiten gesprongen."

Ze heeft er nog niet over gedroomd. Maar ze heeft ook nog nauwelijks geslapen. 's Nachts blijft het licht aan en de radio. Trekt de chaos in het ziekenhuis weer voorbij. Al die brancards, al die gewonden, al die pijn.

"En dan die Nederlanders die hier in Portugal wonen. Engelen zijn het. Waar kwamen ze allemaal zo snel vandaan?" zegt mevrouw Keulen. "Zo'n mentale steun. Mensen die jouw taal spreken. Barre de Groot en zijn vrouw, ik heb hun namen nog onthouden, ze deden echt alles. Waren er altijd. Mensen die niet begrijpen wat je hebt meegemaakt maar zich dat wel realiseren en je daarom zo goed begrijpen. Geen officiële hulpverleners, maar mensen van je eigen soort."

"We wilden meteen weg, weg van de plek, weg. Maar waar moet je heen in je blootje", zegt de heer Keulen. "We hebben veel naar huis gebeld, meteen al, maar we hebben ook afgesproken: we blijven hier. We willen in het reine komen, met z'n vieren, samen."

"Ik moet er niet aan denken dat ik maandag weer bij de melkboer een potje sta te janken, want wie begrijpt je verdriet? Je maakt iemand anders, die wil troosten, zo machteloos. Wat schiet je ermee op. Wie in godsnaam snapt nou ons verdriet", zegt zijn vrouw. "Want bij het minste of geringste begin ik weer te huilen, maar hier pinken we dan tenminste samen een traantje weg. En daar is niet veel voor nodig hoog, ze zitten vlak achter onze ogen."

"We waren ook zo moe en het regende zo", zegt mevrouw Hoeber. "We gaan Kerstmis vieren hè. We gaan alles proberen. Ik had allemaal kerstkleden meegenomen, kaarsjes, stelletjes, voor elke kerstdag één, alles weg. Maar het zal me een zorg wezen. We leven nog, hè Wim. Niet belangrijk. Kerstmis. Dat Hollandse trutterige gedoe. Gewoon voor de gezelligheid. Gezellig eten, mooie kleren aan. Maar we hebben niets meer."

"Meid, kom op," troost haar zus, "we bedenken wel wat. We maken er wel wat van. Maar echt niet naar huis. Ik durf amper mijn zoon te bellen, want echt ik barst in tranen uit. En waarom zou ik die jongen bezorgd maken? Alles is toch goed met ons. We zijn bij elkaar, in lief en leed. En dat al jaren, dus waarom nu dan niet? Vijf kinderen met vier ouders, zo'n sfeertje."

Wijzend op de blocnote van de verslaggever: "Zo'n schrift als u daar hebt, dat moeten we ook nog kopen. En een pen."

"Dat er jong leven is omgekomen, kinderen, dat doet me pijn", zegt de heer Hoeber. "Ik ben niet religieus hoor, maar het is blijkbaar mijn tijd nog niet. Dan ben je bevoorrecht. Ik voel het aan meer zaken. Vriendschap, hoe we met elkaar omgaan. Ach meneer, dat besef ik nu zo sterk. We praten er de hele dag over. We kunnen er ook de hele dag over praten, zonder dat iemand zegt 'hou nou eens op over die ramp'."

Ze hebben gepland om tot 4 januari hier te blijven. Dan pas gaan ze terug naar Nederland. Per trein. Nooit meer vliegen. "Al doen we er een week over, al is het heel ingewikkeld, nooit meer vliegen", zegt zijn vrouw. "We spraken hier een man van Martinair en die is vroeger testpiloot geweest of zo. En die had het ook meegemaakt. Die man raakte weer geëmotioneerd. Er waren zelfs stewardessen bij die wilden ook niet meer vliegen terug. Ik ook niet. De mannen ook niet, dat hebben ze ons beloofd."

"Je denkt," zegt de heer Keulen, "dat overkomt me niet. Vliegtuigen storten alleen maar neer in films, maar niet in het echt. Eigenlijk was ik eerst nog heel verontwaardigd. Nu pas, nu pas ga ik inzien hoe gelukkig ik ben. Hoe bevoorrecht ik ben. Met zoveel verdriet om ons heen, zoveel leed. Zoveel mensen, mensen zoals jij en ik, die elkaar ineens kwijt zijn. Zo maar."

Ze zwijgen. Ze huilen. Vier mensen die er wat van proberen te maken. Deze Kerst. Kerstmis 1992.

Martinair is een witte raaf

Van onze redactie economie

AMSTERDAM – Een witte raaf. Dat is Martinair in de internationale luchtvaart, als het op de cijfers aankomt. Terwijl wereldwijd vrijwel alle luchtvaartmaatschappijen miljoenen- tot miljardenverliezen lijden, boekt het geesteskind van topman Martin Schröder jaarlijks fraaie winsten. Zelfs in de slechtste jaren, die vanaf 1990, weet Schröder goed te verdienen. Dat heeft hij aan twee dingen te danken: de aanschaf van het juiste type vliegtuigen en de Golfcrisis, van augustus 1990 af. Uit angst dat Irak aanslagen op vliegtuigen zal laten plegen, besluiten veel mensen voorlopig maar even niet te vliegen. Vliegtuigen raken amper half gevuld of blijven zelfs aan de grond. Tegelijk stijgt de vraag naar vrachtvliegtuigen explosief, omdat alle Amerikaanse worden gevorderd voor het vervoer van manschappen en materieel naar het Golfgebied.

Schröder heeft consequent vliegtuigen gekocht, die in een paar uur kunnen worden omgebouwd van passagiers- naar vrachttoestel. In de zomer laat hij ze op drukke vakantiebestemmingen vliegen, in de winter – als de vraag naar vracht op zijn grootst is – bouwt hij ze om. Eind '90 en begin '91 verdient Martinair goud aan alle extra vrachtluchten.

Naast het vervoer in eigen beheer vliegt Martinair veel voor andere maatschappijen die tijdelijk om extra capaciteit verlegen zitten. Martinair is daardoor een vertrouwde verschijning op vrijwel alle grote luchthavens ter wereld. Sinds de oprichting op 24 mei 1958 kon Martinair zo uitgroeien tot een van de grootste chartermaatschappijen ter wereld.

Martin Schröder stond 34 jaar geleden niet alleen, toen hij het bedrijf begon. John Block was de eerste jaren zijn compagnon. Maar de twee

verschilden allengs van mening over de manier waarop Martinair groot zou moeten worden: samenwerkend dan wel fel concurrerend met de KLM. Schröder verkoos het eerste en won, Block stapte op en kwam terug met een nieuwe maatschappij: Transavia, veel later gevolgd door een derde creatie: Air Holland. Transavia is inmiddels voor 80 procent in handen van de KLM, Martinair voor 34 procent.

Transavia richt zich met voornamelijk kleine vliegtuigen op vakantievervoer over korte afstanden: vooral rond de Middellandse Zee. Dat levert de laatste tijd amper winst op. Martinair vliegt met grote machines, voor 300 passagiers en meer, meestal naar bestemmingen in Azië en de Verenigde Staten. Bij vakantiepielen loont het echter met die grote toestellen kortere routes te vliegen, bijvoorbeeld om kerstvakantie-gangers naar Spanje of Portugal te brengen.

Directeur Martinair krijgt ook bijval

Van een onzer verslaggevers
AMSTERDAM – Directeur Schröder van Martinair heeft gelijk dat hij probeert de aansprakelijkheid van zijn maatschappij voor de ramp in Faro uit te sluiten. Dit zegt prof. dr. H. A. Wassenbergh, hoogleeraar Lucht- en ruimterecht te Leiden.

Wassenbergh wijkt daarmee af van kritiek die anderen uitten op Schröder, nadat deze had verklaard dat de oorzaak van de vlieg-ramp moet worden gezocht in een onverwach-

te zijwind, die niemand heeft kunnen voorzien. Het komt er dus op neer dat er sprake is van overmacht. Directeur P. J. M. Mendes de Leon van het instituut voor lucht- en ruimtevaart te Leiden verklaarde gisteren in NRC Handelsblad dat Martinair de passagiers zo in de kou laat staan. Wassenbergh meent echter dat de passagiers niet hoeven te worden gedupeerd. Volgens hem zijn de touroperators in eerste instantie aansprakelijk. Die kunnen niet uit onder het contract dat zij met de passagiers hebben afgesloten. Uiteindelijk is de schade van de

slachtoffers altijd gedekt. Het gaat er slechts om welke verzekeraar die betaalt, die van Martinair of die van de touroperators. Wassenbergh: „Touroperators krijgen alleen een vergunning, als ze zich verplichten tot contracten met de passagiers.” Schröder kreeg verwijten van B. Bakker, voorzitter van de internationale organisatie van verkeersvliegers Ifalpa. Deze vond het ongepast om lopende het onderzoek uitspraken te doen over de oorzaak. Wassenbergh onderschrijft dat echter niet: „Als ik Schröder was, zou ik ook zeggen dat er sprake was van over-

macht.”

Volgens de hoogleraar wordt Schröders handelwijze niet ingegeven door financiële belangen. „De schade wordt toch gedekt. Hooguit kan de verzekeringspremie wat worden verhoogd”, aldus Wassenbergh. „Nee, het belang van Schröder is de goede naam van zijn maatschappij. Hij wil kennelijk benadrukken dat de veiligheid bij Martinair in goede handen is en dat er gevlogen wordt met uitstekende piloten en vliegtuigen die in goede staat verkeren.” Kortom, Schröder wil reizigers duidelijk maken dat ze bij zijn maatschappij wel degelijk in goede handen zijn.

Ook de adjunct-directeur van het vliegveld van Faro, Francisco Severino, heeft in bedekte termen te verstaan gegeven dat Schröder buiten zijn boekje is gegaan. Severino zei dat het voor onderzoekers te vroeg is om diens bewering te kunnen onderschrijven.

Meeste gewonde passagiers terug

Van een onzer verslaggeefsters
AMSTERDAM – De meeste gewonde passagiers van de op Faro verongelukte DC-10 zijn terug in Nederland met de aankomst, gisterochtend op Schiphol, van 28 zwaargewonden uit Portugal.

Toch zijn er nog zeven zwaargewonden in Portugal achtergebleven, omdat ze niet kunnen worden vervoerd: drie van hen liggen nog in een ziekenhuis in Lissabon en vier in Faro. Een vertegenwoordiger van SOS International zal namens drie alarmcentrales naar Portugal gaan om hun repatriëring te begeleiden,

kondigde de organisatie gisteren aan.

In drie Nederlandse brandwonden-centra zijn dertien van de totaal 28 zwaargewonde slachtoffers opgenomen. Ze hebben derde- en vierdegraads verbrandingen over 10 tot 75 procent van hun lichaam. Ze hebben vooral brandwonden aan handen en armen, die littekens zullen achterlaten. Een aantal van deze patiënten verkeert in levensgevaar.

Zes gewonden, vier vrouwen en twee mannen, zijn in het brandwondencentrum in Beverwijk opgenomen. Ze zijn voorlopig in het isola-

tie-quarantaine-paviljoen ondergebracht, totdat bewezen is dat ze niet de staphylococci hebben opgelopen, die veel in de ziekenhuizen rond de Middellandse Zee voorkomen. De uitslagen van een onderzoek daarnaar worden maandag verwacht. Ze mogen wel onder begeleiding van het ziekenhuis bezoek ontvangen. Vijf patiënten met brandwonden zijn overgebracht naar het brandwondencentrum van het Zuiderziekenhuis in Rotterdam en een naar het Martiniziekenhuis in Groningen.

Naar het VU-ziekenhuis in Amster-

dam zijn drie overlevenden vervoerd. Hun toestand valt mee. Ook het Academisch ziekenhuis Utrecht heeft woensdag 13 gewonden van de vlieg-ramp opgenomen. Na een eerste onderzoek bleek hun toestand redelijk goed. Het merendeel heeft lichte brandwonden aan handen, armen en gezicht. Ook zijn er enkele patiënten met minder ernstige botbreuken, zegt dr. T. J. F. Savelkoul, het hoofd van de intensive care van het AZU.

Van de 32 patiënten die dinsdagavond in het AMC zijn opgenomen zijn er inmiddels twee naar huis.

Passagierslijst incompleet vanwege concurrentie

Van een onzer verslaggeefsters
AMSTERDAM – Concurrentie-overwegingen blijken er de oorzaak van dat passagierslijsten voor vliegreizen meestal alleen namen bevatten en geen adressen en woonplaatsen.

Woordvoerder Udo Buijs van Martinair zei dinsdag dat dit feit een van de problemen was bij de identificatie van de slachtoffers van de vliegramp bij Faro.

Van de zes betrokken reisorganisaties bleek er maar één over een passagierslijst te beschikken met adressen en woonplaatsen. Op de andere vijf stonden alleen de namen van de passagiers.

Zegsman Couvreur van het verbond van reisorganisatoren ANVR zei daar gisteren in Trouw over dat „de passagierslijsten al jaren op dezelfde manier opgesteld worden en dat de luchtvaartmaatschappijen daar nooit kritiek op hadden.“

Laat

Couvreur uitte overigens ook kritiek op Martinair. „Ik heb begrepen dat zij maandag wel wat laat naar de gegevens van de inzittenden van het ramptoestel hebben geïnformeerd, dat was namelijk pas tussen half vijf en vijf 's middags.“

Dat het overgrote deel van de passagierslijsten alleen namen vermeldde, komt doordat reisorganisatoren vroeger de door het reisbureau verstrekte adressen van cliënten nogal eens gebruikten om hen vervolgens te bestoken met aanbiedingen van

hun reizen, vertelde Couvreur gisteren. Een poging dus tot 'klanten pikken'.

Daarop besloten de reisbureaus de adressen niet meer aan de reisorganisator door te geven.

Noodgevallen

Voor noodgevallen kan de reisorganisator, via het reisbureau, wel beschikken over het telefoonnummer van de toerist, ook 's avonds en in het weekeinde.

Naar aanleiding van wat na de vliegramp gebeurde, zal het ANVR zich overigens met de aangesloten reisorganisaties beraden over de manier waarop de passagierslijsten opgesteld worden.

Team denkt identificatie snel klaar te hebben

Van een onzer verslaggeefsters
AMSTERDAM – Het rampen identificatie team (RIT) hoopt binnen één en hooguit twee weken klaar te zijn met de identificatie van slachtoffers van het vliegtuigongeluk in Faro en verwacht alle overledenen te kunnen identificeren.

In tegenstelling tot andere berichten, had het team gisteren nog geen mensen geïdentificeerd. Die berichten noemden een lijst van 41 overledenen, van wie er 11 geïdentificeerd zouden zijn. „Deze elf zijn waarschijnlijk door familie of vrienden 'op het zicht herkend', of droegen papieren bij zich waardoor vaststaat wie ze zijn. Maar dit is wat anders dan de formele identificatie zoals wij die doen, op grond waarvan het Openbaar Ministerie een overlijdensverklaring afgeeft“, licht een woordvoerder toe.

Het team vloog direct naar Portugal en heeft, in goede samenwerking met Portugese hulpverleners en autoriteiten, alles gedaan om slachtoffers te herkennen en hun gegevens te achterhalen. Maar de 'echte' identificatie vindt pas plaats in de loods van Martinair op Schiphol, die als mortuarium is ingericht. De stoffelijke overschotten komen daar vandaag aan. „Dan beginnen wij bij 'nul' en geven pas een verklaring af als we zeker weten wie het is. Dat kan op grond van gezichtsherkenning door nabestaanden, door onderzoek van het gebit, DNA-gegevens, of sieraden.“

Herdenking slachtoffers in hangar op Schiphol

Van een onzer verslaggevers
AMSTERDAM – Volgende week woensdag wordt in een hangar van Martinair op Schiphol een herdenkingsdienst gehouden voor de slachtoffers van het vliegtuigongeluk in Faro.

Drie passagiers, die nog worden vermist, worden meegeteld op de lijst van omgekomen slachtoffers van 57 namen. Martinair raadt getroffenen aan zich voor schadeclaims bij hun reisverzekeraar te melden. In alle andere gevallen kan contact worden opgenomen met advocatenkantoor Loeff Claeys en Verbeke in Amsterdam, dat voor Martinair optreedt.

In Faro is van elf van de slachtoffers vastgesteld wie zij waren. Zeven zwaargewonden kunnen nog niet worden vervoerd: drie liggen in Lisabon en vier in Faro. Zes Nederlanders willen met de trein terugkeren en zes anderen blijven om hun vakantie in Portugal door te brengen. De stoffelijke resten van de slachtoffers worden vandaag op Schiphol verwacht.

In drie Nederlandse brandwonden centra zijn gisteren dertien zwaargewonde slachtoffers opgenomen. Een aantal verkeert in levensgevaar. De behandelend specialisten zijn wel optimistisch over de overlevingskansen van de slachtoffers, in het bijzonder door hun relatief jonge leeftijden.

Kritiek op harde benadering omroepen van ramp bij Faro

'Draaiboek' houdt pers weg van slachtoffers

(Door Peter Slavenburg)

DEN HAAG — De televisie heeft gisteravond geen beeldverslag kunnen leveren van de opvang op Schiphol van de slachtoffers van de vlieg-ramp in Faro. Het comité van overleg op Schiphol, waarin alle organisaties op en rond de luchthaven zijn vertegenwoordigd, wilde de slachtoffers niet confronteren met de pers.

„De passagiers kregen een speciale behandeling: ze hoefden niet langs de douane en kwamen daarom niet in de aankomsthal terecht. De pers werd van de pier geweerd”, aldus een woordvoerder van Martinair. „Maandagnacht, bij de aankomst van de passagiers van wie de retourvlucht uit Faro was uitgesteld, was dat anders. Zij konden in de aankomsthal tv-ploegen en andere media-vertegenwoordigers te woord staan”.

Martinair gaat niet in op de reden waarom bij de terugkeer van de slachtoffers geen pers werd toegelaten. „Zo stond het in ons draaiboek, dat is opgezet door het comité van overleg”.

Inmiddels is kritiek ontstaan op de beelden rond de vlieg-ramp die de diverse omroepen uitzonden. De soms onbeleefd-harde, directe confrontaties met de slachtoffers in Faro, de manier waarop familie en bekenden van slachtoffers zonder pardon een microfoon onder de neus kregen geduwd, vragen van het type 'wat ging er door u heen?'.

„Journalistiek is soms een vak waar ik me voor schaam”, zegt Jan Blokker, hoogleraar persgeschiedenis aan de Erasmus Universiteit in Rotterdam.

Blokker, columnist en oud-hoofdredacteur van de Volkskrant, verbaast zich vooral over de gedweeë medewerking van de camera-slachtoffers. „Ik vind het verbijsterend dat kennelijk niemand zegt: lazer op met je camera. De beelden van die jongen die zijn vriendin kwijt was en die in snikken uitbarstte; ik vind het weezinwekkend. En ik las in de NRC dat die jongen dat vier maal achter elkaar heeft gedaan, voor vier verschillende cameraploegen. En vervolgens vroeg een producent of hij het nog eens over kon doen in het Engels, voor de BBC”.

Het laat Blokker koud dat de media dinsdag werden geweerd bij de aankomst van de slachtoffers. „Normaal zou ik daar moord en brand over schreeuwen, zeker wanneer zo'n besluit wordt genomen door iemand die zich heel gewichtig vindt met een pet op zijn hoofd. Maar in dit geval vind ik het niet erg belangrijk, ook omdat beelden van die

mensen toch niets toevoegen aan wat we al weten”.

Max Sniijders, ex-hoofdredacteur van het Utrechts Nieuwsblad en als hoogleraar verbonden aan de Rijksuniversiteit Groningen, maakt zich evenmin druk over het afhouden van de media. „Ik veronderstel dat dat is gebeurd om psychologische redenen, men zal zich erover geïnformeerd hebben”. Sniijders is minder te spreken over de manier waarop tv-ploegen zich de afgelopen dagen stortten op de passagiers van de ramp-DC-10 en andere betrokkenen. „Op zich heb ik daar geen bezwaar tegen, de pers heeft de taak het publiek te informeren. Bovendien heeft iedereen het recht een interview te weigeren. Maar in een aantal gevallen vond ik de tv-verslaggevers te opdringerig. Je kunt een camera aan de kant opstellen en als verslaggever eerst even vragen of iemand wil meewerken aan een opname, ergens in een studio”.

'Hilversum' voelt zich niet aangesproken door de kritiek. Gerard van der Wulp, hoofdredacteur van het NOS Journaal: „Je moet emotionele beelden niet krampachtig uit de weg gaan”. Hoofdredacteur Rik Rensen van RTL 4-nieuws: „Emoties horen bij televisie, al zijn er natuurlijke grenzen. Gruwelijke beelden van vreselijk verminkte, verkoolde lijken vinden we te ver gaan. Tot nu toe zijn we keurig binnen de grenzen gebleven, vind ik”.

Drie mensen nog vermist na ramp bij Faro

(Van onze Haagse redactie)

DEN HAAG — Drie dagen na de ramp met de DC-10 van Martinair op het Portugese vliegveld Faro worden nog drie mensen vermist. Volgens Martinair gaat het vermoedelijk om mensen met een 'eigen' bestemming. „Het zouden Portugezen kunnen zijn, of mensen die op eigen houtje op vakantie gingen en zich niet hebben gemeld”, aldus woordvoerder Buys. Martinair probeert ze te traceren.

Het vliegtuig met de stoffelijke resten van de 54 doden is vanochtend op Schiphol aangekomen. De lichamen zijn overgebracht naar een hangar op de luchthaven die als mortuarium is ingericht. Voor de slachtoffers wordt volgende week woensdagmiddag een herdenkingsdienst gehouden in een hangar op Schiphol-Oost. Bij de plichtigheid worden ongeveer 2000 mensen verwacht.

Gistermorgen zijn nog eens 28 gewonden aangekomen in Nederland. In ziekenhuizen, onder meer het AZU in Utrecht, liggen nu 74 gewonden. Zeven mensen liggen in ziekenhuizen in Lissabon en Faro. Hun zware verwondingen maken vervoer onmogelijk. Zes Nederlanders keren per trein terug, een groep van zes heeft besloten alsnog zijn vakantie in Portugal door te brengen.

Verzekering handelt schadevergoeding ramp Faro snel af

(Van onze redactie economie)

DEN HAAG — Verzekeringsschappijen maken zich op voor een snelle afhandeling van de schade die passagiers hebben opgelopen bij het verongelukken, maandag, van de DC-10 'Anthony Ruys' van Martinair bij de Portugese stad Faro. Onzeker is nog of de luchtvaartmaatschappij aansprakelijk kan worden gesteld voor de ramp. Martinair garandeert alle passagiers schadeloosstelling.

Op grond van internationale verdragen is Martinair gehouden passagiers een bedrag van maximaal 75.000 dollar te betalen in geval hun iets overkomt ten gevolge van een ongeluk met een vliegtuig. Dat bedrag is betrekkelijk laag, maar daar staat tegenover dat heel snel wordt aangenomen dat een luchtvaartmaatschappij aansprakelijk is voor ongelukken.

Alleen aangetoonde overmacht ontslaat de onderneming van de verplichting tot vergoeding. In hoeverre bij Faro bijvoorbeeld weersomstandigheden een beroep op overmacht rechtvaardigen is nog niet duidelijk. Het is ook de vraag of Martinair of haar verzekeraars daarop een beroep willen doen — met moeilijke, langdurige, kostbare en ook hoogst onzekere processen als gevolg.

Grote schadeprocessen met miljoenenclaims zitten er in dit geval niet in. Het lijkt volgens advocaten, gespecialiseerd in

letselschade, niet waarschijnlijk dat vliegtuigbouwer McDonnell Douglas (mede-)aansprakelijk kan worden gesteld voor het ongeluk. Zou dat wel het geval zijn, dan zouden naar Amerikaans recht formidabele claims wegens smartegeld mogelijk zijn. In het Nederlandse recht kunnen dergelijke claims slechts zeer bescheiden zijn. Bij toepassing van Portugees recht van toepassing gelden nog lagere bedragen.

Ondertussen zullen zich onder de eisers ook instellingen melden die moeten opdraaien voor ziekte- en wao-uitkeringen. Dat zal het geval zijn bij mensen die door het ongeluk tijdelijk of voorgoed niet meer kunnen werken en op de Ziekte- of de WAO aangewezen raken. Martinair kan echter nooit voor meer dan 75.000 dollar worden aangesproken. Op grond van de verdragen gaan vorderingen van mensen voor op die van instanties.

Met de uitkering van maximaal 75.000 dollar worden bedragen verrekend die passagiers aan ander verzekeringsgeld ontvangen. Uitkeringen uit reis- en ongevalverzekeringen die voorzien in financiële tegemoetkomingen bij verlies van leven, ledematen of organen of van de werking daarvan, kunnen ten minste gedeeltelijk in mindering worden gebracht op het bedrag dat Martinair (maximaal) verschuldigd is op grond van de internationale afspraken.

Brandwond-specialisten optimistisch

DEN HAAG — In het brandwondencentrum in Beverwijk zijn zes gewonden van de vliegramp bij Faro opgenomen. Drie van hen worden beademd, aldus directeur Kiemel van het brandwondencentrum. „De verbranding van het huidoppervlak varieert van vijftien tot zestig procent. Met name handen vertonen diepe derdegraads, vierdegraads verbrandingen”. In twee andere brandwondencentra liggen nog zeven patiënten. De behandelende specialisten zijn in het algemeen optimistisch over de overlevingskansen van de slachtoffers.

De artsen zijn ook uiterst tevreden over de behandeling door hun Portugese collega's. De Nederlandse huidbank levert voor alle slachtoffers donorhuid. De meesten zullen huidoperaties moeten ondergaan en blijvend

letsel overhouden aan de verbranding. De verwachte behandelduur van de patiënten varieert van vier weken tot drie maanden. De directie van Martinair bezoekt vandaag alle gewonde passagiers van de DC-10 in de ziekenhuizen.

Het vliegtuig met de stoffelijke resten is vanmorgen na vertaling in Portugal aangekomen op Schiphol. De vlucht moest worden uitgesteld, omdat de lijkstaven over een afstand van ruim 300 kilometer over de weg van Lissabon naar Faro moesten worden vervoerd. Dat transport ondervond hinder van de zware regenval in Zuid-Portugal. Ook duurde het langer dan verwacht voordat de rechtbank in de Portugese plaats alle overlijdenscertificaten had uitgeschreven.

In Faro zijn 11 van de 54 slachtoffers geïdentificeerd. „De lijk-

schouwing heeft hier plaatsgevonden”, zegt leider Van der Pols van het Rampen Identificatie Team. „Het andere deel, de beschrijving van de lichamen en de persoonlijke bezittingen, gebeurt in Nederland. Verder gaan we informatie verzamelen bij de nabestaanden van de slachtoffers”.

Van der Pols verwacht dat zijn team veel informatie zal moeten halen uit kleine details. „Ik denk dat we met tandtechnische gegevens een heel eind moeten komen. Anders gaat het erg moeilijk worden”.

Rampslachtoffers in AZU laconiek of gedeprimeerd

(Van een onzer verslaggevers)

UTRECHT — De gewonden zijn of opmerkelijk laconiek, of gedeprimeerd. Allemaal hebben ze rust nodig, want ze hebben weinig geslapen als gevolg van de pijn, de emoties en het reizen. Dertien slachtoffers van de vlieg-ramp in het Portugese Faro zijn gisteren uit Lissabon gearriveerd in het Academisch Ziekenhuis in Utrecht. Ze waren er minder ernstig aan toe dan de staf van het calamiteiten ziekenhuis, een speciale afdeling van het AZU, had verwacht.

Wel zijn de gewonden onmiddellijk geïsoleerd omdat de kans bestaat dat ze de bacterie MRSA uit Portugal bij zich dragen. De bacterie is op zich niet gevaarlijk. Maar ze reageert niet meer op antibiotica die in Nederland worden gebruikt om infecties te bestrijden. „Wij zijn niet gewend met antibiotica te smijten. In het buitenland zijn ze daar een stuk gemakkelijker mee. Met als gevolg dat de bacterie resistent wordt voor antibiotica”, aldus drs. C.J. Cerfontaine van het Utrechtse ziekenhuis.

Weinigen in het AZU hebben iets gemerkt van de aankomst van de slachtoffers van de vlieg-ramp. De gewonden zijn ondergebracht op een intensive care-eenheid met 24 bedden in het calamiteiten ziekenhuis. Het voordeel van die procedure is dat het niet nodig is een beroep te doen op ruimte in het reguliere ziekenhuis.

„Brandwonden aan armen, handen en gezicht. En minder belangrijke fracturen.” Zo om-

schrijft prof. dr. Chr. van der Werken, hoogleraar traumatologie, de verwondingen. De brandwonden van de patiënten in het AZU zijn niet zo ernstig dat ze moeten worden behandeld in een speciaal brandwondencentrum. Wel is in sommige gevallen huidtransplantatie noodzakelijk. „De patiënten zijn helder en aanspreekbaar en ze kunnen zelf eten en drinken”, aldus Van der Werken. Familieleden van de slachtoffers kunnen in het AZU blijven slapen. Iedereen kan indien nodig of gewenst gebruik maken van de afdelingen psychologie en psychiatrie.

Over de behandeling in het ziekenhuis in Lissabon zijn de Nederlandse artsen niet ontevreden. „De diagnoses waren goed, de foto's ook en de behandeling van de wonden was uitstekend”.

'Brandweerwagens'

Voordat de verongelukte DC-10 van Martinair de landingsbaan van Faro raakte, reden vier volledig bemande brandweerwagens al enkele honderden meters op volle snelheid met het toestel mee. Dat beweert Rob Sötemann, die maandag samen met vriendin en kind in de DC-10 op weg was naar zijn vakantie-adres. Martinair-woordvoerder Buys noemde de bewering gisteren 'pertinent onjuist'.

Sötemann meent dat „het misschien zo'n zes seconden heeft geduurd voordat er begonnen is met blussen. Na de explosie wisten de brandweerlieden niet hoe snel ze weg moesten komen. We werden zelfs bijna overreden”.

Slecht weer nog altijd belangrijke oorzaak van vliegtuigongevallen

Luchtvaart bagatelliseert gevaar van vliegen in onweer

Van onze verslaggever
AMSTERDAM — Landen in onweersachtige omstandigheden, wat de piloot van het verongelukte Martinair-toestel in Faro deed, houdt een verhoogd risico in. Geen luchtvaartdeskundige zal dat tegenspreken. Want een onweer is onberekenbaar. De windsnelheid, de windrichting, de hevigheid van de neerslag en de aard daarvan (regen of hagel) kunnen van ene seconde op de andere volledig veranderen. Bovendien zijn weersomstandigheden in en om een onweer zeer plaatselijk.

Schermen met 'de limieten waarbinnen een bepaald vliegtuig ergens veilig kan landen' heeft dan ook weinig zin als er van een onweer sprake is. Een onweer laat zich immers niet in cijfers vatten. Min of meer vaste cijfers (nodig om die limieten te bepalen) zijn wel te geven voor zaken als de zichtwijdte, de hoogte van het wolkendeck en de lengte van een landingsbaan, maar niet voor een onweer.

Verkeersvliegers, vliegtuigbouwers en meteorologen zijn het erover eens dat een onweer iets is waar je maar het beste omheen kunt vliegen. 'Dat doen we dan ook', zegt KLM-piloot B. Baksteen, voorzitter van de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers. 'Eromheen als het kan. Maar als je ergens omlaag moet wordt het wat anders. Hangt zo'n onweersbui recht boven het vliegveld, dan wacht je met landen tot hij weggetrokken is.'

Uit de reconstructie van een groot aantal vliegtuigongevallen en de literatuur daarover is inmiddels echter duidelijk geworden dat ook de lucht in de buurt van een onweer zeer onbetrouwbaar is. De 'plotselinge zeer harde windstoot', die Martinair-directeur M. Schröder noemt als oorzaak van het

verongelukken van zijn DC-10 bij Faro, was in de gegeven omstandigheden heel wat minder onverwacht dan Schröder suggereert. Als ergens dit soort windstoten te verwachten zijn, is het in een onweersbui of in de nabijheid daarvan. Anders gezegd: precies daar waar de verongelukte DC-10 zich maandagochtend bevond.

Een ander probleem dat zich volgens Baksteen voordoet, is dat tijdens een onweer de omstandigheden die een verkeerstoren waarneemt, en doorgeeft aan een piloot, enorm kunnen verschillen van de werkelijkheid die de vlieger ervaart, vijf honderd meter van die toren verwijderd en honderd meter hoger. De toren van Faro gaf een windsnelheid van 20 knopen door; de DC-10 kreeg te maken met 35 knopen.

'Recent thunderstorm 1/8', was een andere mededeling van de toren van Faro. Het betekende: 'Onweer; het is net overgedreven maar het vult nog 1/8 van de horizon.' Mensen die zich in de passagiershal van het vliegveld bevonden beschrijven iets anders. Zij signaleerden, ook toen de DC-10 van Martinair landde, op en rond het vliegveld bliksemflitsen, een stormachtige wind en hevige regenvlagen.

De luchtvaart heeft de neiging de gevaren die in een onweer schuilen te bagatelliseren. 'Moderne vliegtuigen kunnen ertegen', wordt gezegd. 'Als we eromheen vliegen is dat vooral om onze passagiers die vervelende turbulentie te besparen.' De conclusies van ongevalen-onderzoeken wijzen in een andere richting. Slecht weer is nog altijd een belangrijke oorzaak van vliegarampen, en onweer is het slechtste weer waarin een vliegtuig verzeild kan raken.

'Men zal zich afvragen waarom we dan opstijgen, vliegen en landen in slecht weer', schrijft een ervaren Amerikaanse vlieger in het boek *Unfriendly Skies*. 'Het gaat er dan maar om', aldus deze vlieger, 'wat je slecht weer noemt. Vliegen in slecht weer is geen wetenschappelijke bezigheid; het is een vorm van kunst. We houden op die manier de passagiersstroom gaande, maar als we daarbij een misrekening maken, kunnen we dat maar beter doen in de richting van de voorzichtigheid.'

En onweer? Bliksemflitsen aan het einde van de baan? 'Een vlieger neemt de beslissing om door te gaan met zijn landing niet aan de hand van één zo'n visuele waarneming', schrijft deze Amerikaan. 'Hij heeft voor zich andere toestellen veilig zien landen, hij is er bijna, en het onweer daarginds lijkt niet al te hevig.'

Toch loerde aan de rand van het onweer waar hij het hier over heeft een *microburst* (een plotselinge, zeer plaatselijke neerdrukkende wind) die een L-1011 van Delta Airlines noodlottig werd. Het ongeluk gebeurde in New York op 2 augustus 1985, maar de omstandigheden lijken als twee druppels water op die in Faro op 21 december 1992. De KLM'er Baksteen ziet in zo'n *microburst* dan ook nog altijd de meest waarschijnlijke oorzaak van de ramp met de DC-10 van Martinair. 'Inmiddels kennen we het fenomeen', zegt hij. 'We trainen erop. Er zijn een paar mogelijkheden om er heelhuids uit te komen. Maar die kans is er alleen als je nog wat hoogte hebt. Zit je al vrij laag, dan helpt al je training niet meer. Dan klap je onherroepelijk tegen de grond.'

PIERRE HEIJBOER

Enkele gewonden vlieg-ramp verkeren nog in levensgevaar

Van onze verslaggever
AMSTERDAM — Enkele van de dertien zwaargewonde slachtoffers van de vlieg-ramp in Faro, die woensdag in Nederland zijn opgenomen in brandwondencentra, verkeren in levensgevaar. De zwaargewonden liggen met derde- en vierdegraads verbrandingen over 10 tot 75 procent van hun lichaam in drie brandwondencentra. Ondanks de ernst van de verwondingen, tonen specialis-

ten zich in het algemeen optimistisch over de overlevingskansen van het merendeel van de zwaargewonden.

Op Schiphol kwamen woensdag nog eens 28 zwaargewonde passagiers terug uit Portugal. Het totaal aantal zwaargewonden dat vanaf dinsdag van Faro naar Schiphol is overgebracht bedraagt nu 74. Zeven slachtoffers zijn achtergebleven in ziekenhuizen in Portugal omdat zij nog niet kunnen worden vervoerd. Zes passagiers van het rampvlieg-

tuig geven er de voorkeur aan om de kerst in Portugal door te brengen. Een aantal overlevenden komt met bus en trein terug naar Nederland.

Alle slachtoffers worden in de Nederlandse ziekenhuizen voorlopig nog in isolatie gehouden. Dat gebeurt in afwachting van het resultaat van een onderzoek op de resistente stafilococcus-variant MRSA, die in veel ziekenhuizen in landen rond de Middellandse Zee voorkomt. De uitslag van dat onderzoek wordt maandag verwacht.

De slachtoffers met brandwonden hebben vooral diepe wonden aan handen en armen. Dat komt volgens specialisten doordat de slachtoffers met hun handen hun gezicht hebben beschermd tegen de vlammen en hun brandende kleding ermee hebben gedooft. De Nederlandse huidbank levert tijdelijke donorhuid om het herstel van de eigen huid te bevorderen.

De verwachte behandelingsduur van de patiënten varieert van één tot drie maanden. De meesten zullen waarschijnlijk blijvend letsel aan de verbrandingen overhouden. President-directe-

teur M. Schröder van Martinair zal donderdag alle in Nederlandse ziekenhuizen opgenomen gewonden persoonlijk bezoeken, aldus woordvoerder U. Buys van de Nederlandse chartermaatschappij.

De lijst met dodelijke slachtoffers bestaat uit 57 namen, drie meer dan het aantal gevonden stoffelijke overschotten. Volgens Buys kunnen de drie vermisten Portugezen zijn, die na de ramp naar hun familie zijn gegaan en zich niet meer hebben gemeld. De Portugese autoriteiten doen pogingen de drie vermisten alsnog op het spoor te komen.

De stoffelijke overschotten van de 54 personen die bij de ramp om het leven zijn gekomen worden donderdag op Schiphol verwacht. De vlucht werd later uitgevoerd dan verwacht doordat de uit Nederland afkomstige lijkkasten over weg van Lissabon naar Faro vervoerd moesten worden. Het transport

ondervond veel hinder van de zware regenval in zuid-Portugal.

Slechts een klein deel van de 54 slachtoffers is geïdentificeerd. Het Rampen Identificatie Team (RIT) zet daarom haar werk in Nederland voort. Op woensdag 30 december wordt een herdenkingsplechtigheid gehouden voor de slachtoffers van de ramp. De dienst zal plaatsvinden in een hangar van Martinair op Schiphol.

De Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) en de internationale vliegersfederatie Ifalpa vinden dat Martinair-directeur Schröder zich veel te stellig heeft uitgelaten over de mogelijke oorzaak van de ramp. VNV-voorzitter B. Baksteen en Ifalpa-voorzitter L. Bakker menen dat Schröder zich beter in algemene termen had kunnen uitlaten: 'De oorzaak van de ramp staat gewoon nog niet vast.'

Schröder veronderstelt dat een onverwacht harde zijwind het vliegtuig

heeft doen verongelukken. Hij kwam dinsdagavond tot deze conclusie na gesprekken met de bemanning van de DC-10 en de lokale autoriteiten in Faro. Ifalpa-voorzitter Bakker vindt de uitspraken van Schröder gevaarlijk.

'Hij wekt de indruk het onderzoek een bepaalde richting te willen uitduwen en het kader aan te geven waarbinnen het onderzoek verricht moet worden.' Bakker vindt dat er ook nog andere oorzaken kunnen zijn. 'Mijn kritiek op Schröder is van procedurele aard. Op dit moment is niemand gediend met pertinente uitspraken. Er moet nog veel onderzoek worden gedaan.'

De adjunct-directeur van het vliegveld van Faro, F. Severino, heeft woensdag ook terughoudend gereageerd op de uitspraken van Martinair-directeur Schröder. Tijdens de kerstdagen zal het onderzoek naar de toedracht van de ramp stilliggen.

Veel levens gered dankzij geluk en doortastendheid

Van onze verslaggever
WEERT SCHENK

AMSTERDAM — Het wrak van de verongelukte DC-10 van Martinair geeft niet de indruk dat zeker 280 van de 340 inzittenden de crash hebben kunnen overleven. Dat is een uitzonderlijk hoog aantal. 'Het is wonderbaarlijk', zegt een verkeersvlieger, 'wonderbaarlijk, dat is het enig juiste woord. Het had heel gemakkelijk nog veel erger kunnen zijn.'

Voor een groot deel is het grote aantal overlevenden te danken aan geluk. Het vliegtuig vloog op geringe hoogte en had een lage snelheid. Omdat de landing was al ingezet, zat iedereen in de gordels. De ramp vond plaats op het vliegveld zelf. Een vlak terrein, zonder obstakels waar het vliegtuig tegenaan kon botsen. De DC-10 kon gewoon doorschuiven.

Op de luchthaven van Faro waren, zoals gebruikelijk, reddingsploegen en hulpverleners aanwezig, die dan ook snel ter plekke waren. Wat waarschijnlijk toch nog veel mensen het leven heeft gered. Het optreden van de brandweer richtte zich in eerste

instantie op het vuurvrij maken of houden van de vluchtwegen en het natmaken van eventuele scheuren in de brandstoftanks.

Voordeel voor de meeste Martinair-reizigers was dat de crash aan het eind van de reis plaats vond. Er zat nog maar weinig kerosine in de tanks. Met volle tanks is er slechts een geringe kans op overleven.

Een belangrijke factor was ook dat het toestel doormidden brak. Het voorste deel schoof een stukje door. Dit deel stond niet direct in brand. De nooduitgangen waren deels geblokkeerd, maar de gaten in de romp boden velen de kans te ontsnappen.

Volgens getuigenissen hebben veel inzittenden hun leven ook te danken aan het doortastend optreden van het cabine-personeel van Martinair. Volgens deskundigen laat dat het nut zien van het vele malen herhalen van de zogenaamde flight-safety-procedures.

De veiligheidsprocedures worden er bij het cabinepersoneel ingestampt. Ook wordt veel getraind in simula-

tors. Ze moeten dan in situaties, waarbij de romp beweegt en met een sterke rookontwikkeling de procedures blindelings kunnen uitvoeren. In de praktijk komt het echter neer op improviseren en behendigheid.

Getuigen hebben verklaard dat de stewards en stewardessen van de DC-10 met ware doodsverachting reizigers nog naar buiten hebben weten te krijgen. Tientallen passagiers waren verlamd van schrik en bleven verstijfd in hun stoel zitten. Zij werden naar buiten gesjouwd en getild. Een stewardess zou zelfs diverse malen in en uit het vliegtuig zijn geweest om mensen eruit te halen.

Als de verhalen kloppen, heeft het Martinair-personeel precies gedaan waar het voor is opgeleid en jaarlijks herexamen doet. Cabine-personeel wordt vooral geselecteerd op stressbestendigheid en dienstbaarheid. Luchtvaartmaatschappijen erkennen dat het altijd afwachten is hoe individuele medewerkers in werkelijke noodsituaties reageren.

KLM-woordvoerder P. Offerman: 'Het wordt erin gehamerd: eerst de passagiers, dan jezelf. Maar veel hangt af van de wil van de passagier om te overleven. De een rent eruit, de ander zit verdoemd en verlamd. En dan komt de vraag: op welk moment kies je voor jezelf?' Onder de 54 doden van de ramp zijn twee stewardessen.

Term traumateam steeds vaker verbasterd

Van onze verslaggever

AMSTERDAM — De term traumateam is de afgelopen maanden steeds meer ingeburgerd geraakt. Bij de treinongevallen in Eindhoven en Hoofddorp en de vliegcrash in de Bijlmer verschenen de door de Landelijke Organisatie Trauma Teams (LOTT) uitgezonden hulptroepen veelvuldig in beeld. Ook bij de vliegcrash in Faro komt de term vaak terug, hoewel in Portugal formeel gezien geen traumateam aanwezig is geweest.

De LOTT is in 1982 opgericht door het ministerie van WVC. Ziekenhuizen werd gevraagd 24 uur per dag een team

van vier personen — een chirurg, een anesthesist en twee gespecialiseerde verplegers — paraat te hebben. Ze moeten beschikbaar zijn als zich een ongeval voordoet dat direct inzetbare gespecialiseerde hulp eist. Nederland werd in vijf sectoren ingedeeld, ieder met een eigen Centrale Post Ambulancevervoer (CPA). In het geval van de Bijlmerramp wees de CPA het team van het Amsterdamse VU-ziekenhuis aan.

Een CPA kan alleen besluiten een traumateam te sturen als ergens in Nederland een rampenplan in werking treedt. Als Nederlanders betrokken ra-

ken bij een ramp in het buitenland ontstaat een andere situatie. H. van der Reyden, medisch directeur van het AMC: 'Als de KLM het rampenplan voor Schiphol in werking had laten treden, had de CPA de leiding gekregen en de verdeling kunnen regelen.'

Er werd echter voor een andere aanpak gekozen: die van de particuliere ziekenvervoerders. Deze bedrijven beschikken over de apparatuur en verplegers die nodig zijn om zulke tochten te

begeleiden. Als het vervoer specialistische hulp vereist, wordt een beroep gedaan op ziekenhuis-specialisten, die af en toe ook voor de commerciële vervoerders werken. 'Je kunt dat een bijbaantje noemen,' zegt Van der Reyden. 'Het is echter wel zo dat het ziekenhuis altijd voorgaat.'

De twee Nederlandse hulpteams die in Faro waren, bestonden uit verpleegkundigen van de Amsterdamse ziekenvervoerder Broeder De Vries International en specialisten die door dat bedrijf en de Rotterdamse firma Bornkamp Ziekenvervoer zijn ingehuurd. Onder de vlag van Broeder De Vries gingen ook drie chirurgen, drie anesthesisten, een intensive-care-dokter en een psychiater van het ANC naar Faro. Tot een traumateam behoorden ze niet, legt Van der Reyden uit: 'Niemand anders dan een CPA kan immers een traumateam inzetten. Maar de term wordt inmiddels aardig verbasterd.'

Dinsdag arriveerden de eerste gewonden van de ramp in Faro op Schiphol. De verspreiding van die groep patiënten

over AMC en VU, gebeurt op basis van afspraken tussen die ziekenhuizen en de ziekenvervoerder. De opvang in ziekenhuizen van de grote groep gewonden die dinsdag arriveerde, was ingewikkelder. Doordat er veel verschillende ziekenhuizen bij betrokken waren, schakelde de ziekenvervoerder de sector-CPA in Amsterdam in. Die droeg zorg voor het ambulancevervoer. Van der Reyden: 'Toen was de expertise van de CPA gewoon noodzakelijk en hebben we het verder samen afgewikkeld.'

Hoewel de samenwerking uiteindelijk 'perfect' is verlopen, had hij had liever gezien dat de CPA vanaf het begin bij de actie was betrokken. 'Dan was er minder overleg nodig geweest.' Voor de opdrachtgever maakt het financieel geen verschil, zegt Van der Reyden: de tarieven liggen even hoog. Dat het team dat namens Broeder De Vries opereerde toch LOTT-jassen droeg, is toeval. 'Die hingen nu eenmaal klaar. Het maakte de mensen trouwens alleen maar beter herkenbaar.'

'Valwind is geen overmacht'

Martinair kan zich bij microburst als oorzaak van de DC-10-ramp niet blindelings beroepen op overmacht, menen deskundigen

WILLEM OFFENBERG

Martin Schröder heeft voor zijn beurt gesproken. Twee dagen na het ongeluk op de luchthaven Faro met de DC-10 schreef hij de oorzaak toe aan een valwind, die het toestel op een hoogte van vijftig meter op de landingsbaan had gesmaakt. Impliciet sprak hij hiermee de piloot en de maatschappij vrij van alle blaam.

Luchtvaartdeskundigen, juridische experts en woordvoerders van passagiersorganisaties in Europa en in de VS beweren unaniem dat Schröder meerdere redenen heeft gehad voor zijn snelle uitspraak. Het bij voorbaat vrijspreken van enige schuld van de piloot – "een 'microburst' is een natuurverschijnsel, derhalve is sprake van overmacht" – kan de onderzoekers beïnvloeden en bovendien het treffen van een voor de maatschappij gunstige financiële schikking met de slachtoffers vergemakkelijken.

De voortvarendheid waarmee Schröder het ruimen van de wind als oorzaak bekendmaakte, heeft de in Genève gevestigde Ifapa (International Federation of Airline Passenger Associations), de overkoepelende organisatie van luchtpassagiers, hogelijk verbaasd. Vooral dat Schröder de resultaten van een officieel onderzoek niet heeft afgewacht, bevreemdt directeur Pierre Condom. Als mogelijke reden voert hij aan dat Schröder probeert "slachtoffers van de ramp die van plan zouden kunnen zijn de maatschappij aansprakelijk te stellen of voor het gerecht te dagen, te ontmoedigen".

Volgens de Ifapa is het "uiterst zeldzaam, op het onwaarschijnlijke af" dat uitsluitend een plotse valwind de oorzaak is geweest. "Meestal is het een complex van omstandigheden die tot een dergelijke ramp leidt," aldus Pierre Condom. Over de suggestie dat de piloot te laat gereageerd kan hebben, zegt hij: "Op honderdvijftig voet hoogte is het inderdaad onmogelijk afdoende te reageren. Maar het noodweer

rond de luchthaven Faro had de piloot moeten alarmeren. De mogelijkheid van microbursts had hij daarbij moeten incalculeren."

Er bestaan volgens Ifapa geavanceerde landingsprocedures waarin de mogelijkheid van microbursts doeltreffend is verwerkt – ook in de verouderde DC-10's van het type waarmee Martinair vliegt. De meeste DC-10's zijn tegenwoordig uitgerust met 'avionics', hoogwaardige elektronica die de weersgesteldheden verantwoordt, met inbegrip van de mogelijkheid van valwinden.

Medio jaren tachtig heeft de FAA, de Federal Aviation Agency, ofwel de Amerikaanse Luchtvaartdienst, een omvangrijk programma gelanceerd om bemanningen te onderwijzen over preventieve maatregelen bij valwinden en andere natuurverschijnselen tijdens de landing. Een handboek is samengesteld, genaamd *Windshear Pilot Guide* en er zijn verder speciale *Windshear Trainings Programmes* ontwikkeld, met inbegrip van video's. Aanleiding was de ramp met een Lockheed Tristar van Delta Airlines op 2 augustus 1985 tijdens een vlucht tussen Dallas en Fort Worth, waarbij 135 doden vielen. *Windshear*, valwind, is als oorzaak genoemd.

Bij valwind heeft de piloot bijzonder weinig tijd om te reageren. In de *flight manual*, staat aangegeven hoeveel tijd passeert nadat de piloot vol gas geeft en voordat het vliegtuig effectief reageert. Offi-

cieel gaan er bij deze vliegtuigtypes gemiddeld acht seconden overheen. Dat is een ruime schatting. In de praktijk reageert een DC-10 sneller. Na ongeveer zes seconden verhoogt het toestel de snelheid al. Van 1970 tot 1987 zijn in de VS zeventien gevallen van valwind als oorzaak van een ongeluk geregistreerd, waarvan zeven met fatale afloop. Bij al deze ongelukken was sprake van zwaar weer, zoals hevige turbulentie, onweer, bliksem en/of zware regenval.

Tijdens de landing van Martinairs DC-10 in Faro onweerde het en regende het hevig. Pierre Condom: "De condities waren uitermate geschikt voor het verschijnsel valwinden."

De aansprakelijkheid van een piloot is nader omschreven in een lijvig rapport uit 1987 van de National Transportation Safety Board. Dit onafhankelijke orgaan leidt alle onderzoeken in de VS naar vliegcrashes. Het rapport stelt: "De piloot is als eerste aansprakelijk voor het trotseren of het omzeilen van zwaar weer. Hij heeft totale zeggenschap over het vliegtuig. Hij alleen is verantwoordelijk voor het vliegtuig en voor de passagiers. Als hij bijvoorbeeld twijfelt aan de adviezen van de luchtverkeersleiding wordt hij verondersteld naar eigen goeddunken te handelen."

Pierre Condom: "Kortom: de piloot is altijd aansprakelijk, zelfs in het geval dat hij onvoldoende ge-

traind zou zijn. Je kunt je verantwoordelijkheid niet afschuiven op noodweer of op een microburst."

Warren Dean van het advocatenkantoor Kelly, Dire and Warren in Washington voorziet bij een eventuele rechtszaak tegen Martinair "uitvoerige juridische haarkloverij" over de definitie van zwaar weer. De vraag: "Had de piloot de mogelijkheid van valwinden redelijkerwijs kunnen voorzien?" zal dan centraal staan, zo voorspelt hij. Als het daadwerkelijk tot een gerechtelijke procedure mocht komen, dan zou jurist Sandy Murdock van Daker and Worthington in Washington zich 'als eerste op deze vraag concentreren: "Ik zou zeggen dat het nogal lastig is voor een verzekeringsmaatschappij om vol te houden dat valwind een risico is dat zij niet kunnen dekken. Typische uitzonderingsgevallen van overmacht zijn bijvoorbeeld acties van politieke aard, een aanval in oorlogsgebied bijvoorbeeld, of een 'act of God'. In dat laatste geval is ingevolge het Verdrag van Warschau van 1929 sprake van overmacht, zoals bij een natuurramp. Maar over wat een act of God wel of niet juridisch impliceert en over wat er eigenlijk beschouwd zou kunnen worden als 'normaal weer' en wat als 'zwaar weer', daarover is een flinke juridische boom op te zetten. Bij beantwoording van die vragen is bepalend dat een microburst waarneembaar is. Er bestaan immers systemen voor aan boord."

Smartegeld ook voor psychisch leed

JAN MEEUS

Ook niet fysiek gewonde passagiers van de neergestorte DC-10 van Martinair blijken recht op smartegeld te hebben. Zij kunnen daartoe een schadeclaim indienen, op grond van de zogeheten shock-schaderegeling, een bepaling die per 1 januari van 1992 in het Nieuw Burgerlijk Wetboek is

opgenomen. Voor die tijd was een dergelijke claim niet mogelijk. Hoe hoog deze schadeclaims kunnen uitvallen is onduidelijk omdat er, aldus mr. H. Bouma schadeadvocaat te Den Haag, nog geen jurisprudentie over bestaat. Maar hij acht een smartegeld van "enkele tienduizenden guldens" mogelijk. De juridische relatie tussen passagier en vervoerder

wordt geregeld in het in 1929 afgesloten Verdrag van Warschau. In deze overeenkomst is de maximale schadevergoeding bij een vliegtuigongeluk, veroorzaakt door overmacht, gesteld op tien-duizend dollar. In aanvullende overeenkomsten, die ook door Martinair zijn onderschreven is dat bedrag inmiddels opgetrokken tot 75.000 dollar.

De impulsiviteit van Martinair Schröder

Betrokken, maar voorbarig. Profiel van Martin Schröder, president-directeur van Martinair.

ARNO KANTELBERG

Voorzitter Bart Bakker van de Internationale Vliegersfederatie Ifalpa en Schröders grootste criticus van de laatste dagen vindt hem een man "om bewondering voor te hebben". Maar: "Zijn uitspraken over de oorzaken van het ongeluk kunnen een hoop schade aanrichten bij het onderzoek. Men kan op het verkeerde been worden gezet."

Martin Schröder, president-directeur van *that other Dutch airline*, keerde dinsdag met spoed terug van zijn vakantieadres in het Caraïbisch gebied en had, na een gesprek met enkele bemanningsleden van het rampvliegtuig, een sluitende verklaring voor de crash: een onverwacht harde valwind vlak voor de landing. Bakker: "De vergelijking met de geruchten na de Bijlmer-ramp dringt zich op. Ook toen zeiden we: ga niet te ver met enen. leren. Dat is niet prettig voor het onderzoeksteam, maar zeker niet voor de slachtoffers."

Martin Schröder, de *founding father* van Martinair, is, zoals ook Bakker bekend, een impulsief man. Dat was hij al op de voortgezette vliegopleiding in Gilze-Rijen, waar Schröder volgens John Block "al een opvallende jongen" was. John Block, voegde zich na

die opleiding bij Schröder, die inmiddels met een andere schoolgenoot een luchtrecclamebedrijfje had opgezet in de Amsterdamse Roerstraat. Later zouden de beide pioniers Block en Schröder elkaars felste concurrenten worden, nadat Block de overstap maakte naar Transavia en zelfs een eigen vliegtuigmaatschappij, Air Holland, oprichtte. Block in zijn onlangs verschenen memoires daarover: "Martin duldt geen concurrentie. Van niemand. Een concurrent moet worden overgenomen of de nek omgedraaid. Zo zit Martin in elkaar."

Prins Bernhard signaleert in het jubileumboek *Martinair 1958-1983* behalve veel goede eigenschappen ook "opstandigheid en een zekere mate van eigenwijsheid" bij Schröder. Zelf mag de meer dan twee meter lange president zich graag, en niet zonder gevoel voor eufemisme, typeren als een man die sterk communiceert. "Ik weet van mezelf dat ik extrovert ben."

Johann Martin Schröder (61) werd geboren in Amsterdam, maar groeide op in Ouderkerk aan de Amstel. Hij was enig kind van een moeder die al op jonge leeftijd overleed. De opvoeding die door de huishoudster werd overgenomen, omschreef hij later als Spartaans. Tegen het weekblad *Libelle* bekende hij: "Ik mocht niks. En als je dan als kind toch iets wil bereiken, dan wordt het bijna een sport om je wil door te zetten. Ik heb er, behalve veel

teleurstellingen, een behoorlijk doorzettingsvermogen aan overgehouden."

Hij was op zijn zeventiende de jongste leerling-vlieger van de Koninklijke Luchtmacht, maar hij zou naam maken in de burgerluchtvaart. In 1958 richtte hij Martin's Air Charter (MAC) op. "Je koopt een Dakota, je neemt wat mensen in dienst en voor je het weet beland je in het straatje-perk," vertelde hij in 1984.

John Block was zeven jaar lang zijn rechterhand, maar verliet in 1965 gedesillustioneerd MAC. Hun grote vriendschap veranderde in een vorm van zakelijke animositeit ("botsende karakters van twee stieren," aldus Block). De eigengereide Schröder, die in 1962 in de echt verbonden werd met stewardess Tineke Nipshage (collega Block was al eerder met stewardess Rietje getrouwd), moest in 1963 lijdzaam toezien hoe de groeiende financiële risico's hem noopten externe financiers binnen te halen. Het bedrijf kwam voor een groot deel in handen van de Koninklijke Nedlloyd Groep (49 procent) en KLM (25 procent).

Het vlieggebied was stevig gegroeid, had inmiddels meer dan honderd werknemers en er diende zich een nieuwe era aan waarin de pater familias niet meer al zijn employees van naam kende. Schröder zag, en doet dat bij vlagen nog wel eens, zijn fir-

ma als een grote familie. Wim van Staveren bijvoorbeeld, de gezagvoerder van de afgelopen maandag verongelukte DC-10, was al 23 jaar in dienst van Martinair. Momenteel werken er zo'n anderhalfduizend mensen, maar de president mag nog altijd graag vanuit zijn kantoor op de vierde verdieping afdalen om te controleren of zijn stewardessen hun hoedjes dragen. Niet voor niets noteerde prins Bernhard in eerdergenoemd liber amicorum: "Martin Schröder heeft een enorme hekel aan mensen die zich niet behoorlijk op vergaderingen voorbereiden en hij houdt van orde en netheid."

De prins-gemaal is een goede vriend - ze mogen graag samen jagen en vliegen - en Martinair levert dan ook de stewardessen, de bemanning, en de catering van de PBX, het regeringsvliegtuig waarin onder anderen Beatrix zich verplaatst. De vriendschap werd enkele jaren geleden door de Nederlandse *yellow press* vertaald in een amoureuze relatie tussen dochter Paulette Schröder (de oudste van drie) en kroonprins Willem Alexander. Het mocht niet zo zijn.

In 1996 wil hij het voor gezien houden als president-directeur, althans die datum riep hij ooit. Het wachten is op het vastleggen van zijn herinneringen, waarbij hij, evenals aartsvijand/vriend John Block, ongetwijfeld voortva-

Schiphol wil valwindradar

JAN MEEUS

De luchthaven Schiphol zal op korte termijn beginnen met de installatie van een zogenaamde dopplerradar waarmee het mogelijk is valwinden of microbursts, zoals die zich voordeden tijdens het ongeluk met de DC-10 van Martinair in Faro, vroegtijdig te signaleren. Dit zegt G. Groen, hoofd van de luchtvaartmeteorologische dienst van het KNMI op Schiphol. Het is volgens Groen overigens niet on-

waarschijnlijk dat het ongeluk in Faro de installatie van deze apparatuur in heel Europa zal versnellen. In Faro is een dergelijke installatie niet aanwezig, ook al komen dergelijke zware valwinden in het Middellandse Zeegebied regelmatig voor. In Amerika zijn de dopplerradars al enige jaren in gebruik.

Overigens kunnen dergelijke radarinstallaties geen ongelukken voorkomen. "Een dopplerradar had de valwinden ten tijde van het ongeluk zeker kunnen signaleren, maar het is niet te zeggen of het ongeluk daarmee had kunnen worden voorkomen," aldus Groen.

Rampenteam identificeert 28 slachtoffers van vliegramp Faro

Van een onzer verslaggevers

SCHIPHOL — Het rampen identificatieteam (RIT) van de rijkspolitie heeft tot nu toe 28 van de 54 slachtoffers van de vliegramp in Faro kunnen identificeren. De familieleden zijn op de hoogte gebracht.

Het is nog niet duidelijk, hoe lang de identificatie van de overige 26 slachtoffers zal duren. Volgens de woordvoerder van het team, A. de Jong, is het onderzoek van de stoffelijke resten afgerond en richt het team zich nu op het verwerken van de gegevens, onder meer de medische dossiers.

Van de drie passagiers die nog werden vermist, zijn er twee teruggevonden. Een vrouw blijkt in coma te liggen in een Nederlands ziekenhuis. Een jongeman die als vermist te boek stond, is volgens Martinair-woordvoerder U. Buys inmiddels als een van de slachtoffers geïdentificeerd. Vandaag vertrekken leden van het RIT naar Portugal, om te helpen bij het zoeken naar de laatste vermiste passagier. Het team zal mogelijk nog één keer het wrak van de DC-10 van Martinair onderzoeken.

Tijdens de kerstdagen zijn drie van de zeven in Portugal achtergebleven zwaar gewonden naar Nederland vervoerd. Van de gewonden die vorige week al in Nederlandse ziekenhuizen werden opgevangen, is een flink aantal inmiddels naar huis teruggekeerd. Op één patiënt in het Rotterdamse Zuiderziekenhuis na, verkeert niemand meer in levensgevaar.

Het verbond van verzekeraars heeft laten weten, dat de reis- en ongevallenverzekeraars zich 'soepel' zullen opstellen bij claims van passagiers van de DC-10. Passagiers met een annuleringsverzekering krijgen de hele reisom vergoed, terwijl ook voor andere schade — zoals verloren gegane bagage — de gedupeerden 'begripvol tegemoet zullen worden getreden'.

Snelheidsverschillen

Het KNMI heeft gisteren tegengesproken, dat naar aanleiding van de ramp in Faro, in Nederland nieuwe zogenaamde Dopplerradars worden geïnstalleerd, waarmee snelheidsverschillen van de wind beter kunnen worden geregistreerd. Volgens het hoofd van de luchtvaartmeteorologische dienst op Schiphol, G. Groen, was vorig jaar al besloten dergelijke radars in Den Helder en De Bilt op te stellen. Voordeel van de nieuwe radar is onder meer dat het weer boven de Noordzee beter kan worden gevolgd.

Directeur Biemond van Rotterdam Airport, die door minister Maij (verkeer) is aangewezen als onafhankelijk leider van

het Nederlandse onderzoeksteam dat de Portugezen steunt bij het onderzoek naar de vliegramp, heeft gisteren op Schiphol besprekingen gevoerd met de rijkspolitie en de rijksluchtvaartdienst. Het is nog niet bekend, of hij op korte termijn naar Faro vertrekt om daar het onderzoek voort te zetten.

Onderzoek

Een aantal overlevenden van de vliegramp in Faro wil dat de ervaringen van de passagiers van de verongelukte DC-10 van Martinair gebruikt worden bij het onderzoek naar de oorzaak van het ongeluk. Initiatiefnemer R. Sötemann, die met vrouw en dochtertje het ongeluk in Portugal overleefde, zegt inmiddels al een aantal medestanders te hebben gevonden.

„Het gaat er om dat bepaalde zaken duidelijk worden.” Sötemann heeft grote twijfels over de lezing van Martinair-directeur Schröder over de gebeurtenissen voor en tijdens de fatale landing. Volgens Sötemann maakte een van de motoren tijdens de vlucht al een vreemd geluid, een indruk die ook andere passagiers zouden hebben gehad. „En de piloot heeft, in tegenstelling tot wat Schröder verklaarde, wel gelijk een eerdere landingspoging gedaan.”

Volgens hem moet ook duidelijk worden of de piloot door de slechte weersomstandigheden niet onverantwoorde risico's heeft genomen door de landingspogingen in Faro voort te zetten. „Volgens een aantal passagiers waren er hagelstenen op de vleugels te horen, terwijl Martinair sprak van een bulig weertje.”

Contact

Sötemann heeft met het ministerie van verkeer contact opgenomen over zijn plan. „Mij is door het bureau onderzoek luchtongevallen toegezegd dat de ervaringen van betrokkenen worden meegewogen.” Een woordvoerder van Martinair nodigde de passagiers gisteren nadrukkelijk uit 'met hun verhalen naar de maatschappij te komen'.

Vandaag zal de rijksvoorlichtingsdienst bekendmaken, wie woensdag namens het Koninklijk Huis aanwezig is op de herdenkingsdienst voor de slachtoffers van de ramp met de DC-10. De dienst, die 's middags om drie uur begint in een hangar op Schiphol, wordt door de NOS rechtstreeks uitgezonden op Nederland 3. Ook Radio 1 zal van dat tijdstip af verslag doen.

Ruim helft van stoffelijke overschotten geïdentificeerd

Schiphol — Het Rampen Identificatie Team (RIT) van de rijkspolitie heeft 28 van de in totaal 54 stoffelijke overschotten van de vliegcrash in Faro geïdentificeerd. Het RIT meldde tevens dat het onderzoek naar de twee vermiste personen inmiddels heeft geleid tot de vaststelling van de identiteit van één van hen. Het gaat om een vrouw die in het Zuiderziekenhuis in Rotterdam ziekenhuis in coma ligt. De vrouw bleef geruime tijd na de crash onbekend, omdat de Portugese hulpverleners een aantal namen niet juist hadden weergegeven. In het ziekenhuis werd zij pas het afgelopen weekeinde door familieleden herkend.

Donderdag meldde zich een vermiste vrouw. Zij was naar familie gereisd.

Van de vijf verpleegden op de intensive-care brandwondenafdeling van het Zuiderziekenhuis zijn er twee naar andere afdelingen overgebracht. Van twee van de drie patiënten die

nog op intensive care liggen is de toestand stabiel. De derde is er ernstig aan toe. De toestand van de gewonde slachtoffers in ziekenhuizen in Amsterdam, Groningen en Utrecht en het brandwondencentrum in Beverwijk is redelijk tot stabiel. Donderdag kwamen drie zwaargewonde passagiers aan op Schiphol. Er verblijven nu nog vijf slachtoffers in Portugese ziekenhuizen. In totaal liggen nog 79 passagiers in verschillende ziekenhuizen.

Het Verbond van Verzekeraars zegt dat de claims van de slachtoffers soepel en snel zullen worden gehonoreerd door de reis- en annuleringsverzekeraars.

De NOS zal de herdenkingsdienst rechtstreeks uitzenden op radio (Radio 1) en tv (Nederland 3). Prinses Juliana en prins Bernhard zullen namens het koninklijk huis aanwezig zijn. De regering is vertegenwoordigd door premier Lubbers, vice-premier Kok en minister Maij-Weggen.

28 Doden vliegcramp geïdentificeerd

SCHIPHOL • ANP

Het Rampen Identificatie Team (RIT) heeft 28 van de 54 dodelijke slachtoffers van de vliegcramp in Faro geïdentificeerd. Het RIT meldde gisteren tevens dat er nog één vermiste is. De tweede vermiste bleek gisteren een vrouw te zijn die in een Nederlands ziekenhuis in coma ligt. Vandaag reizen vijf leden van het RIT naar Faro om naar de

laatste vermiste passagier te zoeken.

Van de vijf verpleegden op de intensive-care brandwondenafdeling van het Zuiderziekenhuis in Rotterdam zijn er twee naar andere afdelingen overgebracht. Het AMC in Amsterdam heeft zeventien slachtoffers ontslagen, uit het VU-ziekenhuis werden nog eens vijf mensen naar huis gestuurd. Er verblijven nu nog vijf slachtoffers in

Portugese ziekenhuizen.

De NOS zal de herdenkingsdienst woensdag voor de slachtoffers vanaf 14.55 uur rechtstreeks uitzenden op radio (Radio 1) en televisie (Nederland 3). Prinses Juliana en prins Bernhard vertegenwoordigen daar het Koninklijk Huis. Namens de regering zijn premier Lubbers, vice-premier Kok en minister Maij-Weggen van verkeer en waterstaat aanwezig.

Passagiers: Motor DC-10 was niet goed

AMSTERDAM • GPD

Vier overlevenden van de vliegcramp in Portugal willen getuigenverklaringen afleggen die bij het onderzoek naar het ongeluk moeten worden betrokken. „Er is meer aan de hand geweest met het toestel dan Martinair ons wil doen geloven”, meent initiatiefnemer Rob Sötemann uit Amsterdam.

De actie van Sötemann wordt

gesteund door zijn vriendin Petra Bakker en medepassagiers Petja Oostdam en Michael Langestraat uit Ruigoord. Zij raakten allen bij de ramp gewond. „Volgens ons ging het al fout bij het vertrek. Er was duidelijk iets mis met een van de motoren.”

Volgens Sötemann en Bakker werd voor het vertrek van de DC-10 geroepen: „De techniek is nog niet klaar. Twee van onze mensen zijn eraan bezig.” Na

35 minuten vertrok het toestel alsnog. Het viel Sötemann op dat er tijdens de *take-off* „iets mis was met een van de motoren. We hoorden we een krasend geluid, net of een motor niet het volle vermogen kon maken”.

Volgens Martinair-woordvoerder Buys is van een defect aan een motor nog niets gebleken. De vertraging kwam door inchecken en de catering.

Familie Verschuren nog niet van de schrik bekomen

'Je gelooft niet dat je er bij was'

HAARLEM • BILL MEYER

Eerste kerstdag is de Haarlemse familie Verschuren weer kort bij elkaar geweest. De zeven overlevenden van vlucht MP 495, die vandaag een week geleden op Faro verongelukte, praten veel met elkaar over het ongeluk. Zo raak je je emoties het beste kwijt. Tijd om na te denken is er nauwelijks geweest. Er moesten veel praktische zaken worden geregeld. Paspoorten, rijbewijzen, betaalpasjes, ze zijn ze allemaal kwijt. Dankzij de hartverwarmende hulp van familie en burens kwamen zij tijdens de kerstdagen niets te kort.

Zondagmiddag. Rien en Toos Verschuren en hun dochter Henny willen wel praten. Dochter Cokkie, haar man Peter en de twee kleinkinderen voelen daar niet voor. Johan (11) en Annemarie (9) waren de laatste dagen een beetje uit hun doen.

Rien, Toos en Henny praten honderduit over de ramp. Rien: „Je bent er constant mee bezig. Het maalt voortdurend door je hoofd. Als ik de beelden van het wrak zie, denk ik: hoe zijn wij daar ongeschonden uitgekomen. Je gelooft gewoon niet dat je er zelf bij was.”

Toos: „Je wordt er telkens aan herinnerd. Als je naar iets grijpt, zoals een kammetje of een portemonnee. Onze kleindochter Annemarie, die zeer nuchter is gebleven, realiseert zich nu pas dat zij haar knuffelbeest kwijt is.”

De dagen in Portugal zijn als een film aan de familie voorbijgegaan. Rien: „Je gaat over op de automatische piloot.” Toos: „Hoe ik eruit gekomen ben weet ik niet. Ik geloof dat iemand mij heeft geduwd. Wel heb ik tot mijn schrik ervaren dat je in zo'n situatie voor jezelf vecht. Voor je eigen leven.”

De familie is vol lof over de hulpverlening ter plekke en voor de opvang thuis. Rien: „De terugreis was heel emotioneel. Bij het opstijgen in Faro en het landen op Schiphol kropen veel mensen huilend bij elkaar in de armen. Van elke trilling schrok je.”

Op Schiphol aangekomen is de familie meteen naar huis gegaan. Bij schoonzoon Peter stond de koffie klaar. Henny: „Wij hebben uren met elkaar gepraat. Over de ramp. Over hoe ieder die heeft beleefd. Daarna ben ik naar huis gegaan. Bij mijn burens heb ik de sleutel

gehaald. Zij waren geweldig. Van hen kreeg ik eten voor de volgende dag.”

Op kerstavond is Henny met haar ouders naar een mis geweest. Henny: „Wij gaan niet elke week naar de kerk. Maar nu moest het even. Ik ben er van overtuigd dat ergens daarboven een beschermengel over ons waakt. Want hoe is het mogelijk dat wij met z'n zevenen ongedeerd uit dat wrak zijn gekropen? Dat wij, terwijl wij om niet-rokers-plaatsen hadden gevraagd, toch achterin bij de rokers terecht kwamen? Dat in de niet-rook afdeling de meeste slachtoffers zijn gevallen.”

Van Martin Schröder hebben zij een brief en een bloemstuk gekregen. Rien: „Ik heb mij wel geïrriteerd aan de uitspraken van Schröder dat het weer de oorzaak van de ramp was. Dat vind ik voorbarig. Verder ben ik er bijna zeker van dat wij zijn doorgestart. Dat konden wij op het videoscherm met de vluchtgegevens zien.”

Woensdag gaat de hele familie naar de rouwplechtigheid op Schiphol. Ook de kleinkinderen. Want de familie mag de ramp wel hebben overleefd, verwerkt hebben zij die nog lang niet.

Slachtoffers Faro-ramp geïdentificeerd

SCHIPHOL - Het Rampen Identificatie Team (RIT) van het korps Rijkspolitie heeft inmiddels van 28 dodelijke slachtoffers van de vlieg-ramp in Faro de identiteit kunnen vaststellen. Het RIT heeft dit zaterdag bekend-gemaakt.

Eén van de drie passagiers van de DC-10 die sinds het ongeluk maandag werden vermist, is terecht. De vrouw meldde zich afgelopen donderdag bij Martinair. Volgens de zegsman bleek de Nederlandse vrouw na het ongeluk naar familie in de Algarve te zijn gegaan. De vrouw werd er door haar familie op geattendeerd dat zij zich even moest melden. De lijst van vermiste passagiers bedraagt nu officieel nog 56 namen. Na het ongeluk zijn 54 stoffelijke resten geborgen.

Het Verbond van Verzekeraars liet weten de schadeclaims van de slachtoffers van de vlieg-ramp in Faro snel en soepal te zullen honoreren. Bagage die verloren is gegaan of in Portugal is achtergebleven zal op basis van total-loss worden vergoed. Volgens het verbond zullen gedupeerden voor wat betreft het aantonen van de schade „uiterst begripvol tegemoet worden getreden”.

Aansprakelijkheid

De berichtgeving in NRC Handelsblad van 23 december over de aansprakelijkheid voor de schade van de vliegcrash in Portugal jl. en met name de geciteerde zinnen die door de directeur en co-directeur van het Instituut voor Lucht- en Ruimterecht van Leiden zouden zijn uitgesproken, verdienen nadere toelichting, die ik hierbij namens de heer P.M.J. Mendes de Leon en het Instituut mag geven. Wanneer zinnen uit een betoog worden gelicht kan hun betekenis verkeerd overkomen en wordt een standpunt onvolledig en daarmee onjuist weergegeven. Als Mendes de Leon over 'in de kou (laten) staan' heeft gesproken, dan kan dat alleen maar slaan op een 'juridische', niet noodzakelijk een financiële, kou. Er zijn nu eenmaal gevallen waarbij niemand juridisch aansprakelijk kan worden gesteld voor de opgetreden schade. Dat zou in dit geval zo kunnen zijn. Terecht heeft Martinairs directeur Schröder hierop gewezen. Hij heeft daar echter onmiddellijk aan toegevoegd dat niemand zich zorgen hoeft te maken: in de gevestigde grote luchtvaart, en daar hoort Martinair zeker bij, is het namelijk zo dat juridisch een risico-aansprakelijkheid tegenover de passagiers kan gelden waarbij schuld geen rol speelt, en dat ook in geval deze risico-aansprakelijkheid niet juridisch toepasselijk is en derhalve schuld-aansprakelijkheid geldt, de risico-aansprakelijkheid toch door de betrokken luchtvaartmaatschappij in de praktijk wordt aangehouden. Dat stelt Mendes de Leon ook. Het is van belang dat in gedachten te houden. Gelet op bovenstaande, maakt het artikel van de uitlatingen van het Instituut dan ook geheel onnodig een kritiek van mijn Instituut op de heer Schröder.

H.A. Wassenbergh,
vz Inst. Lucht- en Ruimterecht,
Den Haag.

Nog één slachtoffer vliegramp vermist

Door een onzer redacteurs

ROTTERDAM, 28 DEC. Van de 340 inzittenden van de DC-10 van Martinair die vorige week maandag op het vliegveld van het Portugese Faro verongelukte, wordt nog één vermist. Vijf leden van het rampen-identificatieteam van de rijkspolitie zijn vanmorgen naar Faro vertrokken om deze persoon te zoeken.

Het team heeft nu 35 van de 54 dodelijke slachtoffers van de vliegramp geïdentificeerd, onder wie twee bemanningsleden. Donderdag meldde zich bij Martinair op Schiphol de moeder van een van de drie toen nog vermiste personen. De vermiste vrouw verkeert in goede gezondheid. Ze bleek meteen na het ongeluk naar familie in Portugal te zijn gegaan.

De tweede vermiste is dit week-einde in het Zuiderziekenhuis in Rotterdam aan de hand van gebitsgegevens geïdentificeerd. Het betreft een vrouw naar wie door niemand navraag was gedaan. De vrouw ligt in coma. Familie in Groot-Brittannië is inmiddels op de hoogte gesteld.

Van de slachtoffers van de vliegramp zijn gisteren enkele tientallen uit het ziekenhuis ontslagen. Verspreid over acht ziekenhuizen, waaronder de drie brandwondencentra in Beverwijk, Rotterdam en Groningen, worden nu nog 75 slachtoffers verpleegd. Daarnaast liggen in ziekenhuizen in Portugal nog vier gewonden van wie de toestand zo ernstig is dat zij niet naar Nederland kunnen worden vervoerd.

Woensdag wordt in hangar 32 op Schiphol een herdenkingsdienst voor de dodelijke slachtoffers van de vliegramp gehouden. De dienst zal gelijktijdig op Radio 1 en Nederland 3 worden uitgezonden. De Rijksvoorlichtingsdienst liet vanmorgen weten dat prinses Juliana en prins Bernhard de herdenkingsdienst zullen bijwonen. Namens het kabinet worden premier Lubbers, vice-premier Kok en minister van verkeer en waterstaat Maij-Weggen verwacht.

RIT vrijwel gereed met identificatie

In Portugal zoektocht naar vermiste

(Van een verslaggever)

SCHIPHOL – Nederlandse rechercheurs zijn vanochtend naar Portugal vertrokken om de laatste vermiste van de vliegramp met de DC-10 van Martinair te zoeken. Van de 54 slachtoffers zijn er inmiddels 28 geïdentificeerd. Het Rampen Identificatieteam (RIT) verwacht alle slachtoffers voor woensdag te hebben geïdentificeerd.

Voor de Kerst werden nog drie inzittenden van de DC-10 vermist. Eén van hen, een Nederlandse vrouw, heeft zich donderdag gemeld bij Martinair. Ze bleek na het ongeluk naar familie in de Algarve te zijn gegaan.

Dit weekeinde werd een tweede vermiste in een Nederlands ziekenhuis aangetroffen. Het gaat om een vrouw die in coma ligt. De familie van de vrouw woont in Engeland en is inmiddels door het RIT op de hoogte gesteld.

Het onderzoek aan de stoffelijke resten werd zaterdag afgerond. Het RIT richt zich de komende dagen volledig op het verwerken en vergelijken van de onderzoeksgegevens om te komen tot de vaststelling van de identiteit van de overige dodelijke slachtoffers. De sterkte van het

onderzoeksteam is teruggebracht tot 35 mensen.

De toestand van gewonden die in ziekenhuizen in Amsterdam, Groningen, Rotterdam, Utrecht en het brandwondencentrum in Beverwijk verblijven, is redelijk tot stabiel. Eén man met ernstige brandwonden verkeert nog in levensgevaar. De afgelopen dagen zijn 23 gewonden uit ziekenhuizen ontslagen. Donderdag kwamen drie zwaargewonde passagiers uit Portugal aan op Schiphol. Er verblijven nu nog vijf slachtoffers in Portugese ziekenhuizen.

De herdenkingsdienst wordt woensdag om drie uur rechtstreeks uitgezonden op radio en televisie. Prinses Juliana, prins Bernhard, premier Lubbers en de ministers Kok en Maij-Weggen wonen de dienst bij.

Radar op Schiphol kan valwinden zien

(Van een verslaggever)

SCHIPHOL – De Meteorologische dienst op Schiphol krijgt in 1995 een nieuw radarsysteem dat ook in staat is valwinden te registreren. Een dergelijke windscheuring zou de ramp met het Martinair-vliegtuig in Faro hebben veroorzaakt. Volgens het hoofd van Meteo Schiphol, G. Groen, gaat het om de reguliere vervanging van de Nederlandse weerradars.

Sinds een Fokker Friendship van de NLM in 1981 door een sterke valwind neerstortte, ijvert het KNMI voor een systeem dat in staat is valwinden te registreren. "Dat is pas sinds kort technisch mogelijk," aldus Groen. "In Amerika staan op enkele plaatsen Doppler-radars opgesteld, die verticale winden kunnen registreren."

"We moeten er nu voor gaan zorgen dat de informatie de vliegers zo snel mogelijk bereikt," zegt Groen. Volgens hem zijn vliegers alleen in staat

snel op valwinden te reageren als de vliegtuigen worden uitgerust met Doppler-radars. Nieuwe vliegtuigtypen kunnen al met een dergelijk systeem worden uitgerust.

Volgens Groen zou een Doppler-radar de ramp in Portugal waarschijnlijk niet hebben voorkomen. "Het weer heeft maar een beperkte rol gespeeld. Het was rommelig, maar de windsnelheden waren niet extreem. Het onderzoek moet uitwijzen wat de hoofdoorzaak van de ramp was."

Nog één slachtoffer van Faro-ramp vermist

Identiteit 28 doden staat vast

Van onze verslaggevers

AMSTERDAM/FARO, maandag

Het Rampen Identificatieteam (RIT) heeft inmiddels 28 slachtoffers van de DC10-ramp geïdentificeerd. De stoffelijke overschotten van 54 passagiers, formeel door justitie in beslag genomen, zijn na het technisch onderzoek door het RIT in de afgelopen dagen overgebracht naar het mortuarium van een begrafenisonderneming in Amsterdam-Osdorp.

Voor de herdenkingsdienst worden de kisten indien de familie dat wenst, weer naar de hangar op Schiphol-Oost vervoerd.

Op dit moment wordt nog één persoon vermist. „Een andere vermiste, een vrouw, heeft zich alsnog gemeld. Zij was direct na het ongeluk in een auto gesprongen en naar familie doorgereisd. De familie had haar geadviseerd toch nog even contact op te nemen met Martinair. Overigens begrijpen wij de reactie van de vrouw wel. Het is een shockreactie, waarvoor de deskundigen ons ook gewaarschuwd hadden”, verklaart Udo Buys.

Een andere vrouw op de eerdere vermistenlijst blijkt in coma in een Nederlands ziekenhuis te liggen. Bij de Portugese autoriteiten, die het onderzoek leiden naar de oorzaak van het verongelukken van de Martinair DC10, bestaat het ernstige vermoeden dat onder het vliegtuig zich nog het stoffelijk overschot van één slachtoffer bevindt.

Die passagier zou bij de crash uit het vliegtuig geslingerd zijn en onder het wrak terecht zijn gekomen, zo luidt deze theorie. Een vijfmansdelegatie van het RIT gaat vandaag weer naar Faro om dit onderzoek af te ronden. Een politie-woordvoerder op de Portugese luchthaven zei dat het wrak in gedeelten zal worden opgetakeld. De politie zal hiervoor grote kraanwagens inzetten.

Het onderzoek naar de oorzaak van de ramp ging ook tijdens de Kerst (de Portugezen kennen slechts één kerstdag) gewoon door. Op het luchthaventerrein, waar de DC 10 is verongelukt, is een groot gebied met rode vlaggen afgezet. Het terrein binnen die afzetting is verboden gebied voor een ieder, die niets met het onderzoek te maken heeft. Politie-functionarissen in twee politieauto's houden permanent de wacht.

Het onderzoek van de zwarte doos in de VS en de cockpitrecorder in ons land is nog in volle gang. Deze gegevens moeten bovendien eerst ook nog met elkaar vergeleken

worden, alvorens definitieve conclusies getrokken kunnen worden en de zeer snelle en bekritiseerde lezing van Martinair-baas Martin Schröder over onvoorziene weersomstandigheden in het algemeen en een plotselinge zijwind in het bijzonder bevestigd of ontkend kan worden.

Martinair heeft drieduizend mensen uitgenodigd voor de plechtige herdenkingsdienst, die woensdag a.s. gehouden wordt in hangar 32 op Schiphol-Oost ter nagedachtenis aan de slachtoffers van de ramp met de DC10 'Anthony Ruys'.

„Alle overlevenden, hun familie en de nabestaanden zijn persoonlijk benaderd en uitgenodigd. Wij geven de hoogste prioriteit aan het onderhouden van direct contact met deze mensen”, aldus Martinair-woordvoerder Udo Buys. Verder zullen vele hoogwaardigheidsbekleders

uit binnen- en buitenland de dienst bijwonen.

Tientallen mensen onder leiding van Tineke Schröder, de echtgenote van topman Martin Schröder, zijn bij de chartermaatschappij bezig met de organisatie van de dienst. Bij De Elzenhof, dat vorige week in eerste instantie dienst deed als opvangcentrum voor familie van de passagiers van het ramptoestel, worden grote tenten gebouwd voor de ontvangst van de families.

Intussen heeft president-directeur Martin Schröder alle in Nederland verpleegde gewonden bezocht en een groot aantal nabestaanden. Op dit moment worden nog ruim zestig gewonden van het vliegongeluk met de kerst-vakantievaarders verpleegd in Nederlandse ziekenhuizen. Enkele patiënten, met brandwonden tot 65% van de huidoppervlakte en gecompliceerde fracturen van o.a. wervelkolom en borstbeen, verkeren in acuut levensgevaar.

In Faro en Lissabon verblijven nog vier slachtoffers, wier toestand nog zo kritiek is, dat vervoer naar ons land niet verantwoord is.

Enige honderden Portugezen hebben de Kerst gebruikt om met de auto een kijkje te nemen bij de verongelukte DC 10 van Martinair, die nog altijd naast de landingsbaan van de luchthaven van Faro ligt.

Nederlandse kolonie herdenkt ramp

Van onze speciale verslaggever

FARO, maandag

Een deel van de 4500 zielen tellende Nederlandse gemeenschap in de Algarve heeft gisteren in eigen kring een emotionele herdenkingsdienst gehouden ter nagedachtenis van de slachtoffers van de vliegcrash in Faro.

De ramp heeft ook in de Nederlandse gemeenschap in de Algarve diepe wonden geslagen; veel passagiers waren op weg naar Nederlandse familie of vrienden om onder de Portugese zon de kerst door te brengen.

Op initiatief van het interkerkelijk Algarve-pastoraat, werd gistermorgen door de Nederlandse dominee A.L. van Melle, woonachtig in de Algarve, een speciale herdenkingsdienst geleid in Praia da Oura, vlakbij het bekende vakantieoord Albufeira.

Afgelopen zaterdag liet het Algarve-pastoraat via de lokale popzender Kiss een oproep uitgaan voor deze speciale dienst.

Dominee Van Melle, die een week geleden meteen ter plaatse was voor het verlenen van geestelijke bijstand aan de gewonden en overleven-

den, is diep onder de indruk van het menselijk leed dat de ramp in Nederland en de Algarve heeft aangericht.

„Het is een verschrikkelijk drama en de mensen zijn hier vol van,” zo vertelt de predikant voor aanvang van de dienst. „Onze gemeenschap wil meeleven en we zijn in verlegenheid gebracht doordat we niets konden doen bij het vertrek van de gewonden of straks bij de uitvaart van de doden. Onze gemeenschap wil het medeleven niet alleen uitspreken tegenover elkaar, maar ook tegenover Onze Lieve Heer en de mensen die

met de scherven blijven zitten.”

„Deze week sprak ik een vrouw van de vliegcrash in Faro. Haar man zei zondagavond zo'n raar voor gevoel te hebben gehad, een angstig voor gevoel, dat soms in een droom, of ook in een onrustige slaap tot uiting komt. Maar ze ging toch en ze werd gered, hoewel ze aanvankelijk in het wrak niet werd opgemerkt. Maar ze wist, zo verklaarde ze, dat ze het er levend vanaf zou brengen. En in een rolstoel ging ze met een roos in de hand in de bus naar het vliegveld om te thuisreis te aanvaarden.”

Geen kledinghulp DC10-slachtoffer

HOORN, maandag

De 67-jarige mevrouw J. Siks uit Hoorn, die gewond raakte bij de vliegcrash met de DC10 in Portugal, moest slechts gekleed in een geleend operatiepak van het ziekenhuis en een paar sandalen de straat op om tijdens de kerst bij haar eveneens gewonde man te kunnen zijn.

De vrouw was na haar terugkeer met een gebroken enkel overgebracht naar het Academisch ziekenhuis in Utrecht, terwijl haar man met brandwonden naar het AMC-ziekenhuis in Amsterdam was gebracht.

„Ik wilde hem dolgraag zien om zodoende toch samen de kerstdagen door te brengen. Ik had echter totaal geen kleren meer, alles was ik kwijt

geraakt behalve mijn geld. Maar niemand in het ziekenhuis wilde op mijn kosten in de stad wat kleding gaan kopen. Daar hadden ze geen tijd en geen mensen voor, zo werd gezegd. Met mijn familie heb ik geen contact meer, dus daar kon ik op dat moment ook al geen beroep op doen”, aldus een nog hevig geëmotioneerde mevrouw Siks.

Brandweertrui

Uiteindelijk werden in het ziekenhuis twee operatiepakken, een operatiemuts, een paar sandalen en een brandweertrui geregeld, zodat de vrouw toch iets warm kon aantrekken voor de reis naar haar man. Met een taxi werd

zij naar Amsterdam vervoerd. Later konden zij samen naar huis.

„Over de medische verzorging heb ik totaal niets te klagen. Maar dit slaat toch alles? Moet je zien hoe snel het Rode Kruis klaarstaat met kleding, als er ergens in de wereld een ramp gebeurt. Maar voor slachtoffers in Nederland kan er kennelijk niets worden geregeld”, zo zegt mevrouw Siks.

Ook enkele passagiers van de Anthony Ruys, die in de afgelopen dagen met de trein terugkeerden, leverden kritiek. „Wij hebben \$ 400 gehad, waar we ook nog zelf het treinkaartje van moesten betalen.

Herdenking live op tv

Van onze verslaggevers

AMSTERDAM, maandag

De NOS zendt op woensdag 30 december de herdenkingsdienst voor de slachtoffers van de vliegcrash in Portugal rechtstreeks uit.

De dienst wordt gehouden in hangar 32 van Martinair op Schiphol-Oost en is op de tv van 14.55 uur tot 16.25 uur te volgen op Nederland 3.

Politieteam zoekt nog één vermiste vliegramp Faro

Van onze verslaggever

SCHIPHOL — Het Rampen Identificatie Team (RIT) van de rijkspolitie had zondagavond 28 van de 54 stoffelijke overschotten van de vliegramp in Faro geïdentificeerd. De familieleden van de geïdentificeerde slachtoffers zijn daarvan op de hoogte gebracht. Het aantal vermisten is inmiddels gedaald van drie tot één.

Donderdag meldde zich bij Martinair een vrouw die na de ramp direct was doorgereisd naar familie in de Algarve. Het RIT vond de tweede vermiste. Het blijkt te gaan om een vrouw die bij de ramp in coma is geraakt, maar inmiddels wel naar een Nederlands ziekenhuis is overgebracht. Door coma en ernstige verbranding was vaststelling van de identiteit van het slachtoffer tot nu toe onmogelijk. Haar familie woont in Engeland en is op de hoogte gesteld.

Maandag reizen vijf leden van het RIT naar Faro om, in samenwerking met de Portugese autoriteiten, het onderzoek naar de laatste vermiste passagier voor te zetten.

Prinses Juliana en prins bij herdenking vliegramp

Van een onzer verslaggevers

SCHIPHOL — Prinses Juliana en prins Bernhard zullen morgenmiddag namens het Koninklijk Huis de herdenkingsdienst op Schiphol bijwonen voor de slachtoffers van de vliegramp in Faro.

Het kabinet wordt vertegenwoordigd door premier Lubbers, vice-premier Kok en minister Maij.

Bij de dienst, die om drie uur begint in een hangar op de luchthaven, worden 3000 familieleden en bekenden van de omgekomen reizigers verwacht. Behalve een rooms-katholieke en een protestantse geestelijke zullen de directeur van Martinair M. Schröder en mevrouw C. Wouters, directeur van het Algemeen Nederlands Verbond van Reisondernemingen, het woord voeren. De rouwbijeenkomst, die alleen toegankelijk is voor genodigden, wordt rechtstreeks uitgezonden op Nederland 3.

Wrakstukken

Inmiddels zijn 39 slachtoffers van de vliegramp geïdentificeerd door het rampen-identificatieteam van de rijkspolitie. Leden van het team reisden gisteren naar Faro om de wrakstukken van de verongelukte DC-10 nog één keer af te zoeken op mogelijke sporen van een vermiste passagier.

Naam van vermiste nog onbekend

„Het probleem is dat er 55 namen zijn voor 54 lichamen", aldus woordvoerder U. Buijs van Martinair. „De identificatie verloopt moeizaam, maar het is wat ons betreft nog te vroeg voor een opsporingsbericht, aangezien we nog niet weten welke persoon wordt vermist."

Vier gewonden verbleven gisteren nog in ziekenhuizen in Faro en Lissabon, waar zij zijn bezocht door familieleden. Vijfenzeventig gewonden worden nog verpleegd in Nederlandse ziekenhuizen. Onder hen is een vrouw, die aanvankelijk vermist was en pas in het afgelopen weekeinde bij kennis kwam op haar ziekbed in Rotterdam. Voor zover Martinair kan nagaan zijn alle 54 of 55 slachtoffers uit Nederland afkomstig.

'Na een ramp zijn getuigenverklaringen onbetrouwbaar'

DOOR MONIQUE VAN DE VEN

Leiden — Diverse passagiers van de in het Portugese Faro verongelukte DC-10 beweren dat volledig bemande brandweerwagens enkele honderden meters in volle vaart met het toestel mee waren gereden. Volgens de luchthavenleiding waren er helemaal geen brandweerwagens uitgerukt. Prof. dr. W. Wagenaar, hoogleraar psychologie aan de universiteit Leiden, is niet verbaasd over de uiteenlopende verklaringen.

De vliegtuigramp in de Bijlmermeer kende ook honderd verhalen. „Twee dagen na de ramp was ik in de Bijlmermeer en hoorde er zoveel verschillende verklaringen, dat het onmogelijk was op basis daarvan een reconstructie te maken. De vreemdste verhalen deden de ronde. Getuigen waren het er zelfs niet over eens van welke kant het vliegtuig aan kwam vliegen en aan welke zijde de flats werden doorboord”.

Het menselijk geheugen slaat vooral gebeurtenissen op die te begrijpen zijn. „Flarden moeten eerst tot een logisch, sa-

menhangend geheel worden gemaakt voordat ze worden opgeslagen. Anders krijg je een soort boodschappenlijstje”.

Ook de slachtoffers van de vliegtuigramp in Faro hebben dingen meegemaakt die voor hen onbegrijpelijk zijn, omdat ze niet weten wat aan de brand vooraf is gegaan. Wagenaar: „Een gezagvoerder is een getrainde professional en kan een samenhangend verhaal geven. Maar de slachtoffers kennen alleen flarden van het verhaal die zij niet kunnen plaatsen”.

„De eerste indrukken van de ramp worden later aangevuld met informatie van radio, televisie en kranten. Vervolgens is het heel moeilijk voor de slachtoffers uit te splitsen, wat zij werkelijk hebben meegemaakt en wat zij van anderen hebben vernomen. Gebeurtenissen veranderen in de tijd van plaats”.

Hoe meer tijd er verstrijkt na een gebeurtenis, hoe onbetrouwbaarder de getuigenver-

klaringen zijn. Volgens Wagenaar is het dan ook zaak getuigen zo snel mogelijk te horen, maar wordt dit vaak nagelaten. Wanneer de getuigen wel aan de tand worden gevoeld, zijn de gestelde vragen vaak onduidelijk, omdat de vragenstellers weinig deskundig zijn.

„Rampenonderzoek vereist deskundigheid. Op het gebied van vliegen, maar ook een ramp in het algemeen. Eigenlijk moeten getuigen enkele uren na een gebeurtenis worden gehoord. Dat is vaak niet leuk voor slachtoffers, maar als je dagen wacht, heeft het eigenlijk geen zin meer. Dan zijn de getuigen te zeer beïnvloed”.

Ook wanneer tien getuigen hetzelfde verklaren, kan de ramp zich toch anders hebben voltrokken. Het aantal eensluidende verklaringen is volgens Wagenaar geen criterium voor de waarheid. „Al deze mensen zijn beïnvloed door elkaar en in-

formatie achteraf”.

Onbeantwoord

Gezien de werking van het menselijk geheugen moeten echter ook 'verse getuigenverklaringen' niet voor honderd procent betrouwbaar worden aangenomen. „Bij de reconstructie van een ramp kun je beter niet afgaan op de getuigenissen van mensen”, zegt Wagenaar. „Instrumenten registreren veel nauwkeuriger”.

„Flightrecorders, remsporen en andere technische gegevens geven de meest objectieve informatie. Maar wat instrumenten niet meten, is wat mensen dachten. Op welke manier zijn mensen de fout ingegaan, door wat werden ze afgeleid in hun omgeving? Waarom wilde de piloot van de Boeing 747 op een andere baan landen dan de baan die de verkeersleiding hem aangaf? Dat blijft een boeiende, maar onbeantwoorde vraag”.

RIT: 39 doden vliegramp Faro geïdentificeerd

**SCHIPHOL - Het Rampen
Identificatie Team (RIT) van
de Rijkspolitie heeft 39 van
de 54 stoffelijke overschot-
ten van de vliegramp in
Faro geïdentificeerd.**

Dat heeft de Rijkspolitie
gisteren bekendgemaakt.
Een delegatie van het RIT
vertrok gisteren naar Faro
om te zoeken naar de laatste
vermiste van de vliegramp.
Twee andere vermisten -
een man en een vrouw -
zijn inmiddels gevonden.
De vrouw bleek in het Rot-
terdamse Zuiderziekenhuis
opgenomen te zijn. Ze ligt
in coma. De man blijkt tot
de geïdentificeerde doden te
behoren.

Prinses Juliana, prins Bern-
hard, premier Lubbers en
de ministers Kok en Maij
wonen morgen de rouw-
dienst bij ter nagedachtenis
aan de slachtoffers van de
vliegramp. De dienst vindt
plaats op Schiphol.

Vermiste vliegramp in Rotterdam gevonden

Van een onzer verslaggevers

AMSTERDAM – Het aantal vermisten van de vliegramp met de DC-10 van Martinair is gereduceerd tot één persoon. Gisteren is een van de twee nog vermiste personen gevonden in het Zuiderziekenhuis in Rotterdam.

Het gaat om een vrouw die in coma ligt. De familie van de vrouw, die in Engeland woont, is inmiddels op de hoogte gesteld.

Donderdag, toen nog drie personen op de lijst van vermisten stonden, meldde een vrouw zich telefonisch bij Martinair. De vrouw, die in goede gezondheid verkeert, was meteen na de ramp in een roes naar in de Algarve wonende familie gegaan. Die attendeerde haar er na enkele dagen op dat zij zich moest melden. Volgens woordvoerder U. Buys van Martinair wordt nu nog één van de passagiers daadwerkelijk vermist. Niet uitgesloten wordt dat hij in leven is, maar zich niet heeft gemeld.

Van de 54 dodelijke slachtoffers waren er gisteren 28 geïdentificeerd. Wanneer het Rampen Identificatie Team (RIT) van de rijkspolitie de overige 26 stoffelijke overschotten heeft geïdentificeerd is ook de identiteit van de laatste vermiste bekend.

In de drie Nederlandse brandwondencentra zijn in totaal dertien zwaar gewonde passagiers opgenomen. Vijf van hen verblijven in Be-

verwijk, vijf in Rotterdam en drie in Groningen. De laatste patiënt werd zaterdagavond met een hulpvlucht vanuit Lissabon naar Groningen overgebracht. In de ziekenhuizen van Lissabon en Faro worden nog vier zwaar gewonden verpleegd. Hun toestand is nog zo ernstig, dat zij niet naar Nederland kunnen worden gevlogen.

Chirurg H. Boxma, medisch hoofd van het brandwondencentrum van het Zuiderziekenhuis in Rotterdam, zei gisteren dat de toestand van de vijf, daar opgenomen gewonden stabiel is. Voor vier van hen is sprake van een 'gecontroleerde situatie', aldus Boxma. De vijfde gewonde, die enkele dagen in acuut levensgevaar heeft verkeerd, is er dermate ernstig aan toe, dat complicaties op termijn niet zijn uitgesloten. Bij grote brandwonden is het vasthouden van vocht en warmte bij de patiënt één van de voornaamste problemen. „Zeer ernstige brandwondenpatienten verbruiken bovendien enorm veel calorieën“, aldus Boxma. „Het samenspel van deze factoren kan bedreigend zijn voor alle orgaansystemen, zoals

hart, nieren, longen en het maag-darmkanaal. Bij ernstig gewonde verkeersslachtoffers zie je vaak direct na het ongeval een kritieke situatie. Brandwondenpatienten geven een tegenovergesteld beeld. Zij zijn doorgaans bij kennis en reageren goed. Maar op termijn kan de 'verbrandingsziekte' optreden met alle complicaties vandien.“

De capaciteit van de drie Nederlandse brandwondencentra omvat in totaal 42 bedden. Boxma zegt niet te verwachten dat de centra, met de jaarwisseling en het daarbij behorende vuurwerk in zicht, overbelast zullen raken.

De toestand van de in Groningen en Beverwijk opgenomen gewonden wordt overigens eveneens 'stabiel' genoemd.

Op Schiphol landde donderdagochtend vroeg een toestel met daarin de dodelijke slachtoffers. Zij zijn overgebracht naar een hangar van Martinair, die als mortuarium is ingericht. Daar wordt woensdag een herdenkingsdienst gehouden ter nagedachtenis van de slachtoffers van de ramp met de Anthony Ruys.

Identificatieteam zoekt laatste vermiste in Faro

Van een onzer verslaggevers

AMSTERDAM – Het Rampenidentificatieteam van de rijkspolitie heeft tot gisteren van elf van de 54 dodelijke slachtoffers van de vliegramp in Faro de identiteit kunnen vaststellen

In totaal zijn nu 39 slachtoffers geïdentificeerd, aldus een bekendmaking van de rijkspolitie. Een delegatie van het identificatieteam is in Faro inmiddels op zoek naar de laatste vermiste van de vliegramp. Hoewel vorige week nog werd uitgesloten, dat iemand in de brokstukken zou zijn achtergebleven, worden de resten van de ramp-DC-10 vermoedelijk toch nog een keer onderzocht.

Irritatie passagiers

'Geen sprake van valwind bij landing'

(Vervolg van pagina 1)

AMSTERDAM — Volgens Michael Langestraat, passagier van de verongelukte DC-10, is tijdens de landing geen sprake geweest van een valwind, zoals Martinair-directeur Schröder heeft gesuggereerd. „Er was tijdens het dalen een verschrikkelijke turbulentie. De vleugeltoppen gingen als gekken tekeer. Op de display aan boord zag je de sterk wisselende hoogtecijfers van 800 meter naar 300 meter gaan en weer omgekeerd. Wij hadden het gevoel dat de bemanning bezig was met meer landingspogingen. Maar nooit dat er echt werd afgeremd. Ineens was daar een harde dreun, gevolgd door een knal. Volgens mij landden we op één wiel, twee seconden later stond de rechtermotor in de fik”.

Sötemann en Bakker over de landing: „Het leek wel of er een stagiaire bezig was. Het was dalen, weer naar boven en terug. Via de display zagen wij dat de DC-10 vlak voor de landing een snelheid had van 260 kilometer per uur, terwijl wij op de terugweg bij de landing op Schiphol een snelheid hadden van 170 kilometer per uur”.

Het was Langestraat opgevalen dat de brandweer van de luchthaven er direct na de landing bij was. „Het leek wel of ze van tevoren waren gewaarschuwd”. Volgens Martinair-woordvoerder Buys is vanuit de cockpit voor de landing geen alarmsignaal gegeven naar de brandweer op het vliegveld. De directie van het vliegveld kon daar nog geen verklaring over

geven. Buys: „Wij hebben daarover gebeld, maar de directeur was niet aanwezig. Het vliegveld is echter klein, de brandweer kan er snel bij zijn”.

Petja Oostdam, met een gebroken bekken ontslagen uit het AMC-ziekenhuis in Amsterdam: „Onze verklaringen zijn belangrijk om de waarheid aan het licht te brengen. Het irriteert mij Martinair getuigenverklaringen afdoet met: die mensen kunnen het niet goed hebben gezien, ze waren in een shocktoestand”.

Het Rampen Identificatie Team (RIT) van de rijkspolitie heeft 28 van de in totaal 54 stofelijke overschotten van de vliegcrash in Faro geïdentificeerd. Tevens is de identiteit van één van de twee nog vermisten vastgesteld. De vrouw ligt in coma in een Nederlands ziekenhuis. Haar familie in Engeland is op de hoogte gesteld. Vandaag reizen vijf leden van het RIT naar Faro om met de Portugese autoriteiten de laatste vermiste passagier op te sporen. Donderdag meldde zich een vrouw die eerder als vermist stond geboekt. Zij was na de ramp naar familie in de Algarve gereisd.

Van twee van de drie patiënten die nog op intensive-care liggen is de toestand stabiel. De derde patiënt is er ernstig aan toe. De toestand van de gewonde slachtoffers van de vliegcrash in ziekenhuizen in Amsterdam, Groningen en Utrecht en het brandwondencentrum in Beverwijk is redelijk tot stabiel. Geen van hen verkeert meer in levensgevaar.

Passagiers DC-10: 'Het ging al fout bij vertrek op Schiphol'

(Van onze correspondent)

AMSTERDAM — Overleven de passagiers van de vliegcrash met de DC-10 in Portugal willen dat hun getuigenverklaringen worden betrokken bij het onderzoek naar de oorzaak van het ongeluk. „Met het toestel is meer aan de hand geweest dan Martinair ons wil doen geloven”, zegt initiatiefnemer Rob Sötemann uit Amsterdam.

De actie van Sötemann wordt gesteund door zijn vriendin Petra Bakker en medepassagiers Petja Oostdam en Michael Langestraat uit Ruigoord. Ze raakten allen gewond bij de crash. „Volgens ons ging het al fout bij het vertrek op Schiphol”, zegt Sötemann. „Er was duidelijk iets mis met een van de motoren”.

Volgens Sötemann en Bakker werd vóór het vertrek van de DC-10 geroepen: „De techniek is nog niet klaar. Twee van onze technische mensen zijn eraan bezig”. Dat leverde een vertraging op van 35 minuten. Martinair heeft dat later bevestigd. Sötemann: „Nadat de gezagvoerder had gezegd: wij zijn er klaar voor, viel het op dat tijdens de 'take-off' iets mis was met een van de motoren. Toen we de lucht ingingen hoorden we een krassend geluid. Net of een motor niet het volle vermogen van de startvlucht kon maken”.

Volgens Martinair-woordvoerder Buys is niets gebleken van een onregelmatigheid in een van de motoren. „Het vliegtuig had een vertraging van zo'n 35 tot 50 minuten, dat moet nog precies worden vastgesteld. Dat had te maken met inchecken en catering”.

Prinses Juliana, prins Bernhard, premier Lubbers, vice-premier Kok en minister Maij-Wegen (verkeer en waterstaat) wonen de herdenkingsdienst voor de slachtoffers bij. De dienst, rechtstreeks uitgezonden door de NOS, begint woensdag om drie uur.

Juliana en Bernhard bij plechtigheid

Deel nabestaanden Faro-ramp mijdt herdenkingsdienst

Van onze verslaggevers

AMSTERDAM, dinsdag

Een aantal nabestaanden van de ramp met de Martinair DC10 *Anthony Ruys* op Faro heeft de luchtvaartmaatschappij laten weten geen behoefte te hebben aan de massale herdenkingsdienst morgen op Schiphol-Oost.

Zij hebben de uitdrukkelijke wens te kennen gegeven hun verwanten, die bij het vliegtuigongeluk om het leven zijn gekomen, in stilte naar de laatste rustplaats te willen dragen.

Begrip

„Daarvoor hebben wij begrip. Wij weten, dat niet iedereen gevolg heeft gegeven aan ons verzoek tot een gezamenlijke herdenking. Dat respecteren wij. Overigens hebben de meeste overlevenden en nabestaanden van de omgekomen passagiers onze uitnodiging aangenomen”, aldus Martinair-woordvoerder Udo Buys.

De herdenkingsdienst in Hangar 32 op Schiphol-Oost zal namens het koningshuis worden bijgewoond door prinses Juliana en prins Bernhard. De prinses vertegenwoordigde haar dochter ook

bij de herdenking van de Bijlmer-ramp in oktober jl. in de Amsterdamse RAI. Toen werd zij vergezeld door kroonprins Willem-Alexander.

Premier Lubbers, vice-premier Kok en minister Maij-Weggen (Verkeer en Waterstaat) zijn namens de regering bij de plechtigheid, die rechtstreeks op tv wordt uitgezonden, aanwezig.

Het Rampen Identificatieteam (RIT) heeft tot nu toe 39 stoffelijke overschotten geïdentificeerd. Een team van het RIT is gisteren in Faro aangekomen om te zoeken naar nog één vermiste, die mogelijk onder het wrak ligt.

De hoofdofficier van justitie in Haarlem heeft de lijken vrijgegeven van de inmiddels geïdentificeerde slachtoffers. Volgens Martinair worden er op dit moment nog zo'n 70 mensen in diverse ziekenhuizen verpleegd.

Identiteit vastgesteld van 39 doden van vliegramp in Faro

Van onze verslaggever

AMSTERDAM — Het Rampen Identificatie Team van de rijkspolitie heeft van 39 van de 54 stoffelijke overschotten van de vliegramp in Faro de identiteit vastgesteld. Eén passagier van de DC-10 van Martinair wordt nog altijd vermist. Leden van het RIT zijn maandagmorgen naar Portugal vertrokken om de zoekactie voort te zetten.

Mogelijk wordt het wrak weer onderzocht. De autoriteiten overwegen ook een opsporingsbericht uit te vaardigen: niet uitgesloten is dat de vermiste persoon op een vakantie-adres verblijft.

Van de gewonden worden 75 mensen verpleegd in Nederlandse ziekenhuizen. Twee zwaargewonden verblijven nog in een ziekenhuis in Lissabon, twee anderen liggen in het *Hospital Distrital* in Faro. Hun toestand is zo slecht dat ze niet naar Nederland kunnen worden vervoerd, aldus Martinair.

De herdenkingsdienst voor de dodelijke slachtoffers van de vliegramp, woensdag in een hangar op Schiphol, zal worden bijgewoond door prinses Juliana en prins Bernhard. Premier Lubbers, vice-premier Kok en minister Maij vertegenwoordigen het kabinet.

Rampenteam bijna klaar

Eén slachtoffer ongeval Faro nog niet bekend

Van een onzer verslaggevers

AMSTERDAM — Het Rampen Identificatieteam van de rijkspolitie (RIT) heeft tot nu toe 53 van de 54 dodelijke slachtoffers van de vliegramp met de DC-10 van Martinair in het Portugese Faro geïdentificeerd.

In de loop van de ochtend hoopt het team ook het laatste slachtoffer te kunnen identificeren, aldus woordvoerder A. de Jong. Het team streeft ernaar klaar te zijn met de identificatie voor vanmiddag om drie uur in een hangar op de luchthaven Schiphol de rouwdienst voor de slachtoffers begint.

Als de naam van het laatste slachtoffer bekend is, weet het team ook meteen wie de nog vermiste passagier is en kan er gerichter worden gezocht. Gisteravond vond majoor L. van der Pols, leider van het RIT, het nog te vroeg om al een opsporingsbericht te verspreiden.

Een team van het RIT heeft maandag het wrak van de DC-10 opnieuw doorzocht in de hoop de vermiste passagier te vinden. Mogelijk bevindt het lichaam zich onder de wrakstukken, maar de passagier kan de ramp ook hebben overleefd en zich niet hebben gemeld.

Noodgedwongen

De leden van het team keren vandaag min

of meer noodgedwongen terug naar Nederland omdat de Portugese autoriteiten het wrak nog niet willen lichten opdat ook onder de wrakstukken kan worden gezocht. Wordvoerder A. de Jong van het RIT zei gisteren de beslissing van de Portugezen te respecteren. „Het is immers hun zaak wanneer zij het wrak willen laten lichten.”

Van de meeste doden is de identiteit vastgesteld aan de hand van gebitsafdrukken, aldus Van der Pols. De identiteit van vijf doden kon

worden achterhaald door vingerafdrukken. Sommige afdrukken waren verzameld in woningen van slachtoffers, andere waren gevonden op het deel van de instapkaart dat op de luchthaven achterblijft, of op in het wrak gevonden paspoorten.

De officier van justitie in Haarlem heeft de lichamen van de geïdentificeerde slachtoffers vrijgegeven en ter beschikking gesteld aan de nabestaanden. De meeste doden zijn Nederlanders. Onder de slachtoffers bevinden zich ook drie mensen met zowel de Nederlandse als de Portugese nationaliteit, alsmede een Portugees en twee Britten.

Onder druk

Van der Pols verheelde gisteren niet dat het RIT het laatste half jaar zwaar onder druk heeft gestaan. Het team, bestaande uit politiemensen die eigenlijk allerlei ander werk verrichten, leidt officieel

een slapend bestaan en wordt alleen ingezet zodra dat nodig is.

De afgelopen zes maanden is het RIT ingezet na de brand in het Haagse pension Vogel (11 doden), de vliegrampen in Nepal (167 doden onder wie dertien Nederlanders) en de Bijlmer (43 doden), het treinongeluk in Hoofddorp (vijf doden) en de vliegramp op de luchthaven van Faro.

Sinds de vliegramp in Portugal hebben 110 mensen gewerkt aan het identificeren van de stoffelijke resten. Het ging om de RIT-kern van dertig politiemensen en administratief personeel, versterkt met externe deskundigen, zoals tandartsen, pathologen, anatomen, medewerkers van het gerechtelijk laboratorium in Rijswijk, vingerafdrukdeskundigen van de Centrale Recherche en Informatiedienst (CRI), leden van het Rode Kruis en begrafenisonderneemers.

Werk rampenteam zit er bijna op: Nu even niet meer

DOOR ONZE NIEUWSDIENST

Schiphol — Bijna al het werk van het Rampen Identificatie Team (RIT) van de rijkspolitie zit erop. Van de 54 omgekomen passagiers van de DC10 van Martinair die op 21 december verongelukte op het vliegveld van Faro in Portugal zijn er 53 geïdentificeerd.

Naar één passagier wordt nog gezocht. L. van der Pols, leider van het Rampen Identificatie Team, sluit niet uit dat de vermiste onder de wrakstukken van het vliegtuig ligt langs de start- en landingsbaan van het vliegveld. Hij heeft er bij de Portugese autoriteiten op aangedrongen zo snel als mogelijk de wrakstukken te bergen. „Maar de Portugezen leiden het onderzoek. Zij bepalen wanneer het wrak wordt geborgen”, zegt Van der Pols. In het wrak, voor zover dat voor leden van het team kon worden bekeken, zijn

geen menselijke resten meer gevonden. Met de Portugese autoriteiten wordt overlegd over het doen uitgaan van een radio-oproep in de hoop dat de vermiste zich zal melden.

De identificatie is moeizaam verlopen. De stoffelijke resten zijn ernstig verbrand. Identificatie is voor 85 procent gedaan aan de hand van de gebitten van de slachtoffers. In zeker vijf gevallen kon de identiteit worden vastgesteld door middel van vingerafdrukken. „Daar zijn bij de Centrale Recherche Inlichtingendienst experts voor. Zij hebben vingerafdrukken verzameld in de woonomgeving van de slachtoffers en op de boardingpassen die op Schiphol waren achtergebleven. Soms konden die worden vergeleken met de vingerafdrukken op half verbrande paspoorten”, zegt Van der Pols.

Het Rampen Identificatie Team is met 110 mensen sinds maan-

dag 24 december aan het werk. Het 'kernteam' van het RIT bestaat uit dertig politie- en administratieve mensen. Verder werkten er tien tandartsen (van wie acht leger-tandartsen), acht patholoog-anatomen, dertien deskundigen op het gebied van sporenonderzoek, Rode Kruis-medewerkers en begrafenisondernemers aan mee.

Het team heeft via Buitenlandse Zaken Portugal onmiddellijk hulp aangeboden bij de identificatie van de slachtoffers en het in eerste instantie beschrijven van de 54 stoffelijke overschotten in het ziekenhuis. „Daarna is er weer lang gepraat met de Portugese autoriteiten. Portugal beschikt niet over een rampen identificatie team en wij wilden graag op onze manier werken. Omdat het overwegend slachtoffers met de Nederlandse nationaliteit betrof en omdat we geïdentificeerde lichamen zo snel mogelijk aan de familie wilden overdragen, gaven de Portugezen uiteindelijk toestemming voor transport”.

De 110 medewerkers van het

identificatieteam hebben ook tijdens de kerstdagen doorgewerkt. „Je kunt je verantwoordelijkheid niet uit de weg gaan”, zegt Van der Pols. „Kerst symboliseert licht en donker. Voor veel mensen is het nu erg donker. Misschien kunnen wij door ons werk die mensen een beetje licht brengen. Dat idee maakte het een draaglijke en dankbare taak”.

Druk

Het identificatiewerk is voor de medewerkers een bijbaan. Behalve dat het 'gewone' werk zich opstapelt, raakt het identificeren 'je ook emotioneel nogal', zegt Van der Pols. „De druk waaronder je werkt, is groot en komt van verschillende kanten. De slachtoffers met wie je wordt geconfronteerd, allerlei organisaties, de nabestaanden, de media. Er zal een moment komen waarop mensen zeggen 'nu even niet'.

Het afgelopen half jaar zijn medewerkers van het RIT ingezet bij de brand in pension Vogel in Den Haag, de vliegcrash in Nepal, de vliegcrash in de Bijlmer, de treinramp in Hoofddorp en de vliegcrash in Faro. „Ik heb maar één hoop”, zegt Van der Pols. „We staan te boek als een slapende organisatie. Ik hoop dat we heel lang en diep kunnen gaan slapen”.

Bijna alle slachtoffers vliegcrash geïdentificeerd

Schiphol — Van de 54 passagiers die op 21 december omkwamen bij de vliegcrash op het vliegveld van het Portugese Faro zijn er 53 geïdentificeerd. Het laatste stoffelijke overschot hoopt het Rampen Identificatie Team (RIT) van de rijkspolitie nog vandaag te identificeren. Een inzittende van de Martinair DC10 wordt nog vermist. Vanmiddag is in een hangar in Schiphol een herdenkingsdienst gehouden voor de slachtoffers.

De moeizame identificatie van de zwaar verbrande slachtoffers is voor 85 procent gedaan aan de hand van hun gebitten. Zeker vijf slachtoffers zijn geïdentificeerd door middel van vingerafdrukken, die door het team zijn verzameld op de op Schiphol achtergebleven boardingpassen en in de woonomgeving van de slachtoffers. Met de identificatie van de slachtoffers zijn 110 politiemensen en deskundigen belast.

Onbevoegde journalistiek bij vliegcramp in Portugal

DOOR FRANS HAPPEL

'Hoe voelt u zich nu?

Zo'n vraag die normaliter op zijn minst enige blijk van belangstelling bevat, kan soms een wel heel bizarre lading krijgen.

Bij voorbeeld toen die gesteld werd door televisieverslaggevers aan overlevenden van de vliegcramp op Faro.

Een jonge vrouw die zelf aan de dood ontsnapt was, maar nog volledig in het ongewisse was over het lot van haar vriend.

'Hoe voelt u zich nu?'

Een man, die het ook nog kon navertellen. Over zijn meege-reisde vriendin had hij sinds de ramp echter nog niets vernomen.

'Hoe voelt u zich nu?'

Of: Martin Air-topman Schröder, zojuist geconfronteerd met een toen nog onbekend aantal doden en gewonden, veroorzaakt door een crash van een van zijn vliegtuigen.

'Hoe voelt u zich nu?'

In alle drie de gevallen kon de primaire hoop bovenkomen dat de ondervraagde ten antwoord plotseling zou uithalen, de verslaggever recht tussen de ogen zou slaan.

Geestelijk weer in rustiger vaarwater beland, is toch de overpeinzing zinniger waarom nu vooral deze ramp in Portugal zoveel schrijnend journalistiek onbenul op televisie opleverde.

Onbarmhartig

De conclusie ligt waarschijnlijk in het feit dat televisie niet alleen een onbarmhartig medium

is ten opzichte van hetgene dat geregistreerd wordt, maar ook voor degene die registreert.

Uit het oogpunt van berichtgeving gezien was 'Faro' een compact onderwerp. Na de chaos van de eerste uren na de catastrofale landing, werd de gebeurtenis al vrij snel overzichtelijk, was er voor de toegestroomde media-vertegenwoordigers weinig anders te doen dan het bijstellen van de aantallen doden en gewonden en het vastleggen van getuigenissen. Uit die verhalen kwamen de vermoedelijke oorzaak en de verschrikkelijke gebeurtenissen toen het vliegtuig in brand raakte ook al relatief snel in het gelid.

Het gevolg daarvan was een verbazingwekkend knelpunt. Een Groot Drama 'vraagt' in de berichtgeving eveneens om een groot dramatische begeleiding. We moeten ook thuis weten hoe erg het allemaal was, het is journalistiek gevoelsmatig onmogelijk om zeg maar 48 uur na zo'n ramp te concluderen 'dat er van Faro niets meer te melden is'.

Waar de schrijvende pers het technische voordeel heeft van de filterende tijd die er verstrijkt tussen het doorgeven van het nieuws ter plekke en de daadwerkelijke publicatie daarvan, moet radio (in mindere mate) en televisie zijn toegespitst op een uiterst consciëntieuze directheid. Zeker waar beeld en geluid een onlosmakelijke en elkaar beïnvloedende combinatie vormen, is zeer nauwkeurig vakmanschap vereist. Waarin Het Nieuws weliswaar voorop moet staan, maar

een constante bedding van een juist gevoel voor de proportie van de situatie nimmer mag ontbreken.

En die bedding was er in de tv-verslaggeving vanuit Faro vaak niet. Omdat dat gevoel er door de compactheid voornoemd veelal over een heel dunne draad moest balanceren in de zucht naar toch meer, en meer, en meer saillante bijzonderheden.

Fatsoen

Op de vier scholen voor journalistiek die ons landje tegenwoordig rijk is, wordt zonder twijfel van alles onderwezen over de puur journalistieke vaardigheden. Hoewel ik me persoonlijk nog steeds afvraag of journalistiek wel te leren is, of dat er op zijn mooist sprake kan zijn van het helpen opbloeien van reeds aanwezig talent, werpen die opleidingen vruchten af, komen er mensen vandaan die een stukje kunnen schrijven en redelijk trefzekere vragen kunnen stellen.

Journalistiek fatsoen is echter, voor zover me bekend is, op geen van de scholen onderdeel van het vakkenpakket. Zelfs niet in de meest rudimentaire vorm. Nu is er voor dat 'fatsoen' geen enkele sluitende definitie te vinden. Met voorbeelden zou er niettemin kunnen worden aangetoond wat het in ieder geval niet is en hoeveel directer de televisie-verslaggeving er mee te maken heeft.

Afstand

Een landelijk ochtendblad bij voorbeeld liet gisteren volleybal-speler Brecht Rodenburg

ruimschoots klagend vertellen, dat hij niet begreep dat de foto waarop hij te zien is met een overduidelijk dubbel gebroken been overal was afgedrukt. 'Hoe kunnen mensen die foto publiceren?', liet de krant Rodenburg zich afvragen, terwijl diezelfde krant een dag eerder de bewuste foto pontificaal op de voorpagina had gezet. Tussen het één en het ander zit 24 uur, voor de duiding van het onfatsoenlijke moet er eerst iets naast elkaar worden gezet.

Bij de televisie is het veeleer meteen raak. 'Hoe voelt u zich nu?', vraagt een tv-verslaggever aan iemand wiens partner vermoedelijk is omgekomen. Die, bij de kijker een onmiddellijk onmachtige woede oproepende, vraag is niet alleen dom; hij getuigt ook van een verregaande hulpeloosheid. Van iemand die niet weet hoe hij het gesprekje dat hij is aangegaan behoorlijk kan afsluiten. Van iemand die nog nimmer geleerd heeft dat cliché-beleefdheid of interesse soms een verwoestende kracht kan hebben. Van iemand ook, die er geen rekening mee houdt dat zijn eindredacteur, in de montage-studio, nog precies de aanzet tot in huilen uitbarsten meeneemt, voor een effectvol slot.

Wellicht is het in het laatste verband daarom beter te spreken van onbevoegde journalistiek in plaats van onfatsoenlijke. En moet met name de televisie, als het invloedrijkste aller media, leren om knieuen verre van een ramp te houden.

Frans Happel is chef van onze redactie cultuur/rtv/Mensen.

Slachtoffers vliegramp Faro geïdentificeerd

AMSTERDAM • ANP

Het identificatieteam van de Rijkspolitie (RIT) had gisteravond 53 van de 54 dodelijke slachtoffers van de vliegramp in Faro geïdentificeerd. Slechts de identiteit van één stoffelijk overschot moest nog worden vastgesteld. Een woordvoerder van het RIT verwachtte dat dat voor de aanvang van de rouwdienst vanmiddag — in een hangar op Schiphol — zou zijn gebeurd.

Er wordt bovendien nog één persoon vermist. Het kan zijn dat die onder de wrakstukken van de verongelukte DC-10 in Faro ligt, maar de persoon in kwestie kan ook nog in leven zijn. De meeste doden zijn Nederlanders. Onder de slachtoffers bevinden zich enkele mensen met een buitenlandse nationaliteit of met een dubbele nationaliteit. Vanaf het moment van de ramp op maandag 21 december hebben 110 mensen, onder wie tien tandartsen, vier pathologen-anatomen en dertien vingerafdrukdeskundigen, gewerkt aan het identificeren van de stoffelijke resten.

Namen van 53 slachtoffers Faro bekend

Door een onzer redacteuren

ROTTERDAM, 30 DEC. Op een na zijn alle 54 geborgen lichamen van de slachtoffers van de vliegramp in Faro geïdentificeerd. Een persoon wordt nog steeds vermist.

Een woordvoerder van het Rampen Identificatie Team (RIT) zei vanmorgen te hopen dat nog voor de rouwdienst, die vanmiddag om drie uur zou beginnen in Hangar 32 op Schiphol, ook de naam van het laatste slachtoffer is achterhaald. Op verzoek van familieleden zijn de stoffelijke resten van een aantal doden uit de hangar naar elders overgebracht. De officier van justitie in Haarlem heeft de lichamen van de geïdentificeerde slachtoffers vrijgegeven en ter beschikking gesteld aan de nabestaanden.

Het RIT dat in Faro maandag nogmaals de resten van de neergestorte DC-10 van Martinair heeft doorzocht, overlegt met de Portugese autoriteiten over het

verplaatsen van de wrakstukken, omdat er een kleine kans is dat de vermiste daaronder ligt. Gisteravond zei een woordvoerder van het team dat het ook nog altijd mogelijk is dat de vermiste persoon vakantie houdt in de Algarve. Hij sloot uit dat het lichaam in het vliegtuig is verbrand zonder sporen na te laten.

De identificatie op Schiphol is uitgevoerd door in totaal 110 mensen, onder wie 30 politiemannen van het RIT. Aan het onderzoek werd verder deelgenomen door tien tandartsen en vier pathologen-anatomen, vier medewerkers van het gerechtelijk laboratorium in Rijswijk en dertien vingerafdrukdeskundigen van de Centrale Recherche Informatiedienst.

Volgens de leider van het RIT, L. van der Pols, is van de meeste slachtoffers de identiteit vastgesteld aan hand van de gebitten en in vijf gevallen met behulp van vingerafdrukken die in de woningen van de slachtoffers waren verzameld of aangetroffen op de instapkaarten. Onder de doden bevinden zich drie mensen met zowel de Nederlandse als Portugese nationaliteit. Een slachtoffer had de Portugese, twee hadden de Britse nationaliteit.

Identificatie na ramp Faro vrijwel rond

(Van een verslaggever)

SCHIPHOL – Van één slachtoffer van de vliegramp in Faro is de identiteit nog onbekend. Een andere inzittende van de DC-10 wordt nog steeds vermist. Onderzoek aan het wrak heeft niets opgeleverd.

Het identificatieteam wil haar werk voor de herdenkingsdienst van vanmiddag hebben afgerond. Onder de slachtoffers bevinden zich één Portugees en twee Britten. Drie mensen hebben een dubbele – Nederlandse en Portugese – nationaliteit.

De rijkspolitie verwacht het laatste slachtoffer voor de herdenkingsdienst van vanmiddag drie uur te hebben geïdentificeerd. Het wrak van de DC-10 is gisteren opnieuw onderzocht. Daarbij is de laatste vermiste niet aangetroffen.

Met de autoriteiten in Portugal wordt overlegd over het verplaatsen van wrakstukken, waar het laatste slachtoffer mogelijk nog onder ligt.

53 Slachtoffers van vliegramp in Faro geïdentificeerd

Amsterdam – Het identificatieteam van de Rijkspolitie (RIT) heeft inmiddels 53 van de dodelijke slachtoffers van de vliegramp in Faro geïdentificeerd.

De identiteit van één stoffelijk overschot staat nog niet vast. Het team wilde die identificatie nog vóór de aanvang van de rouwdienst vandaag gereed hebben.

Bovendien wordt nog steeds één persoon vermist. Er is overleg met de autoriteiten in Portugal gaande over het verplaatsen van de wrakstukken van de verongelukte DC-10, waar het laatste slachtoffer mogelijk onder ligt.

Na de ramp hebben 110 mensen gewerkt aan het identificeren van de stoffelijke resten.

Het ging om de RIT-kern van dertig politiemensen en administratief personeel, uitgebreid met externe deskundigen, zoals tien tandartsen van onder meer de krijgsmacht, vier pathologen-anatomen, vier mensen van het gerechtelijk laboratorium in Rijswijk, dertien vingerafdrukdeskundigen van de Centrale Recherche en Informatiedienst (CRI), leden van het Rode Kruis en begrafenisondernemers.

RIT hoopt nog vandaag laatste slachtoffer Faro- ramp te identificeren

Van onze verslaggevers

AMSTERDAM, woensdag

Majoor Leen van der Pols, hoofd van het Rampen Identificatieteam (RIT) van de rijkspolitie, heeft er goede hoop nog vóór de herdenkingsdienst van vanmiddag de identiteit van het laatste stoffelijk overschot kan worden vastgesteld.

„Op dit moment zijn 53 van de 54 slachtoffers geïdentificeerd. Met 25 man werken wij de hele nacht en tot op het laatste moment door”, meldt de majoor.

Martinair is vrijwel rond met de organisatie van de dienst, die vanmiddag om 15.00 uur wordt gehouden in hangar 32 op Schiphol-Oost. Enkele medewerkers van het luchtvaartbedrijf hebben geklaagd, dat hun vrienden, echtgenoten, vriendinnen of vrouwen niet aanwezig mogen zijn bij de dienst.

„Dat betreuren we, maar ergens moet er een streep getrokken worden”, aldus Udo Buys, woordvoerder van Martinair. „Onze prioriteit ligt bij de mensen die in het toestel gezeten hebben, de nabestaanden van de omgekomen slachtoffers en alle

mensen die direct met de ramp te maken hadden.

Ondanks dat wij drieduizend mensen kunnen verwelkomen bij de dienst, is dit toch nog een beperkt aantal, als je dat afzet tegen het aantal aanvragen dat wij ontvangen hebben van mensen die er bij

willen zijn.”

In Faro gaat nog steeds het zoeken door naar de ene vermiste passagier. Vertegenwoordigers van het RIT hebben bij de autoriteiten gepleit voor een zo snel mogelijk lichten van het wrak op de luchthaven.

RIT zoekt nog naar identiteit laatste dode vliegcrash Faro

SCHIPHOL (ANP) – Het identificatieteam van de rijkspolitie (RIT) heeft inmiddels 53 van de 54 dodelijke slachtoffers van de vliegcrash in het Portugese Faro geïdentificeerd.

Volgens L. van der Pols, de leider van het RIT, is dat voornamelijk gebeurd aan de hand van de gebitten, en in vijf gevallen met behulp van

vingerafdrukken, die in de woningen van de slachtoffers waren verzameld of aangetroffen op de instapkaarten.

Eén passagier staat nog als vermist geregistreerd. Naar dit laatste slachtoffer wordt nog gezocht. Van der Pols zei dit gistermiddag tijdens een persconferentie op Schiphol. Een team van het RIT heeft maandag met de Portugese politie het wrak van de DC-10 van Martinair nogmaals doorzocht. Er is overleg met de autoriteiten gaande over het verplaatsen van de wrakstukken, waar het laatste slachtoffer mogelijk nog onder ligt. Maar de passagier kan zich ook ergens in de Algarve op een vakantie-adres ophouden.

Van der Pols acht het uitgesloten, dat de vermiste is 'verdwenen', als gevolg van de grote hitte tijdens de brand die in het neergestorte toestel heeft gewoed.

De officier van justitie in Haarlem heeft de lichamen van de geïdentificeerde slachtoffers vrijgegeven en ter beschikking gesteld aan de nabestaanden. Van der Pols verwacht, dat tussen nu en de rouwdienst vanmiddag ook de identiteit van de laatste dode zal zijn achterhaald. De meeste doden zijn Nederlanders. Onder de slachtoffers bevinden zich enkele mensen met een buitenlandse nationaliteit. Volgens Van der Pols hebben drie mensen een dub-

bele – Nederlandse en Portugese – nationaliteit, een de Portugese en twee de Britse.

Tussen het moment van de ramp vorige week maandag en zaterdagavond hebben 110 mensen gewerkt aan het identificeren van de stoffelijke resten. Het ging om de RIT-kern van dertig politiemensen en administratief personeel, uitgebreid met externe deskundigen, zoals tien tandartsen van onder meer de krijgsmacht, vier pathologen-anatomen, vier mensen van het gerechtelijk laboratorium in Rijswijk, dertien vingerafdrukskundigen van de Centrale Recherche en Informatiedienst (CRI), leden van het Rode Kruis en begrafenisondernemers.

Tv-reportages over Faro: geen voyeurisme of effectbejag

door Paul Witteman

Is de televisiejournalistiek bij de berichtgeving over de vliegcrash in Faro buiten de normen van fatsoen getreden? Misschien, een paar seconden, maar zonder opzet en zonder ernstige ontsporingen.

Om deze conclusie te onderbouwen ga ik even terug naar 22 december. De dag na de ramp bij Faro presenteer ik samen met VOO-collega Hans Emans een uitzending van de gezamenlijke omroepen op Nederland 3. Daarin zijn schokkende, soms ontroerende reportages te zien vanuit ziekenhuizen in Portugal. Het zijn uiteraard geen vrolijke beelden die ons een dag na het ongeluk bereiken maar ik heb geen moment het idee dat de verslaggevers uit zijn op effectbejag. Door de haast die hun werk kenmerkt zien we soms iets te close een verbrand gezicht. Net als alle andere kijkers knijp ik mijn ogen toe. „Moet dat nou?” vraag ik me af. En: „Misschien dat de familie hem of haar nu voor het eerst ziet”.

Na de reportages in Lissabon en Faro schakelen we naar Schiphol. We zien een verslaggever die vertelt dat de lichtjes op de achtergrond worden veroorzaakt door weggrijpende ambulances. Graag had hij daarvan betere beelden laten zien maar het personeel van Schiphol houdt de journalisten ver van de gewonden die voor het eerst hun familie zien. „Dat lijkt me niet zo gek, onder deze omstandigheden”, zeg en denk ik. Tegelijkertijd realiseer ik me dat het voor de collega's die naar de luchthaven zijn gestuurd behoorlijk frustrerend moet zijn om zelfs niet te kunnen bewijzen dat vanaf die plek adequaat kan worden gerapporteerd. Tijd om daarover door te praten met de verslaggever is er niet.

In de Hilversumse studio ontvangen we meneer Koopman, hij heeft de ramp zon-

der fysieke schade overleefd. Door een alerte producer op Schiphol is hij aan de mouw getrokken en in een taxi 'geduwd'. Geen ideale procedure om een gast uit te nodigen maar onder de omstandigheden heeft hij er begrip voor. We vragen de heer Koopman naar zijn bevindingen. Naar zijn vrienden, die het ongeluk ook hebben overleefd, naar de confrontatie met de dood. „Ik dacht nog, een kutmanier om dood te gaan”, zegt hij. Geen moment voelden we ons beschaamd, het gereedschap van voyeurisme of effectbejag. Wel wilden wij de emoties die hij had beleefd binnen zekere grenzen overbrengen aan de kijkers. Koopman gaf, volgens een ieder, een indrukwekkend ooggetuigenverslag.

Vrij kort na de ramp verschijnen de eerste stukjes in kranten als zou de televisieberichtgeving zich hebben schuldig gemaakt aan exploitatie van leed. In een en dezelfde krant lezen we een tv-recensie waarin de berichtgeving „bijna voorbeeldig” wordt genoemd, lezen we een dramatisch verslag over huilende gewonden uit Faro terwijl een andere redacteur op de opiniepagina fors uithaalt naar de tv-journalistiek die met minder dan huilende slachtoffers geen genoeg had genomen. Bij de NOS zijn amper klachten binnengekomen, integendeel; de uitzendingen zijn door zeer veel mensen bekeken die er een hoog rapportcijfer voor over hadden. Op zich geen reden voor zelfgenoegzaamheid maar ook geen signaal dat we ons met smakeloosheid de volkswoede op de hals hebben gehaald. Want neemt u van mij aan dat de Nederlandse kijker de telefoon weet te vinden wanneer „die snotneuzen” de fatsoensnormen overschrijden. Tijdens een evaluatiebespreking proberen we de zwakke momenten terug te halen. De verslaggever op Schiphol had misschien minder ongeduld moeten uitstralen, er hadden vanuit Lissabon en Faro

geen namen van slachtoffers genoemd mogen worden, iets minder brandwonden had ook wel gekund, de familieleden bij het opvanghuis hadden pruderter benaderd kunnen worden. Het aantal discutabele seconden valt alles bijeen erg mee, gelet op de hoeveelheid reportages en de moeilijke werkomstandigheden.

De discussie in de kranten spitst zich toe op dramatische interviews, gemaakt kort na de ramp. De journalisten zouden net zo lang hebben doorggevraagd tot de gewonde slachtoffers in huilen uitbarstten. Maar de teruggekeerde reporters hebben een heel andere ervaring. De gewonden hadden behoefte hun verhaal te vertellen, soms aan drie verschillende tv-reporters. Niet tegelijkertijd, maar na elkaar, eerst in het Nederlands, dan in het Engels. „Natuurlijk voelt het ongemakkelijk om getuige te zijn van zoveel persoonlijk leed”, zegt een van onze verslaggevers achteraf, „maar om authentieke droefenis te registreren hoefden we ons bepaald niet op te dringen.”

Hoezo behoefte aan privacy? Voor vrijwel alle geïnterviewde gewonden was het een opluchting te weten dat hun verhaal in Nederland zou worden uitgezonden. Ze waren zich daarvan bewust en gecommuniceerd, al of niet in tranen, via de televisie met hun familie.

Anders dan predikant Smit op deze pagina suggereerde (24 december) is sensatiezucht niet de drijfveer geweest van tv-journalisten die in Portugal en op Schiphol opereerden. Ze deden hun werk: verslag doen van de gevolgen van een ramp, inclusief de dramatische kanten van zo'n gebeurtenis. Misschien niet vlekkeloos maar altijd met respect voor de slachtoffers en hun familie.

De auteur is presentator en lid van de hoofdredactie van NOVA.

Politieteam vraagt snelle berging wrak van DC 10

Van onze verslaggever
AMSTERDAM — Het Rampen Identificatie Team (RIT) van de rijks politie heeft de autoriteiten in Portugal gevraagd zo snel mogelijk te beginnen met de berging van de DC 10 van Martinair die vorige week maandag verongelukte op de luchthaven van Faro. Er wordt nog één passagier vermist. 'Mogelijk ligt het stoffelijk overschot nog onder de wrakstukken', aldus de leider van het onderzoeksteam, L. van der Pols.

Het RIT had dinsdagavond 53 van de 54 dodelijke slachtoffers van de vlieg-ramp geïdentificeerd. Van één lichaam moet de identiteit nog worden vastgesteld. Bovendien wordt nog één passagier vermist.

Naar de laatste vermiste is zowel in Nederland als in de Algarve een uitgebreide zoekactie begonnen. Mogelijk heeft de verdwenen passagier het ongeluk met het Martinair-toestel overleefd. Met de Portugese justitie wordt overleg gevoerd over een opsporingsbericht.

Afgelopen maandag hebben deskundigen van het RIT het wrak van de DC 10, dat nog steeds naast de landingsbaan ligt, voor de tweede keer — zonder resultaat — onderzocht op stoffelijke resten. 'Ze hebben gekeken waar ze kijken konden, maar het was onmogelijk om overal goed bij te komen', aldus Van der Pols. 'De kans bestaat dat er een lichaam onder zware wrakstukken is

terechtgekomen, en die til je niet zo maar van hun plaats.'

Het RIT heeft de Portugese autoriteiten deze week gevraagd om daarom zo snel mogelijk te beginnen met de berging van het toestel. 'We hebben nog geen antwoord gekregen', zei Van der Pols dinsdagmiddag.

De directeur van de luchthaven van Faro, C. Salgado, verklaarde vorige week dat vermoedelijk pas op 15 januari wordt begonnen met het opruimen van de wrakstukken. Waarom het nog twee weken moet duren, is niet duidelijk. Salgado was gisteren niet bereikbaar voor commentaar.

Het inmiddels afgeslankte RIT heeft tot zaterdag met 110 mensen gewerkt aan de identificatie van de slachtoffers. Het team bestond uit dertig politiemensen, tien tandartsen, vier anatoom-pathologen van het Gerechtelijk Laboratorium in Rijswijk, dertien vingerafdrukken-experts van de Centrale Recherche Informatiedienst (CRI), twaalf Rode Kruis-medewerkers, twee medewerkers van een begrafenisondernehmung plus een aantal administratieve krachten.

De identiteit van het merendeel van de slachtoffers kon worden vastgesteld door tandtechnisch onderzoek. 'Van de meesten waren gelukkig gebitsstatussen in Nederland aanwezig', aldus Van der Pols.

Dactyloscopisch onderzoek in de woningen van mogelijke slachtoffers door de CRI leverde vingerafdrukken op, waarmee uiteindelijk vijf slachtoffers konden worden geïdentificeerd.

Martinair: Steun voor lange tijd

Drieduizend rouwenden in hangar op Schiphol

Van een onzer
verslaggevers

SCHIPHOL — Direc-
teur M. Schröder van

Martinair heeft de overle-
venden en de familieleden
van de 54 of 55 mensen die
de vliegcrash in het Por-
tugese Faro niet overleef-
den, langdurig hulp en on-
dersteuning beloofd.

Tijdens de ingetogen
rouwplechtigheid in de
stemmig ingerichte han-

gar van Martinair op
Schiphol zei Schröder tot
3000 rouwenden: „Een
hand op uw schouder. Ik
wil u verzekeren dat die
daar blijft liggen, zolang
u er behoefte aan hebt. Ik
wil u verzekeren dat wij
alles zullen doen om —
waar het kan — het leed
te verzachten, om daad-
werkelijk hulp te blijven
bieden.”

Overlevenden

Veel overlevenden van
de ramp woonden de
plechtigheid bij, sommi-
gen nog gewond, in een
rolstoel of ziekenhuisbed.

De bijeenkomst ter na-
gedachtenis van de over-
ledenen werd namens het
Koninklijk Huis bijge-

woond door prinses Julia-
na en prins Bernhard. Na-
mens de Portugese rege-
ring waren ambassadeur
A. Cascais en minister A.
Relvas (toerisme) aanwe-
zig. De Nederlandse rege-
ring werd vertegenwoor-
digd door premier Lub-
bers, vice-premier Kok en
minister Maij (verkeer).
Geen van de bewindslie-
den voerde het woord.

Wel waren er, behalve
de rede van Schröder, toe-
spraken door mr. C. Wou-
ters van de vereniging
van reisorganisatoren,
luchthavenpastor W. van
Broekhoven, rabbijn Soe-
tendorp, luchthavenpredi-
kant J. Blankert en schrij-
ver/dichter Michel van
der Plas.

WAARDIG AFSCHEID VAN DE DODEN

door BAS GROENENDIJK

SCHIPHOL — Waardig,
maar bepaald niet ongeëm-
otioneerd trokken overleven-
den en nabestaanden — ve-
len zijn beide — na afloop
van de rouwplechtigheid in
de hangar van Martinair
langs de 29 doods-kisten.
Vooral bij de drie kleine kis-
ten van de omgekomen kin-
deren werd schreiend stil
gestaan.

Vijftientwintig families
hadden er de voorkeur aan
gegeven hun doden niet tij-
dens de massale dienst te la-
ten opbaren. Toch waren er
voor alle 54 overledenen
kaarsen in de stemmig aan-
geklede hangar. De vliegtui-
gen en helikopters, die nor-
maal kort boven en naast de
hal vliegen, werden voor en-
kele uren door de luchtver-
keersleiding naar andere ba-
nen van Schiphol gediri-
geerd.

Aandoenlijk

Het was aandoenlijk te
zien hoe na de toespraken de
stoet treurenden langs de
overledenen trok. Negen da-
gen na het verongelukken
van de Anthony Ruys kon-
den vele gewonden het op-
brengen om hinkend, met be-
hulp van stokken, in rolstoe-

len en zelfs op ziekenhuis-
bedden elkaar weer te ont-
moeten. Door hun begelei-
ders werden de zwaar ge-
wonden tot tussen de doods-
kisten geduwd. Sommigen
waren te verdoofd om te rea-
geren; anderen lieten hun
emoties de vrije loop.

Tussen de optredens van
het Groot Omroepkoor door
poogden de sprekers zich in
te leven in de ellende van de
3000 aanwezigen. Luchtha-
venpastor Van Broekhoven:
„U nam afscheid in de ver-
trekhal van kinderen die nog
een heel leven voor zich had-
den, van hun ouders en van
grootouders die van de zon
wildten genieten. Hun af-
scheid was voorgoed. Van-
daag voelen we meer dan
oort dat mensen voor elkaar
bestaan. Waar leven is, is
dood; waar bloei is, is verval
en waar de lente begint,
wacht reeds de herfst.”

Rabbijn Soetendorp:
„Woorden breken in het
zicht van zulke ontredde-
ring. Hun stemmen, bewe-
gingen, de flikkering in de
ogen — dat hebben zij bij
ons achtergelaten. Saamho-
righeid en eenheid worden
nu gevoeld in Nederland.”

Dominee Blankert dacht
ook aan de mensen die op
het vliegveld van Faro ston-
den te wachten om naar huis
te vliegen. „De terugkeer-
ders moesten machteloos

toezien hoe de DC-10 veron-
gelukte. Die beelden zullen
ze niet meer los laten. Het
ongeluk maakt duidelijk hoe
kwetsbaar je in de lucht-
vaart bent. In het opvang-
centrum De Elzenhof kon-
den wij de pijn, de angst en
de wanhoop niet met u delen.
Die lange weg moest u al-
leen gaan.”

De predikant spoorde de
nabestaanden en overleven-
den aan om zich niet 'groot'
te houden. „Woedend zijn en
hullen is de meest menselij-
ke reactie die past bij de
dood. Daarmee doet u ook
recht aan hen die we voor-
goed moeten missen. Maar
het leven is sterker dan de
dood. We moeten proberen
ons daar aan vast te houden,
want er is meer dan deze
werkelijkheid van verdriet
en pijn.”

Ook directeur Schröder
stipte de kwetsbaarheid van
vliegtuigen aan. „Die zal er
altijd blijven, ook in een
computergestuurde maat-
schappij. We blijven afhan-
kelijk van omstandigheden
die wij eenvoudig nooit ge-
heel zullen kunnen beheer-
sen. In die onmacht verlie-
zen we soms, telkens weer.
Dan komt in ons de vraag op
naar het waarom. Het ver-
lossende woord daarvoor
hebben wij nog niet”, sprak
hij.

Schröder hoopte dat 'ge-
deeld verdriet iets van een
troost' mag bieden. „Dat er
daardoor iets van warmte
moge zijn. Dezelfde warmte
die we voelen als we terug-
denken aan het feit dat er in
Faro ook wonderen zijn ver-
richt. Wonderen van redding
en van hulpverlening — din-
gen waarvan we zeggen: dat
was een godswonder.” Ook
zei hij: „De gestorvenen wa-

ren op weg naar het mooie
en het warme, naar het nieu-
we en vreemde en naar het
zonnige. Daar zijn ze niet
aangekomen. Kostbaar men-
senbestaan is verloren ge-
gaan.”

Voorzitter Wouters van de
vereniging van reisorganisa-
toren: „De reizigers die het
leven hebben behouden, en
hun naaste omgeving, delen
nu de herinnering aan een
verschrikkelijke ervaring.
Sommigen dragen daarbij
het verlies van dierbare
naasten. Ons hart gaat naar
hen allen uit. Alle aandacht
zal behalve op de nabestaan-
den gericht zijn op de zieken
en gewonden en vanzelfspre-
kend op de andere overle-
venden, zowel in Nederland
als in Portugal. Ondanks al-
les is er ook reden tot dank-
baarheid. Want zovelen heb-
ben uit het verongelukte
vliegtuig weten te ontkomen.
Tot hen die familieleden of
bekenden moeten missen,
zeg ik, wetend dat woorden
volstrekt niet toereikend
zijn: wie in de herinnering
leeft, is niet dood. Tot alle
getroffenen: wij zullen niet
vergeten.”

Viervoeter

Toen stemmige muziek
even later opnieuw door de
hangar klonk, kwam er een
hond te voorschijn. Deze
viervoeter van de Ameri-
kaanse danseres Pamela Le-
wis uit Utrecht zorgde er
voor dat zijn bazin de ramp
kon overleven. Zonder het
teefje Sijka had ze op een
andere plaats in het vlieg-
tuig moeten zitten. Degene
die op de vliegtuigstoel zat
die aanvankelijk voor haar
was gereserveerd, mocht de
plechtigheid niet levend
meemaken.

'Die grote dikke brandweerman vergeet ik m'n leven niet meer'

Ans Uijlenbroek is een van de overlevenden van de ramp met de DC-10 in Faro. Zij maakt deel uit van een groep van dertig Nederlanders, die het zuiden van Portugal kiest voor het afsluiten van een cursus. Vijf cursisten komen om, twee anderen raken zwaar gewond.

DOOR MARIANNE WEEGENAAR EN
RICHARD SCHUURMAN

Ze heeft al een telegram van haar medecursisten ontvangen; een attent gebaar van de groep waarmee Ans Uijlenbroek de vliegreis naar Portugal ondernam. Van de dertig cursisten blijken er vijf omgekomen, twee anderen hebben zware brandwonden opgelopen. Ans Uijlenbroek-Verkuijl (62) is inmiddels weer thuis in Oldemarkt, herenigd met man en kinderen in het dorp bij Steenwijk. Zij kwam vrijwel ongeschonden uit het wrak van de DC-10 van Martinair. Ongeveer drie uur zat ze vast in het voorste deel van het neergestorte toestel, waar gelukkig geen brand ontstond. Al in de nacht van dinsdag op woensdag, zo'n anderhalve dag na de ramp, keerde ze in haar woonplaats terug. „Ik ben al weer aardig van de schrik gekomen”. Ze heeft amper de tijd gekregen om even niet aan de vliegramp te denken. „Ik heb mijn verhaal al heel wat keren moeten vertellen. Je krijgt de kans niet om het zomaar van je af te schudden. De belangstelling van iedereen is overrompend; het hele dorp weet het. Er kwamen bloemen van onbekenden, zelfs een rekje met eieren”.

BEKNELD

Ans Uijlenbroek heeft urenlang bekneld gezeten tussen de wand van de cabine en de vliegtuigstoelen. „Ik zat voorin, op een zeer gunstige plaats. Maar ik kon na de crash niet wegkomen, omdat ik vast zat. Achteraf hebben we uitgerekend dat die situatie zo'n drie uur heeft geduurd”, vertelt ze. „Op het moment zelf heb je geen besef van tijd. Het enige dat ik op een gegeven moment hoorde, was het huilen van een baby. Ik ben bevrijd door dezelfde grote,

dikke brandweerman die kort nadat hij mij had losgekregen dat kind heeft bevrijd. Die man, hij schijnt ook op het NOS-Journaal te zijn geweest, zal ik m'n hele leven niet meer vergeten”. Via de cockpit is ze uit de brokstukken gehaald. „Het is heel gek, ik ben er van het begin tot het eind bij geweest, maar toch is het net of een ander het allemaal heeft meegemaakt”. Na haar bevrijding werd Ans Uijlenbroek per ambulance naar Loulé gebracht, een plaatsje ten noorden van Faro. „Die rit was bijna nog traumatischer dan de ramp zelf. Op een gegeven moment vroeg ik me zelfs af of ik nog wel levend het ziekenhuis zou bereiken, zulke halsbrekende toeren haalde die chauffeur uit”.

In het kleine ziekenhuis in Loulé was ze de enige Nederlandse. De behoefte om haar familie te zien, was uiteraard groot. Ziekenhuismedewerkers zochten contact met haar echtgenoot in Oldemarkt, bij wie juist de kinderen Frank en Ilse op bezoek waren.

De twee kinderen besloten zo snel mogelijk aan de oproep van hun moeder gehoor te geven en pakten hun koffers om ook naar Portugal te gaan. Het tweetal stapte dinsdagmorgen om negen uur op het vliegtuig richting Faro. Ans Uijlenbroek heeft haar kinderen echter niet gezien: op het moment dat zij instapte in de Airbus richting Schiphol, arriveerden Frank en Ilse in Faro. Pas een dag later zagen zij hun moeder terug: in Oldemarkt.

Daar konden ze haar uiteindelijk ook een reservebril overhandigen, die zoon Frank voor zijn moeder naar Portugal had meegenomen. Ans was haar bril met al haar andere bezittingen bij de ramp kwijtgeraakt. Dat hun moeder in het vliegtuig rich-

ting Schiphol zat, wisten Frank en Ilse bij hun komst in Faro niet. Zij waren dus razend benieuwd waar Ans uithing, maar om dat te weten te komen, bleek verre van eenvoudig. „Onvoorstelbaar hoeveel misverstanden er zijn geweest”, verklaart Frank. „Het is dat we hadden gehoord dat moeder in een ziekenhuis lag. Zodoende wisten we dat ze in leven was, maar anders”. Met Frank en Ilse vlogen nog achttien anderen naar Portugal om daar naar familieleden of vrienden te zoeken.

CONSTERNATIE

„We gingen eerst naar Lissabon”, vervolgt Frank Uijlenbroek, „waar vier mensen van de Nederlandse ambassade ons hebben opgevangen. Op hun lijsten kwam de naam van mijn moeder niet voor. De ambassade wilde ons laten wachten tot er meer bekend was”. De groep met familieleden voelde daar echter niets voor en eiste informatie. De twintig reisden daarop door naar Faro, de plaats van het gebeuren. Daar ontstond opnieuw consternatie: „Niemand wist dat wij zouden komen en dus wisten ze niet wat ze met ons aan moesten. Ze wilden evenmin bevestigen dat onze moeder met het vliegtuig naar Nederland was vertrokken. Pas na anderhalf uur wisten we definitief zeker dat zij inderdaad in die Airbus naar Nederland zat”, vertelt Frank.

Een verklaring voor de vele misverstanden is dat veel namen foutief op de lijsten stonden. „Zelfs op onze tickets die in Nederland waren gemaakt, waren de namen verkeerd vermeld. Mijn moeder had zich onder haar meisjesnaam Verkuijl opgegeven, maar op een gegeven moment hoorde ik ook de naam van mijn vader gebruiken. Je kunt het die Portugezen misschien niet kwalijk nemen, maar slordig is het wel”.

OVERBODIG

Met hun moeder al op de terugreis leek de aanwezigheid van Frank en Ilse Uijlenbroek in Faro overbodig. „Toch is de reis absoluut niet voor niets geweest. We konden mijn vader vanuit Portugal melden dat ze onderweg was. Zelf wist hij niks. Pas op half tien 's avonds hoorde hij dat ze op Schiphol stond”. Nadat hun eigen problemen waren opgelost, bekommerden de Uijlenbroeks zich om de andere families. Die hadden het soms heel zwaar. „Een lid van de fa-

milie Te Winkel uit Amersfoort had op Schiphol gehoord dat er iemand in een ziekenhuis was opgenomen. Uiteindelijk bleken alle vier familieleden te zijn omgekomen. Verschrikkelijk”.

„Maar in het begin durfde ook niemand iets te doen. Martinair is overdreven voorzichtig geweest tegenover ons. Ze durfden niets te zeggen als er over vermisten werd gepraat”, aldus Frank Uijlenbroek.

Ans Uijlenbroek vindt dat ze er heel goed van is afgekomen. „Ik heb wat neklletsel, een scheurtje in het neusbeen en mijn knie is niet in orde. Een

aardige legpuzzel, hè! Ik ben vanmiddag bij de osteopaat geweest, die verwacht dat ik een maand of drie nodig heb voor ik weer helemaal oké ben”.

Het zien van de televisiebeelden was af en toe wel moeilijk, maar toch wilde ze niets missen. De televisie stond constant aan. „Ik wilde per se kijken; tenslotte waren het mijn mede-passagiers”.

Ans Uijlenbroek bezocht met haar man gisteren ook de indrukwekkende herdenkingsdienst in de hangar van Martinair op Schiphol-Oost.

Identificatieteam terug uit Faro

Amsterdam — De drie leden van het identificatieteam van de rijkspolitie (RIT) die in Faro onderzoek wilden verrichten naar de laatste vermiste van de vliegcrash zijn gisteren teruggekeerd in Nederland. Ze waren maandag naar Portugal gereisd. De Portugese autoriteiten willen het vliegtuigwrak echter nog niet verplaatsen in verband met het technisch onderzoek naar de oorzaak van het ongeluk. Het RIT hoopt tussen 5 en 15 januari het onderzoek te kunnen voortzetten.

Een hand op de schouder van nabestaanden

De slachtoffers van de ramp met de DC10 van Martinair die op 21 december op het vliegveld van Faro verongelukte zijn gisteren herdacht. Bijna drieduizend nabestaanden en familieleden woonden de plechtigheid bij. Steun en de verwerking van het verlies waren de thema's van de toespraken.

DOOR MAAIKE KRAAYVELD

Schiphol — De 54 brandende kaarsen symboliseren de passagiers die vorige week maandag zijn omgekomen bij de ramp met de DC10 'Anthony Ruys' van Martinair op het vliegveld van het Portugese Faro. Slechts 29 kisten met bloemen staan er in hangar 4 van Martinair op Schiphol-Oost waar bijna drieduizend familieleden en nabestaanden van de slachtoffers een herdenkingsdienst bijwoonden. De andere nabestaanden geven de voorkeur aan een herdenking in eigen kring.

De sfeer is emotioneel, maar de emotie zit bij de meeste nabestaanden onderhuids. De klap van het plotselinge verlies van dierbaren is te groot en nog niet te begrijpen. Ruim een week na de ramp is het ook nog te kort om te beginnen met het verwerken van het verdriet, zegt luchthavenpredikant dominee J.W. Blankert in zijn toespraak. Hij gaat in op de kwetsbaarheid van de mens en op 'de pijn en woede van de eerste uren na de ramp die zijn gebleven'. 'Woedend zijn en huilen is de meest menselijke en diepste reactie die past bij de dood. Niet om erin te blijven steken, maar om recht te doen aan degenen die we moeten missen. De verwerking zal tijd kosten, meer dan anderen u misschien willen geven'.

Tijdens de rouwplechtigheid

spreken ook Martinair-directeur J.M. Schröder, de voorzitter van de Vereniging ANVR Reisorganisatoren mevrouw mr. C.J. Wouters, luchthavenpastor W.H. van Broekhoven en rabbijn Soetendorp van de liberaal Joodse Gemeente. Dichter/schrijver Michel van der Plas draagt het gedicht 'Sterren' van Hélène Swart voor. Het Groot Omroepkoor zingt liederen van Rachmaninov, Purcell, Schubert, Brahms en Bach. De hangar is afgezet met donkerrode gordijnen en de Nederlandse vlag hangt halfstok. Op de eerste rijen zitten prinses Juliana en prins Bernhard, premier Lubbers, vice-premier Kok en minister Maij-Weggen van verkeer en waterstaat. Namens Portugal zijn er ambassadeur Cascais, staatssecretaris van verkeer en toerisme Relvas en andere overheidsdienaren. Zij zitten voor de vele tientallen rijen met overlevenden, familieleden en bekenden van de slachtoffers. In brancards en rolstoelen luistert een aantal gewonde overlevenden mee.

Steun

Steun en de verwerking van het verdriet bij het verlies van één of meer dierbaren zijn de thema's van de verschillende toespraken. Martinair-directeur Schröder gaat in op 'het onverhoedse verlies, dat afzonderlijke, individuele mensen in onze

samenleving getroffen heeft'.

'Het is onze samenleving die treurt om de ramp die ons op maandagmorgen 21 december heeft overvallen op het Portugese vliegveld Faro'. Schröder zegt te proberen iets te vertolken van het verdriet van de nabestaanden.

'Maar de stem van de nabestaanden kan ik niet zijn. Niet alleen besef ik dat zij zelf nog maar nauwelijks in staat zijn hun gevoelens onder woorden te brengen, ik begrijp ook dat ze voorlopig niet meer kunnen uitbrengen dan vragen. Maar ik kan wel proberen naar hen te luisteren. Zoals ik de afgelopen dagen al geluisterd heb naar overlevenden. Ze zeggen me, nabestaanden en overlevenden, dat de gestorvenen op weg waren naar het mooie en het warme, naar het nieuwe en vreemde en naar het zonnige. En dat ze daar niet zijn aangekomen'.

Het enige antwoord dat Schröder zegt voor de nabestaanden te hebben is een hand op hun schouder. 'Ik wil u verzekeren dat die daar blijft liggen zolang u er behoefte aan hebt. Ik wil u verzekeren dat wij alles zullen doen om, waar het kan, het leed te verzachten. Om daadwerkelijke hulp te blijven bieden'.

Ook voorzitter mevrouw Wouters van de Vereniging van ANVR reisorganisatoren zegt dat 'alle aandacht behalve op nabestaanden gericht zal zijn op de zieken en de gewonden en vanzelfsprekend eveneens op de andere overlevenden, zowel in Nederland als in Portugal'. 'Tot alle getroffenen: wij zullen niet vergeten'.

De 29 kisten met stoffelijke resten van de slachtoffers zijn na de herdenkingsdienst overgedragen aan de nabestaanden voor een begrafenis of crematie.

*„Mijn God, niet weer
honderden doden, dacht ik”*

Rampen Identificatie Team hoopt na Faro nog lang te 'slapen'

Door RINZE BRANDSMA

„Ik dacht: Mijn God, als ik nu maar niet met honderden doden kom te zitten.” Dat ging door Leen van der Pols heen, leider van het Rampen Identificatie Team (RIT) van de Rijkspolitie, op het moment dat hij van de Martinair-vliegcrash bij Faro hoorde.

De berichtgeving uit Faro bleef lang verwarrend, maar rond het middaguur vorige week maandag 21 december wist hij dat het om enkele tientallen doden zou gaan.

Het was voor hem en zijn kerngroep van 30 mensen de vijfde ramp binnen vier maanden: na de brand in het Haagse pension De Vogel (16 september), de vliegcrash in Nepal met Nederlandse slachtoffers (eind september), de Bijlmerramp met het neerstortend El Al-toestel (4 oktober) en de treinramp bij Hoofddorp (30 november).

De identificatie van de 54 geborgen slachtoffers van Faro is nog niet voltooid. In de hangar op Schiphol-Oost wordt nog volop gerechercheerd. Een deel van het RIT is in Faro bezig en zal er opnieuw bij zijn als volgende maand het wrak geborgen zal worden.

Onderhandelen

Temidden van chaotische taferelen hebben zij in Portugal moeten werken en steeds weer moeten onderhandelen met de autoriteiten daar. En dat, terwijl de vorige rampen nog zo vers in het geheugen lagen, overwerken nog niet of nauwelijks gecompenseerd, het gewone werk net weer opgepakt. Van der Pol, gistermiddag op Schiphol: „Wij zijn immers een slapende organisatie. Voor alle RIT-leden is dit een bijbaan,

naast hun normale politiewerk.” Het werk van het identificatieteam is soms onmenselijk zwaar. „Het contact met de nabestaanden, de langdurige confrontatie met de verbrande en verminkte stoffelijke overschotten. Wij zijn, door onze ervaring en training heen, ook gewoon mensen met onze eigen gevoelens. Er komt voor iedereen af en toe een moment dat je zegt: nu even niet. De leden van het team zijn daar onderling heel alert op om dat bij elkaar te signaleren. De persoonlijke begeleiding, tijdens en na het werk, is intensief.”

Volgens teamleider Van der Pol is het veelzeggend dat, ondanks de grote werkdruk en de zwaarte van de klus, opvallend veel RIT-leden zich vorige week maandag opnieuw meldden. „Er zijn zelfs onderling woorden gevallen als iemand nu niet mee mocht werken. Ik vind dat heel bijzonder: zo'n gemotiveerd, kundig en ervaren team.” En dat voor een bijbaan; „met een opstuwings van de normale werkzaamheden op de eigen werkplek. Je denkt deel uit te maken van een slapende organisatie, maar het tegendeel blijkt waar - je wordt steeds opnieuw ruw wakker gerukt.” Vorige week opereerde een tot 110 mensen uitgebreid RIT-team: naast de vaste kern van 30 politiemensen en administratief personeel externe deskundigen als tien tandartsen (van wie de meesten uit de krijgsmacht), negen pathologen-anatoom, dertien vingerafdruk-deskundigen van de recherche, medewerkers

van het Rode Kruis en begrafenisondernemers.

Kerst

Die identificatieploeg heeft de hele week tot en met zaterdagavond intensief doorgewerkt. „Inclusief de Kerstdagen, ja. Dat doe je als de nood aan de man is. Wij hadden juist door het Kerstfeest een heel sterke stimulans om door te gaan. Het Kerstfeest symboliseert het licht en donker. Voor veel nabestaanden was het donker. Onze inspanningen om door identificatie hen wat licht te brengen werd daarmee een draagbare en zelfs dankbare taak.”

Het RIT heeft in Portugal de autoriteiten vooral hulp en advies geboden bij de eerste beschrijving van de lichamen. „Ze hebben daar niet zo'n team als wij. Met onze ervaringen van vliegcrashes konden wij heel snel en direct aan het werk.” De bedoeling was de stoffelijke resten zo snel mogelijk in Nederland te krijgen. Hier is een goede vergelijking met de tandstatussen en overige gegevens van de slachtoffers mogelijk. Na veel praten en begrip over en weer kwamen de lichamen donderdag op Schiphol terug.

Van der Pols is dankbaar dat de pers het team op Schiphol-Oost met rust liet. „Wij hebben respect voor de media, die geen jacht op extra informatie inzetten.” Eén hoop heeft hij, diep uit zijn hart, na die vijf vreselijke rampen. „Dat onze slapende organisatie hierna heel lang en diep mag slapen.”

Ruim 2500 mensen herdenken slachtoffers vliegramp Faro

(van onze binnenlandredactie)

SCHIPHOL — „Het is niet mogelijk volledig op uw plaats te zijn, u die rouwt. Maar wij kunnen en moeten wel de zorg delen in de details van een nieuwe dag, de moeizame dag die komt. We denken aan u, gewonden, en hopen en bidden voor een spoedig herstel.

En voor het onverbidelijke. Door hun stem, beweging, de flikkering in hun ogen hebben degenen die er niet meer zijn hun aanwezigheid bij ons achtergelaten. Wij gedenken elk kind, elke man, elke vrouw, voorbij grenzen van geloven en niet-geloven, van welke achtergrond dan ook, in een saamhorigheid, in een eenheid die hier, nu, gevoeld wordt in Nederland. Moge de Altijd Aanwezige de zielen gedenken van ieder en ieder.”

Dit zei rabbijn A. Soetendorp op de plechtigheid ter nagedachtenis aan de slachtoffers van de vliegramp in Faro, die gisteren in hangar 32 op Schiphol-Oost is gehouden. Onder de slachtoffers bevonden zich onder anderen passagiers van joodse afkomst

Soetendorp: „We moeten trachten dicht bij elkaar te zijn. Nu in dit uur. Maar ook later, veel later. De Psalmist worstelde met de kolkende wanhoop: „Help mij o God, want het water komt tot mijn keel. Ik zink weg in een kolkende poel van modder en er is geen houvast. Ik kwam in de diepste diepten van het water en de kolk sleurt mij weg. Moe ben ik van het roepen, verteerd zijn mijn ogen van het wachten op U.(...) Ach God, mijn gebed komt tot U in dit uur van ontvankelijkheid. Laat mij Uw

redding zien. Trek mij uit deze modder, zodat ik niet wegzink.”

Kaarsen

Naar schatting 2500 à 3000 mensen woonden de dienst bij. In de hangar stonden dertig met rose (namens Martinair) en gele (namens de reisorganisaties) bloemen bedekte doods-kisten, geflankeerd door een tafel met 54 brandende kaarsen. Iedere kaars symboliseerde een passagier die bij de ramp in Zuid-Portugal het leven heeft gelaten. Bij de kisten stond een wacht van geüniformeerd Martinair-personeel.

De nabestaanden van ongeveer twintig slachtoffers hebben er de voorkeur aan gegeven hun doden in besloten kring te herdenken.

De plechtigheid werd behalve door prinses Juliana en prins Bernhard, bijgewoond door premier Lubbers, de ministers Maij-Weggen en Kok, de Portugese staatssecretaris van verkeer en toerisme A. Relvas, en de Portugese ambassadeur in Nederland A. Cascais. Op brancards en in rolstoelen woonden ongeveer 15 mensen die bij de vliegramp gewond zijn geraakt, de bijeenkomst bij

Behalve door rabbijn Soetendorp werd ook het woord gevoerd door president-directeur J.M. Schröder van Martinair, mevrouw C. Wouters namens de Vereniging van ANVR-reisorganisatoren, luchthavenpastor W. van Broekhoven, luchthavenpredikant J.W. Blankert en de dichter-schrijver Michel van der Plas.

Schröder beloofde de nabestaanden „een hand op uw schouder”. In zijn toespraak tijdens de herdenkingdienst zei hij: „Ik wil u verzekeren dat die daar blijft liggen zolang u er behoefte aan hebt.”

Luchthavenpredikant J.W. Blankert, sprekend namens de Hervormde en Gereformeerde (syn.) Kerken, zei dat de pijn, angst en wanhoop van hen die vreesden hun dierbaren te verliezen, niet gedeeld kon worden, gedurende de dagen vlak na de ramp. „Wel zocht u steun bij elkaar en zo is er de troost

bij elkaar en zo is er de troost van de gedeelde smart.”

Niet doodzwijgen

Nu, een week later, is er nog steeds die woede en machtelooheid van de eerste uren, zei Blankert. „Laten we de mensen die we moeten missen, in ieder geval niet doodzwijgen. Woedend zijn en huilen is de diepste en meest menselijke reactie die past bij de dood. Niet om die gevoelens te koesteren, om erin te blijven steken. Maar om recht te doen aan hen die we voorgoed moeten missen. En hun een plaats te geven in ons eigen bestaan. Daarmee is het verdriet nog niet weg. We zullen de pijn en de leegte moeten uitzitten en doormaken. Dat zal tijd kosten, meer tijd dan anderen u soms zullen geven. Maar toch zal blijken dat het leven sterker is dan de dood. Daaraan mogen we ons proberen vast te houden.”

„Hoeveel zwarte nachten van bitterheid en pijn en smartelijk verwachten ons deel nog zullen zijn op deze donkere aarde, toch staat in stille pracht de ster van Gods genade aan het einde van de nacht”, citeerde Blankert de Duitse dichter Jochem Keppler.

„We mogen elkaar vasthouden in de overtuiging dat er meer is dan deze werkelijkheid van verdriet en pijn”, zei Blankert.

NEDERLANDS DAGBLAD

31 DEC. 1992

Sober afscheid van Faro-slachtoffers

(Van een verslaggever)

SCHIPHOL – In hangar 32 van Martinair op Schiphol-Oost zijn gistermiddag de slachtoffers herdacht van de vliegcrash bij het Portugese Faro op 21 december. De herdenkingsbijeenkomst werd bijgewoond door ongeveer drieduizend mensen onder wie veel overlevenden van de ramp. Met een tiental ziekenauto's had een aantal gewonden zich naar de hangar laten brengen om hun overleden medepassagiers te gedenken.

Prinses Juliana en prins Bernhard vertegenwoordigden het koninklijk huis, minister-president Lubbers, de ministers Kok en Maij-Weggen, de Nederlandse regering en namens de Portugese regering waren ambassadeur A. Cascais en minister A. Relvas van toerisme aanwezig.

In de noordoosthoek van de hangar waren tegen een achtergrond van donkerrood fluweel en groene planten 29 lijkkisten opgesteld, elk getooid met een roze en een wit boekje van respectievelijk Martinair en de reisorganisaties. Een twintigtal lichamen waren reeds vervoerd naar de woonplaatsen, waar ze inmiddels in besloten kring zijn begraven of gecremeerd. Bij de kisten vormde de voltallige bemanning van de Boeing 767 die kort voor de Anthony Ruys op Faro was geland een erewacht. Op een tafel brandden 54 kaarsen, één voor elk dodelijk slachtoffer.

Tijdens de sobere en stille bijeenkomst, die krap een uur duurde, voerden zes mensen het woord, onder wie drie geestelijken. De strekking van de toespraken was dat woorden tekortschieten bij rampen als deze. Het Groot Omroepkoor zong werken van Rachmaninov, Purcell, Schubert, Brahms en Bach. Journalisten werden bij de andere bezoekers weggehouden en moesten van een aparte

ingang gebruik maken. De statieven van de uitsluitend vaste – camera's van de NOS, die de bijeenkomst rechtstreeks uitzond, waren omkleed met rood doek. De fotopers moest op een voor haar ingericht balkon blijven, tamelijk ver van de genodigden.

President-directeur M. Schröder van Martinair zei de afgelopen dagen al naar de overlevenden te hebben geluisterd: "Ze zeggen me, nabestaanden en overlevenden, dat de gestorvenen op weg waren naar het mooie en het warme, naar het nieuwe en het vreemde en het zonnige. En dat ze daar niet zijn aangekomen. Dat hoor ik, en dat spreek ik namens hen uit. En dat ze dat verloren hebben. Dat doel, maar daarbij ook hun leven. En dat hun kostbare mensen bestaan verloren is gegaan. Zoals ook wij, in onze eigen familie van Martinair, onmisbare mensen verloren hebben, waardoor ik kan zeggen: we hebben samen verliezen geleden. Hun waarom is het onze."

Op pad

Na Martin Schröder sprak mr C. Wouters, voorzitter van de ANVR reisorganisatoren, speciaal namens de zeven betrokken reisorganisaties. "De reizigers die het leven behouden hebben en hun naaste omgeving delen nu de herinnering aan een verschrikkelijke ervaring. Sommigen dragen daarbij het verlies van dierbare naasten. Ons hart gaat naar hen allen uit. Toen de omvang van de ramp gestalte kreeg, zijn vertegenwoordigers van de luchtvaartmaatschappij en de reisorganisaties op pad gegaan en hebben nabestaanden bezocht, iets wat nog steeds wordt gedaan. Zij hebben het verdriet en de emoties gezien en gevoeld. Zo gevoeld, dat het leed voor een deel het hunne werd en het onze."

Luchtvaartpastor W. van Broekhoven, rabijn A. Soetendorp van de liberaal joodse

gemeente en luchthavenpredikant J. Blankert spraken hun troostende woorden, wat ze eerder ook rechtstreeks ten overstaan van de nabestaanden al hadden gedaan. Van Broekhoven citeerde psalm 23: "Aan de oevers van zeeën en meren, daar waar stilte is en bezinning, daar leef ik op, daar vat ik moed. Juist om verder te gaan op wegen die ik ken. Hij is mijn herder, hij gaat voorop. En in zijn naam durf ik te volgen. In zijn nabijheid schrikt de dood mij niet af."

Rabijn Soetendorp sprak ook enkele woorden in het hebreuws. "Dan is er het onverbiddelijke. Een stem, een beweging, een flinkering in de ogen; zij die er niet meer zijn hebben hun aanwezigheid bij u, en dus ook bij ons achtergelaten. Wij gedenken elk kind, elke man, elke vrouw. Voorbij grenzen van geloven en niet geloven, van welke achtergrond dan ook. In saamhorigheid, in eenheid die hier nu gevoeld wordt in Nederland. Moge de altijd aanwezige de zielen gedenken van ieder en ieder. Mogen wij koesteren de individualiteit, die individuele sprank van menselijkheid, het unieke van elke persoonlijkheid."

Dominee Blankert gaf uiting aan de woede die nabestaanden voelen bij het gemis. "Laten we de mensen die we moeten missen in ieder geval niet doodzwijgen. Woedend zijn en huilen is de diepste en meest menselijke reactie die past bij de dood. Niet om die gevoelens te koesteren, niet om erin te blijven steken. Maar om recht te doen aan hen die we voorgoed moeten missen."

Nadat er twee minuten stilte in acht waren genomen sprak dichter-journalist Michel van der Plas het gedicht 'Sterren' van Hélène Swart: "Als deze ogen zich sluiten voor eeuwig en dit lijf wordt ten grave gebracht, oh, de stille, onbegrijpelijke sterren, de mysteriën, heer, voor de nacht."

Heftige emoties na strak geregisseerde herdenking

Schiphol – Tijdens de twee minuten stilte kreeg de jonge vrouw het te kwaad. Tot dat moment had ze de herdenking in de hangar bleekjes gadegeslagen. Maar toen iedereen opstond om in stilte te herdenken, boog zij voorover en sloeg haar verbonden handen voor het gezicht. Elders in de immense hal klonk gehuil.

De emoties liepen hoog op tijdens de strak geregisseerde herdenking van de 54 slachtoffers van de ramp met de DC-10 van Martinair in het Portugese Faro. Prinses Juliana, prins Bernhard, premier Lubbers, de ministers Kok en Maij-Weggen en de Commissaris der Koningin in Noord-Holland Van Kemenade bezochten samen met drieduizend nabestaanden, overlevenden en notabelen uit de luchtvaart de bijeenkomst op Schiphol. Ook captain H. W. van Staveren en de bemanning van de verongelukte DC-10 woonden de herdenking bij. Portugal werd vertegenwoordigd door de minister van Toerisme, Relvas, en ambassadeur Cascais. In een hoek van de hangar, ver van fotografen en tv-camera's, stonden branders en rolstoelen met gewonden die nog in ziekenhuizen worden verpleegd.

In hangar 32, waar normaal vlieg-

tuigen worden onderhouden, waren 29 kisten met stoffelijke overschotten opgesteld. Op elke kist twee bloemstukjes: een van Martinair, een van de reisorganisatie. De stoffelijke overschotten van 25 slachtoffers waren al uit de hangar weggehaald. Hun familie gaf er de voorkeur aan in eigen kring te rouwen. Behalve de 29 doods-kisten stonden er ook 54 brandende kaarsen, één voor elk slachtoffer. Alle slachtoffers zijn geïdentificeerd, één passagier wordt nog vermist.

De herdenking begon met de binnenkoms van de bemanning van de Boeing 767 van Martinair. De zeven vrouwen en vijf mannen waren vlak voor het ongeluk geland op de luchthaven van Faro en zagen de DC-10 verongelukken. Zij vormden een halve kring achter het kathedraal.

Het was opvallend stil tijdens de plechtigheid op Schiphol-Oost. Normaal overheerst het vliegtuiglawaai, maar de luchthaven besloot de Buitenveldertbaan te sluiten en de Kaagbaan alleen te gebruiken voor vertrekkende vliegtuigen. Daarmee werd voorkomen dat de herdenking vele malen werd verstoord door overkomende vliegtuigen.

Een aangeslagen Martin Schröder, president-directeur van de luchtvaartmaatschappij, verhaalde van de vele gesprekken met nabestaanden en overlevenden die hij de laatste dagen heeft gevoerd. „Ik wil graag proberen iets te vertolken van hun verdriet. Maar de stem van de nabestaanden kan ik niet zijn,” sprak hij. Schröder beloofde de nabestaanden en overlevenden in de toekomst te blijven steunen. „Wij leggen een hand op uw schouder,” zei hij.

Behalve Schröder voerde een aantal anderen het woord, onder wie mr. C. J. Wouters, voorzitter van de vereniging ANVR-reisorganisatoren, rabbijn Soetendorp, luthavenpredikant Blankert en luthavenpastor Van Broekhoven. De laatste stond stil bij het afscheid dat de mensen hadden genomen in de vroege maandagmorgen, nu ruim een week geleden. „Kinderen met een heel leven voor zich, ouders die met hen op vakantie gingen, ouderen die van de zon wilden genieten. Het afscheid was voorgoed,” zei Van Broekhoven.

Nadat schrijver Michel van der Plas het gedicht Sterren van Hélène Swart had voorgedragen en

het Groot Omroepkoor afsluitend het Abschiedslied van Brahms en Choral van Brahms had gezongen, werd de bijeenkomst beëindigd. Tenminste, het officiële gedeelte. Prins en prinses vertrokken, evenals andere genodigden. De nabestaanden en overlevenden zochten tussen de 29 kisten naar hun overleden familieleden of bekenden. En lieten daarbij – voor het eerst tijdens de perfect geregisseerde en daardoor steriele herdenking – de emoties de vrije loop.

Onderzoek

De drie leden van het identificatieteam van de rijkspolitie (RIT) die in Faro onderzoek wilden verrichten naar de laatste vermiste van de vlieg-ramp, zijn gisteren teruggekeerd in Nederland. Volgens een woordvoerder wilde het team, dat maandag naar Portugal was vertrokken, onder het wrak van de verongelukte DC-10 zoeken naar de vermiste passagier. De Portugese autoriteiten willen het vliegtuigwrak echter nog niet verplaatsen in verband met het technisch onderzoek naar de oorzaak van het ongeluk. Het RIT hoopt ergens tussen 5 en 15 januari het onderzoek in Faro te kunnen voortzetten.

Van onze verslaggever
SCHIPHOL — Tijdens de twee minuten stilte voor de slachtoffers van de vliegtuigramp bij Faro verstomde woensdagmiddag op Schiphol zelfs even het aanhoudende gebulder van de landende en stijgende vliegtuigen. De rouwplechtigheid in hangar 32 werd bijgewoond door 2500 tot 3000 mensen.

In de enorme hal stonden 29 kisten, bedekt met gele en rose bloemen en geflankeerd door 54 brandende kaarsen, één voor elke omgekomen passagier. De familie van 25 slachtoffers had er de voorkeur aan gegeven de doden in

Zelfs vlieggeluid verstomt tijdens herdenking ramp

eigen, besloten kring te herdenken.

Niet alleen de nabestaanden waren naar Schiphol gekomen. Ook een groot aantal overlevenden, sommigen in een rolstoel of op een brancard, woonden met familie en vrienden de plechtigheid bij. Tranen waren er nauwelijks, maar het massaal ingehouden verdriet was bijna tastbaar.

Het kabinet was vertegenwoordigd

door premier Lubbers en de ministers Kok en Maij, het koninklijk huis door prinses Juliana en prins Bernhard. Namens de Portugese regering waren ambassadeur Cascais en staatssecretaris Relvas van Verkeer en Toerisme naar Schiphol gekomen.

Martinair-directeur J. Schröder beloofde de nabestaanden en slachtoffers gisteren 'een hand op de schouder'. 'Ik wil u verzekeren dat die daar blijft liggen zo lang u er behoefte aan heeft.'

Schröder, die vorige week bekritiseerd werd vanwege zijn als voorbarig beschouwde uitlatingen over de oorzaak (wind) van het ongeluk, suggereerde gisteren opnieuw dat er op maandag 21 december in Portugal sprake is geweest van een overmachtsituatie. 'Het is een kwetsbaarheid die altijd zal blijven, ook in een computergestuurde maatschappij, in een afhankelijkheid van omstandigheden die wij eenvoudig nooit geheel zullen kunnen beheersen.'

RIT-team uit Faro terug

AMSTERDAM, vrijdag

De drie leden van het identificatieteam van de rijkspolitie (RIT) die in Faro onderzoek wilden verrichten naar de laatste vermiste van de vliegcrash zijn teruggekeerd in Nederland.

Volgens de woordvoerder wilde het team, dat maandag naar Portugal was vertrokken, onder het wrak van de verongelukte DC10 zoeken naar de vermiste passagier.

DE TELEGRAAF

1 JAN. 1993

8.33 uur: valwind boven Faro

OMSTANDIGHEDEN SMEEDDEN SINISTER KOMPLOT TEGEN MARTINAIRS DC-10

Het noodlot van Faro heet *microburst*. Maar zo eenvoudig laat een ramp zich niet verklaren. Waarom trotseerde captain Van Staveren van Martinairs DC-10 het onweer? Het weerbericht was beknopt. Het zicht was slecht. Een ander vluchtplan zou uren vertraging opleveren.

Uit de grauwsliuier van regen en storm kwamen opeens mensen naar voren rennen. Sommigen hadden zware brandwonden. Ze liepen naakt. Zonder haren. Het personeel in de vertrekhal van het vliegveld van Faro had enkele minuten eerder een klap gehoord. Men dacht dat er iets mis was gegaan met het Portugese toestel dat kort tevoren de taxibaan was opgereden.

Toen er plotseling mensen opdoemden uit het niets, stonden de personeelsleden als aan de grond genageld. Ongelooflijk maar waar: enkele overlevenden wisten niet beter te doen dan een taxi te nemen en zich te laten vervoeren naar hun vakantiebungalow aan de Algarve kust.

Zwaar gewonden werden in autobussen geladen en naar het ziekenhuis gebracht. Twintig minuten later kwam een invasie van ambulances op gang, maar toen hadden veel slachtoffers al op eigen kracht en ondersteund door hun lotgenoten de plaats van de ramp verlaten en een heenkomen gezocht in het luchthavengebouw, ruim een kilometer verderop.

Het ongeluk gebeurde om drie minuten over half negen, die maandagochtend 21 december. Het schemerde. Kort voordat de landingsprocedure begon, had de captain de passagiers laten weten 'dat er spijtig genoeg oostenwind stond'. Niemand beseftte de ernst van die mededeling. Het leek weer zo'n aansporing uit de cockpit om van de vakantievlucht te genieten, zoals de gezagvoerder de passagiers soms een plezier doet met de boodschap dat men boven een of andere stad vliegt.

De ideale aanvliegroute in Faro is de westelijke, boven zee. Wegens de bijzondere turbulentie moest gezagvoerder H.W. van Staveren (56) de noordoostelijke aanvliegroute kiezen. Die voert over een vrij bergachtig gebied. Hij kon het toestel daardoor niet geleidelijk laten dalen, alleen trapsgewijs. Ook moest het toestel eerst een keer boven de landingsbaan vliegen om de instrumenten af te stellen op een radiobaken op de grond. Vervolgens moest de DC-10 een bocht maken en terugvliegen naar de baan.

De passagiers kregen de indruk dat de DC-10 een paar keer tevergeefs probeerde te

ERIC VRUSEN

landen. Dat twee keer een landing abrupt werd afgebroken. Ze keken naar de videoschermpjes die tegenwoordig in de cabine van de vliegtuigen hangen om de inzittenden te informeren over het verloop van de vlucht. Een foeffe. Het zegt in feite niets. Maar de doodsbenaauwde passagiers klampten zich vast aan de tijd die op het scherm werd weergegeven.

Wat opviel was dat de cijfers op nul bleven staan. De tijd voor vlucht MP 495 was verstreken.

EÉN POGING

'De laatste tien minuten van de vlucht waren verschrikkelijk,' zei een jongeman uit Den Haag. Het toestel maakte allerlei rare manoeuvres. Hij hoorde het janken van de machinerie in de vleugels, telkens wanneer de 'flaps' een andere stand aannamen. 'Ik werd ziek,' vertelde een meisje uit Limburg. 'Tijdens het hele ongeluk heb ik alleen maar in mijn kotszak gekeken.'

Achteraf bleek dat het toestel geen drie, maar slechts één landingspoging heeft ondernomen. Er is een 'one and final approach' geweest. Volgens directeur Ceruca Salgado van de luchthaven Faro, die optrad als de woordvoerder van de Portugese luchtvaartautoriteiten, is de vlucht van de DC-10 tot op het allerlaatste moment zonder bijzonderheden verlopen.

De piloot heeft zich in de slotfase van zijn vlucht twee keer bij de verkeerstoren gemeld en daarbij niets gezegd over moeilijkheden

aan boord. Tijdens zijn eerste melding bevond hij zich op vier nautische mijlen (ruim zeven kilometer) van het vliegveld. De gezagvoerder liet de verkeersleiding in Faro weten dat hij het signaal van het radiobaken had opgepikt en de Very High Frequency Omnidirectional Range had ingeschakeld.

Dit is een radiografisch navigatiesysteem. Het is een hulpmiddel, niet meer dan dat. De piloot moet 'op zicht' landen. De luchthaven van Faro, waar in de 27 jaar van haar bestaan nog nooit een ongeluk was gebeurd, beschikt niet over een Instrument Landing System (ILS) dat een landing ook bij veel slechter zicht op automatische piloot mogelijk zou maken. Het vliegveld heeft, als onderdeel van een uitbreidingsplan, het ILS in bestelling en het zal over enkele jaren worden geïnstalleerd.

De DC-10 maakte een westelijke bocht. Op circa drie mijl afstand van het vliegveld meldde gezagvoerder Van Staveren dat hij de landingsbaan recht voor zich zag liggen. De landing kon beginnen.

Het toestel moet hard op de baan zijn geklapt. Het stuitte weer wat omhoog en kwam opnieuw op de baan terecht. Daarbij zouden eerst de linkervleugel en de daaronder hangende motor de grond hebben geraakt. Het toestel kantelde naar rechts. Vervolgens moeten de hydraulische onderdelen van het rechter landingsgestel het hebben begeven. De rechtervleugel raakte de grond en brak compleet af. Het voorste deel van de DC-10 boorde zich in de modder naast de landingsbaan, draaide 180 graden en kwam in omgekeerde richting tot stilstand. Het achterste deel van het toestel ging rechtdoor, waardoor de romp in tweeën brak.

Er was vuur, maar het zou nog enige tijd duren voordat een serie explosies inzette. Geen van de inzittenden durfde later te schatten hoe lang de eerste ontploffing op zich liet wachten. Misschien was het één minuut. Misschien waren het twee minuten. Of korter. Of langer. Op zulke momenten heeft niemand enig besef van tijd.

ONBEGRUEPELUKE WIRWAR

Een man die in het midden van het toestel zat, vertelde hoe hij tijdens de laatste ogenblikken

**'Tijdens het hele
ongeluk heb ik
alleen maar in mijn
kotszak gekeken'**

van de vlucht een bang gevoel had. 'Ik dacht al dat het mis zou gaan. Tegenover me zat een van de stewardessen. Ik keek naar haar gezicht en zag natuurlijk alleen dat masker van innemendheid en geruststelling.' Even later sloeg de stewardess met stoel en al boven op hem. De cabine scheurde open. De man voelde dat hij stof inademde. 'Ik dacht: ze zullen tegenwoordig toch niet meer van dat kankerwekkende asbest gebruiken.' De man zag hoe mensen met hun hoofd naar beneden in hun veiligheids gordels vasthingen.

Sommige mensen riepen: 'Géén paniek!' En: 'We worden gehaald!' De man wist zich te bevrijden uit de onbegrijpelijke wirwar van metaal, vliegtuigstoelen, kabels, tassen en tax-free inkopen. Hij zag een gat in de romp en klauterde naar buiten. Op het dak, dat eigenlijk de zijkant van het toestel was, zaten mensen te vloeken en te schelden. De man keerde terug in het vliegtuig, omdat een wanhopige vader hem smeekte: 'Help me mijn zoon los te maken.'

Angstwekkend was de geur van kerosine, die iedereen deed beseffen dat een explosie niet lang op zich zou laten wachten.

Sommige passagiers konden het wrak verlaten via de nooduitgangen die als vanzelf leken te zijn geopend. 'We moesten naar beneden springen,' zei een meisje. 'De glijbaan was kennelijk al verbrand.' Kort daarop hoorde ze de eerste explosie. 'Ik dacht: wie er nu nog inzit, is er geweest.' Maar later zag ze toch nog gedaanten uit de brokstukken klimmen. Haar vriend liep terug om zijn moeder te zoeken. Hij vond haar, zwaar gewond, op enkele tientallen meters van het wrak. Ze was door een gat in de romp naar buiten geslingerd.

Het waanzinnige was dat elke vluchtende rondom het inferno tot zijn enkels wegzakte in het slijk. De DC-10 was zeker veertig meter buiten de betonnen piste tot stilstand gekomen, in een vlakte van oranje leem. De grond stond blank door de heftige regenval. Een brandweerwagen ploeterde door de modder. De achterwielen wroetten in de grond.

Hoe vaak werd Nederland in 1992 door een ramp getroffen? De aardbeving in Limburg. Het neerstorten van een F-16 in Hengelo. De Belgische touring-car die nabij Breda op een stilstaande vrachtauto klapte, waarbij zeven vakantiegangers gedood werden. De explosie bij Cindu in Uithoorn. De vlieg-ramp in de Bijlmermeer. Het treinongeluk bij Hoofddorp. En nu: 54 doden en ruim 90 zwaar gewonden.

Van elke ramp heeft het publiek een technische uitleg gekregen en daarvan weer een trefwoord onthouden. De Peelrandbreuk. De schroef van de motorophanging. En dit keer gaf Martinair-directeur M. Schröder — met naast zich minister Maij-Weggen van Verkeer en Waterstaat — op de televisie uitleg over een plotselinge, zeer harde zijwind en over het gevaar van valwinden en windschering tijdens een landingsprocedure.

STEIGEREN

Het noodlot van Faro heet *microburst*.

Microburst is een zeer lokale, kort du-

rende valwind. De voorkant van het vliegtuig komt eerst in een neerwaartse stroming. De piloot verhoogt daarom de neusstand. Hij laat het toestel als het ware enigszins steigeren. Maar daardoor ontstaat een dramatische toename van de druk op de staart. Als het vliegtuig zich op geringe hoogte bevindt, kan dat fatale gevolgen hebben.

De Portugese kranten citeerden later de directeur van de EHBO-afdeling van het ziekenhuis van Faro, die herhaalde wat gezagvoerder Van Staveren tegen hem had verklaard: 'Op het moment van de landing voelde ik een neerwaartse windstoot. Tegelijkertijd hoorde ik een explosie aan de staart van het vliegtuig.'

Maar zo eenvoudig laat een ramp zich niet verklaren. Ook al zou microburst de directe oorzaak van de catastrofe zijn — het onderzoek zal dit nog moeten aantonen — dan blijven er nog vele vragen open. Waarom besloot gezagvoerder Van Staveren het onweer boven Faro te trotseren? Waarom is hij niet uitgeweken naar een andere luchthaven? En waarom hebben de autoriteiten in Faro het vliegveld die rampzalige maandagmorgen niet tijdelijk gesloten? Een ramp als deze is altijd te wijten aan een complot, een samenzwering van omstandigheden.

Officieel geldt de aankomst van een Martinair Boeing 767, vijf minuten vóór de ramp met de DC-10 van dezelfde maatschappij, als het bewijs dat er geen reden was het vliegveld van Faro te sluiten. Op hun persconferenties hanteerden de Portugese autoriteiten de veilige landing van de Boeing bijna als een vrijbrief. Het was weliswaar slecht weer, maar de zuidoosten wind had een kracht van dertig tot veertig kilometer per uur, met plotselinge rukwinden tot zestig kilometer. Dat is op zich niet onoverkomelijk. Met andere woorden: de DC-10 had gewoon de pech in een microburst terecht te komen.

ZWARE TURBULENTIE

Om 6.00 uur die ochtend had het Instituto Nacional de Meteorologia e Geofysica in Lisbon een waarschuwing laten uitgaan voor storm en zware turbulentie tussen 7 en 13.00 uur. De luchthavenautoriteiten in Faro hielden het vliegveld open. De waarschuwing was niet ernstig genoeg om tot sluiting over te gaan. Bovendien kreeg de luchthaven zo vlak voor de Kerst tamelijk veel verkeer te verwerken. In de loop van de dag zouden dertig toestellen moeten aankomen.

En het was aan de gezagvoerders van deze toestellen om te beslissen of zij zouden uitwijken of niet. Zij immers moeten een risicoschatting maken aan de hand van het al dan niet heldere zicht, het gewicht van het toestel, de gegevens over de windrichting en de kenmerken van de aanvliegroete.

Het Portugese dagblad *Público* heeft bericht dat het weerrapport van half negen, opgemaakt door de meteorologische dienst van de luchthaven Faro, uiterst beknopt was. Er werd bijvoorbeeld geen melding gemaakt van regen, terwijl het water met bakken uit de lucht viel. Luchthavendirecteur Salgado ver-

zekert echter dat de meteorologische afdeling op haar taak berekend is. 'Hoeveel mensen daar precies werken weet ik niet, maar er zijn genoeg personeelsleden om dit vliegveld 24 uur per dag in bedrijf te houden.'

Wist gezagvoerder Van Staveren dat op een hoogte van 150 meter en op een hoogte van 650 meter een laag van onweerswolken hing? Dat zich op een hoogte van 750 meter valwinden ontwikkelden? Anders dan een Airbus 310 of 320 en anders dan een Boeing 737/300 is een DC-10 niet uitgerust met, vooralsnog experimentele, apparatuur die in voorkomende gevallen de waarschuwing 'Wind shear! Wind Shear!' laat horen. Anders ook dan veel Amerikaanse luchthavens beschikt het vliegveld van Faro niet over grondapparatuur die gevaarlijke valwinden signaleert.

Als de weerrapporten van die ochtend minder summier waren geweest, had de bemanning van Martinairs DC-10 wellicht langer stilgestaan bij de vraag of zij niet beter kon uitwijken naar Sevilla of Malaga.

Dat zou geen makkelijke beslissing zijn geweest. Op drukke dagen, zoals tijdens de week voor Kerstmis, werken de chartermaatschappijen een strak programma af. Als het schema in de war raakt, moet het toestel voor de terugreis opnieuw een route aanvragen op de overvolle luchtwegen boven Spanje en Frankrijk. Dat kan aanzienlijke vertraging opleveren. Bovendien zouden de passagiers een urenlange busrit door Andalusië en de Algarve moeten verdragen. Ook in Faro zouden reizigers mopperen, want daar stonden de passagiers al te wachten op de DC-10 die hen zou terugbrengen naar Nederland.

Natuurlijk mogen piloten hun beslissingen niet baseren op organisatorische beslommeringen. Maar onder andere bij de vlieg-ramp op Tenerife in 1977 is gebleken dat dergelijke factoren wel degelijk een rol spelen in het hoofd van een gezagvoerder die onder druk staat en in zeer korte tijd een beslissing moet nemen. Toen was een KLM-gezagvoerder van een vertraagde Boeing 747 wat haastig met vertrek, hij botste op een PanAm-Boeing die zich nog op de baan bevond. Bijna zeshonderd mensen kwamen om.

Hoe was het zicht? 'Ik zeg niet dat het perfect was, maar wel dat er goed zicht was,' zegt Salgado. Kort voor de landing heeft gezagvoerder Van Staveren de verkeerstoren meegedeeld dat hij de verlichting naast de landingsbaan kon waarnemen. Mogelijk hebben de slagregens het uitzicht op het laatste moment sterk belemmerd. Een van de functionarissen in de verkeerstoren zegt: 'Op het moment van de ramp konden wij de circa één kilometer verderop gelegen startbaan niet zien.' Over het vliegveld hing een dicht regengordijn.

Faro beschikt slechts over één baan, die dus zowel voor het landen als voor het opstijgen wordt gebruikt. Op het moment van de ramp stond op een nabijgelegen taxibaan een vliegtuig van chartermaatschappij Portugalia te wachten op toestemming om naar het begin van de baan te rijden. Dit toestel bevond zich op slechts een paar honderd meter van de

plaats waar de DC-10 verongelukte. Een zegsman uit de verkeerstoren: 'De piloot van dit toestel meldde via de radio dat hij een explosie had waargenomen, maar dat hij verder niets kon zien. Hij zei dat hij zo vlug mogelijk naar een veiliger plaats wilde rijden.'

Functionarissen van de luchthaven hebben het sterke vermoeden dat de DC-10 niet loodrecht op de landingsbaan is aangestuurd, maar enigszins schuin. Bovendien raakte het toestel de baan niet precies in het midden, maar aan de zijkant. Zij maken dit op uit een spoor van zo'n tweehonderd meter dat de DC-10 over de piste heeft getrokken. Kennelijk heeft de piloot om de dwarswind te compenseren het toestel scheef aangestuurd, en is hij niet meer in staat geweest op het laatste moment die stand te corrigeren.

Een uur na het ongeval benoemde de minister van Publieke Werken, Transport en Communicatie, Ferreira do Amaral, een onderzoekscommissie. Het gezelschap bestaat uit deskundigen van het ministerie, de Algemene Luchtvaart Directie ('Direção General de Aviação') en de onderneming ANA (Aeroporos e Navegação Aérea) die de Portugese luchthavens beheert. Het team kan dus moeilijk als onafhankelijk worden aangemerkt. Het onderzoek zal 'ongeveer twee jaar' vergen. Voorlopige conclusies worden over enkele maanden verwacht.

GEEN STATUS

Onmiddellijk na de ramp snelden Nederlandse experts naar Faro. Maar zij werden

door hun Portugese collega's op afstand gehouden. Een groep experts van de Rijkspolitie, de KLM en de verzekeringsmaatschappij stond daags na de ramp urenlang te wachten op toestemming om de plek des onheils te betreden. De mannen hadden al grijze vuilniszakken om hun kuitjes gebonden, zodat ze hun schoenen konden beschermen tegen de modder. Maar de Portugezen lieten hen niet vertrekken naar het wrak. 'Waarom niet?' vroegen de Nederlanders. De vriendelijke bewakingsemployé met de walkie-talkie gaf geen krimp. 'Er moet toch een reden voor zijn?' riep een van de Nederlanders verontwaardigd. 'After lunch,' reageerde de bewaker.

Luchthaven-directeur Salgado deed de aanwezigheid van de Nederlandse experts enigszins schouderophalend af: 'Het is normaal dat na een ongeluk de luchtvaartonderneming, de verzekering en de Nederlandse autoriteiten allerlei deskundigen afvaardigen. Maar zij kunnen natuurlijk geen aanspraak maken op enige vorm van status. Officieel zijn ze geen helpers van de echte onderzoekscommissie. Officieel zijn ze niets.'

ABSURDE ONDERNEMING

In een verklaring onmiddellijk na de ramp zei de president van de regionale VVV dat het toeristische imago van de Algarve geen schade mocht ondervinden. 'Omdat dit soort ongevallen overal ter wereld kunnen plaatsvinden.' Maar in de vertrekhal van Faro leek het toerisme opeens een absurde onderneming.

De hal stroomde langzaam vol met overle-

venden. Wachtend op een vlucht naar Nederland, staarden zij wezenloos voor zich uit. Een verpleger ging rond met extra kalmeringspillen. Sommigen konden de pillen niet zelf aanpakken, doordat hun handen in enorme witte handschoenen waren verbonden. Een onwerkelijke rust leek op alle aanwezigen te zijn neergedaald. De jongeman uit Den Haag zei: 'Het is of je er zelf niet bij bent geweest.'

Voor *gate* nummer drie vormde zich een lange rij van mensen, de meesten gehuld in slecht zittende joggingpakken. Zij schuifelden voort op ouderwetse, grijze of blauwe wollen sloffen, het hartverscheurende symbool voor de hulp van een sober land aan de mensen die een paar dagen in een aangenaam klimaat hadden willen doorbrengen en die nu in hun hand de geel fluorescerende *boarding pass* van Martinair hielden. Als een bewijs van deelname aan een vliegkamp. Een enkeling nam nog iets van zijn geteisterde en met kerosinedamp doortrokken kleren mee naar huis. Het zat verpakt in blauwe plastic zakken met het opschrift 'Hospital Distrital de Faro'.

Toen de overlevenden zwijgend naar buiten strompelden, stond op ieders gezicht diezelfde vraag te lezen: 'Wat kwamen we hier eigenlijk zoeken?' Zij werden nagestaard door de obers en serveersters van de koffiebar, die zich in een plechtige rij hadden opgesteld. Eén dag was verstreken, sinds deze reizigers plotseling waren opgedoemd uit het noodweer. Nu verdwenen ze weer in dezelfde stortbui, die eigenlijk nooit was opgehouden en die nog dagenlang zou voortduren. ■

Udo Buys en de praktijk van de crisis-beheersing

Na de Bijlmer kwam Faro. In Portugal verongelukte vorige maand een DC-10 van Martinair. In de chaos bleef één man opmerkelijk rustig: directie-woordvoerder Udo Buys. Dezelfde man die in 1974 zijn verloofde verloor bij een vliegtuigongeluk op Sri Lanka.

Den Haag – Maandag 21 december leek een dag als alle andere te worden. In de reis- en vliegwereld was het vanwege de kerst weliswaar druk, maar dat was alles. Udo Buys, directie-woordvoerder van Martinair, was die ochtend onderweg naar zijn eigen pr-bureau toen de autotelefoon bliep.

„Er was iets met een toestel aan de hand en het liet zich ernstig aanzien, zeiden ze van het hoofdkantoor. Dan weet je vaak al dat het goed mis is. We zijn direct naar Schiphol gereden”. Toen Buys daar aankwam, werd de omvang van de ramp langzaam aan duidelijk. „Ik belandde in een aanzwellende heksenketel”. De vliegleiding in Faro en de mensen van Martinair hadden net de eerste berichten doorgegeven. Een DC-

10 was even voor de landing op het vliegveld gecrashed. Er was een explosie geweest, brand. Er waren vele gewonden en ongetwijfeld doden.

Buys verscheen dezelfde dag en nog dagen erna voor de televisiecamera's en radiomicrofoons om verslag te doen van Nederlands tweede vliegcrash binnen drie maanden.

Buys leidde de nieuwsvoorziening. Dag en nacht yertoefde hij op en rond Schiphol, kwam in het holst van de nacht naar buiten om de verzamelde journalisten de laatste nieuwsfeiten door te geven, sliep een paar uurtjes op een bank in het hoofdkantoor, vergaderde, hield om het uur persbriefings en werd weer voor de camera's en microfoons gesleept.

Buys stond Nederland te woord. Koel en zakelijk en toch betrokken. „Ik heb cursussen gehad over crisis-beheersing. Da's allemaal theorie. De praktijk is altijd helemaal anders. Het was vreselijk om daar te zitten en zulke verschrikkelijke mededelingen te doen”.

Bizar

De ramp in Faro is het tweede ongeluk in de geschiedenis van Martinair. Bizar genoeg was Buys ook bij de eerste betrouwen: niet als woordvoerder, maar als nabestaande. Zijn toenmalige verloofde, een stewardess, was een van de 191 do-

den bij de vliegcrash op 4 december 1974 met een DC-8 op het vliegveld van Colombo (Sri Lanka).

Buys was toen journalist bij het Haarlems Dagblad. De nationale luchthaven behoorde tot zijn 'pakket'. Op Schiphol, waar hij was om de ramp te verslaan, kreeg hij te horen dat zijn vriendin een van de slachtoffers was. Hoe heeft hij zo zakelijk en soms afstandelijk de gruwelijke ontwikkelingen in Faro kunnen schetsen? En moest hij niet onwillekeurig steeds weer aan 1974 denken?

„Die vraag is mij de laatste dagen vaker gesteld. Het antwoord is nee. Als je voor de camera's staat, heb je geen tijd voor privé-zaken. Mochten ze je al beroeren, dan moet je ze uitschakelen. Op zo'n moment zijn belangrijkere zaken aan de orde: is het met de passagiers van dit toestel, hoe is het de mensen vergaan die bij dit ongeluk zijn betrokken? Dat is mijn plicht. Dat heeft óók met karakter te maken. Je moet de zaken laten prevaleren. Ik kon toch niet in een hoekje gaan zitten snikken met 'wat ben ik zielig'? Ik was op dat moment niet zielig”.

Halfstok

De dag na het ongeluk kwamen zeven bemanningsleden terug, twee stewards en vijf stewardessen. Achter de gesloten vi-

trages van de personeelskantine werden ze opgevangen door collega's. Twee stewardessen lieten het leven in Portugal. De vlag voor het hoofdkantoor ging halfstok.

„Er zijn weinig bedrijven in Nederland waar zo lekker en hard wordt gewerkt. We spreken wel over het Martinair-virus. De club heeft door het ongeluk een enorme klap gekregen. Iedereen voelde zich down. Als we elkaar in de gang tegen kwamen, durfden we elkaar bijna niet aan te kijken”.

Alsof Martinair opnieuw moet beginnen, wordt er nu gepraat over Dag 0, de dag van het ongeluk, en Dag 2, de dinsdag er na. Dag 10 was de herdenkingsdienst in een hangar op Schiphol. Buys: „Iemand vroeg mij hoe ik de kerst dit jaar had beleefd. Ik zei: Voor mij was het Dag 5 en 6. Die heb je als zodanig dus niet gevierd”.

Een dag na Faro stortte in Libië een Boeing 727 van Arab Airlines neer. Alle 158 inzittenden kwamen om. In veel kranten leidde deze ramp tot slechts een klein bericht.

Buys: „Men zei mij ooit: drie mensen die in de Maas verdrinken, is in Nederland een belangrijker nieuwsfeit dan drie-duizend mensen in de Nijl. Zo werkt dat. Al is het een vreemd mechanisme. Faro daarom erger dan de Bijlmer? Ze zijn allebei even verschrikkelijk”.

Martinair komt met voorschot

Amsterdam – Alle passagiers van de op maandag 21 december in het Portugese Faro verongelukte DC-10, krijgen vandaag van Martinair een voorschot van 10.000 gulden. Voor

de nabestaanden van de 54 overleden passagiers wordt eveneens geld gereserveerd. Het bedrag wordt in beheer gegeven bij een advocatenkantoor totdat duidelijk is hoe de verde-

ling onder de nabestaanden moet plaatsvinden. In totaal schiet Martinair 3,25 miljoen gulden voor, zo deelde woordvoerder Buys mee.

Martinair wil voorkomen dat de mensen buiten hun schuld op kosten worden gejaagd. De afhandeling van de schadeclaims zal mogelijk enige tijd in beslag nemen. Het voorschot moet los worden gezien van de behandeling van de schadeclaims en nog te voeren juridische procedu-

res, zegt Buys en wordt verrekend met eventueel later toegekende schadevergoedingen. Passagiers of nabestaanden die achteraf recht blijken te hebben op een minder hoog bedrag, hoeven het te veel ontvangen geld niet terug te betalen, aldus Buys. De 540.000 gulden voor de nabestaanden van de overleden passagiers wordt in beheer gegeven bij het Amsterdamse advocatenkantoor Loeff, Claeyns en Verbeke.

Martinair geeft slachtoffers vliegcramp 10 mille voorschot

AMSTERDAM • ANP

Alle passagiers van de in het Portugese Faro verongelukte DC-10, krijgen van Martinair een voorschot van 10.000 gulden op een schadevergoeding. Zaterdagmorgen valt bij de passagiers een aangetekende brief en een bankchèque in de bus.

Voor de nabestaanden van de 54 overleden passagiers wordt eveneens geld gereserveerd. Het bedrag wordt in beheer gegeven bij een advocatenkantoor totdat duidelijk is hoe de verdeling onder de nabestaanden moet plaatsvinden. In totaal schiet Martinair een bedrag van 3,25 miljoen uit eigen zak voor.

De luchtvaartmaatschappij wil met het initiatief voorkomen dat de mensen buiten hun schuld op kosten worden gejaagd. De afhandeling van de schadeclaims zal, zo is Martinair uit overleg met de schadeverzekeraars gebleken, mogelijk enige tijd in beslag nemen terwijl de passagiers wel al uitgaven moeten doen om onder meer kleding te vervangen.

Het voorschot moet los worden gezien van de behandeling van de schadeclaims en nog te voeren juridische procedures, zegt Buys en wordt verrekend met eventueel later toegekende

schadevergoedingen. Passagiers of nabestaanden die achteraf recht blijken te hebben op een minder hoog bedrag, hoeven het teveel ontvangen geld echter niet terug te betalen, aldus Buys.

Het Rampen Identificatie Team heeft donderdag de identiteit van het 54ste, laatste slachtoffer van het vliegongeluk met de DC-10 van Martinair op het Portugese vliegveld Faro vastgesteld. De vermiste passagier is nog steeds niet gevonden. Zodra het wrak van de DC-10 is verplaatst, zet de RIT het onderzoek voort.

Martinair trekt 3¼ miljoen uit

Passagiers DC-10 krijgen voorschot van 10.000 gulden

AMSTERDAM - Alle passagiers van de op maandag 21 december in het Portugese Faro verongelukte DC-10 krijgen van Martinair een voorschot van 10.000 gulden. Vanmorgen valt bij de passagiers een aangetekende brief en een bankchèque in de bus. Dat heeft Martinair-woordvoerder U. Buys meegedeeld.

Voor de nabestaanden van de 54 overleden passagiers wordt eveneens geld gereserveerd. Het bedrag wordt in beheer gegeven bij een advocatenkantoor totdat duidelijk is hoe de verdeling onder de nabestaanden moet plaatsvinden. In totaal schiet Martinair een bedrag van drie en een kwart miljoen uit eigen zak voor.

Uitgaven

De luchtvaartmaatschappij wil met het initiatief voorkomen dat de mensen buiten hun schuld op kosten worden gejaagd. De afhandeling van de schadeclaims zal, zo is Martinair uit overleg met de schadeverzekeraars gebleken, mogelijk enige tijd in beslag nemen, terwijl de passagiers wel al uitgaven moeten doen om onder meer verloren gegane kleding te vervangen.

Het voorschot moet los worden gezien van de behandeling van de schadeclaims en nog te voeren juridische procedures. Het voorschot

wordt verrekend met eventueel later toegekende schadevergoedingen. Passagiers of nabestaanden die achteraf recht blijken te hebben op een minder hoog bedrag, hoeven het teveel ontvangen geld echter niet terug te betalen, aldus Buys.

Bij de mislukte landing kwamen 54 mensen om het leven en raakten tientallen reizigers gewond. Het ging voor het merendeel om Nederlanders. Het Rampen Identificatie Team van de Rijkspolitie heeft donderdag de identiteit van het 54ste en laatste slachtoffer vastgesteld. Een woordvoerder van het team heeft dat bekendgemaakt. Van de passagiers wordt nog één persoon vermist.

Martinair: voorschot voor passagiers

Door een onzer redacteurs

AMSTERDAM, 2 JAN. Martinair betaalt aan alle passagiers van de in het Portugese Faro verongelukte DC-10 een voorschot van tienduizend gulden op de uiteindelijke schadevergoeding. Voor zover mogelijk krijgen de overlevenden vandaag per koerier een cheque thuisbezorgd.

Ook aan de nabestaanden van de 54 overleden passagiers wordt tienduizend gulden per passagier uitgekeerd. Dit geld wordt voorlopig in beheer gegeven bij advocatenkantoor Loef, Claeys en Verbeke totdat duidelijk is hoe het onder de nabestaanden moet worden verdeeld. Aan de hand van testamenten en notarisverklaringen zal over de verdeling worden beslist, aldus woordvoerder U. Buys. In totaal schiet Martinair 3,27 miljoen gulden voor.

Bij een mislukte landing van een DC-10 van Martinair op het vliegveld van Faro kwamen in de vroege morgen van 21 december 54 mensen om het leven en raakten tientallen reizigers gewond. Martinair verwacht naar aanleiding van mededelingen van de verzekeraars dat de afhandeling van de schadeclaims wel enige tijd in beslag zal nemen. Door nu al een voorschot te verstrekken wil de luchtvaartmaatschappij voorkomen dat slachtoffers zich

in de schulden moeten steken om bijvoorbeeld verloren gegane eigendommen te vervangen.

Het voorschot staat los van de behandeling van de schadeclaims en nog te voeren juridische procedures, aldus Buys, en wordt verrekend met eventueel later toegekende schadevergoedingen. Passagiers die achteraf recht blijken te hebben op een lager bedrag dan tienduizend gulden, hoeven het teveel ontvangen geld niet terug te betalen, aldus Buys.

Het Rampen Identificatie Team van de Rijkspolitie heeft donderdag de identiteit van het 54ste slachtoffer van het ongeluk vastgesteld. Alle geborgen slachtoffers zijn nu geïdentificeerd. Eén passagier wordt nog steeds vermist. Het onderzoek van het rijkspolitieteam heeft de afgelopen week geen spoor van de vermiste opgeleverd. Zodra het wrak van de DC-10 is verplaatst, zet het team het onderzoek voort in samenwerking met de Portugese autoriteiten.

Voorschot van f 10.000 voor alle passagiers van rampvlucht Faro

Van een onzer verslaggevers

AMSTERDAM, zaterdag

Alle passagiers van de op maandag 21 december in het Portugese Faro verongelukte DC-10, krijgen van Martinair een voorschot van 10.000 gulden. Vanmorgen valt bij de passagiers een aangetekende brief en een bankchèque in de bus.

Voor de nabestaanden van de 54 overleden passagiers wordt eveneens geld gereserveerd. Het bedrag wordt in

beheer gegeven bij een advocatenkantoor totdat duidelijk is hoe de verdeling onder de nabestaanden moet plaatsvinden. In totaal schiet Martinair een bedrag van drie en een kwart miljoen uit eigen zak voor, zo deelde woordvoerder Buys mee.

Het Rampen Identificatie Team van de Rijkspolitie heeft de identiteit van het 54ste, laatste slachtoffer van het vliegongeluk met de DC-10 van Martinair op het Portugese vliegveld Faro vastgesteld. Een woordvoerder van het team heeft dat donderdag bekendgemaakt.

Van de passagiers wordt nog één persoon vermist. Het onderzoek van een team van het RIT in Faro heeft afgelopen week niets opgeleverd. Zodra het wrak van de DC-10 is verplaatst, zet de RIT het onderzoek in samenwerking met de Portugese autoriteiten voort, aldus de woordvoerder.

Martinair verstrekt passagiers vliegkamp voorschot tien mille

Van onze verslaggever

AMSTERDAM — De passagiers van de in het Portugese Faro verongelukte DC-10, krijgen voor de geleden schade van Martinair een voorschot van tienduizend gulden. Zaterdagmorgen ontvangen de passagiers een aangetekende brief met een bankcheque. Voor de nabestaanden van de 54 overledenen wordt hetzelfde bedrag gereserveerd.

De luchtvaartmaatschappij wil met het initiatief voorkomen dat de mensen door het vliegtuigongeluk onnodig op kosten worden gejaagd. Martinair had van de verzekeraars begrepen dat de afhandeling van de schadeclaims enige tijd in beslag zal nemen. De getroffen passagiers hebben echter al wel uitgaven, bijvoorbeeld om verloren gegane kleding te vervangen.

Het voorschot staat los van de behandeling van de schadeclaims en nog te voeren juridische procedures, zegt woordvoerder U. Buys van Martinair. De tienduizend gulden wordt verrekend met eventueel later toegekende schadevergoedingen. Passagiers of nabestaanden die achteraf recht blijken te hebben op een lager bedrag, hoeven het teveel ontvangen geld echter niet terug te betalen, aldus Buys.

De 540 duizend gulden voor de nabestaanden van de overleden passagiers wordt in beheer gegeven bij een Amsterdams advocatenkantoor. Aan de hand van testamenten of notarisverklaringen wordt later over de verdeling beslist. In totaal schiet Martinair een bedrag van drie en een kwart miljoen uit eigen zak voor.

Het Rampen Identificatie Team van de rijkspolitie heeft donderdag de identiteit van het 54ste, laatste slachtoffer van het vliegongeluk vastgesteld. Nog steeds wordt één passagier vermist.

Faro: het weer en het detectiesysteem van de toekomst

STEVEN DE VOGEL ■ *Speculaties van officials over de oorzaak van de vlieg-ramp bij Faro waren er genoeg. De weersomstandigheden werden daarbij vaak genoemd. Maar: wind shear is een alledaags verschijnsel in de luchtvaart. Waarom is het zo gevaarlijk? En hoe gevaarlijk is het eigenlijk? 'De winduitschieters op de verkeersstoren liepen tegen de dertig knopen aan. Dat is binnen de limieten van een DC-10.' Deskundigen over de intensiteit en onvoorspelbaarheid van een vaak voorkomend weerprofiel. En: de selectieve verontwaardiging van de minister van Verkeer en Waterstaat.*

De minister van Verkeer en Waterstaat vertelde vorige week dat ze door de twee Nederlandse vliegtuigongelukken 'in drie maanden drie jaar ouder' was geworden. Mevrouw Maij had misschien even oud kunnen blijven als ze de twee vliegrampen wat minder gretig naar zich toe gehaald had. Want ministeriële verantwoordelijkheid houdt niet in dat een minister geen gelegenheid voorbij mag laten gaan om het televisiejournaal te halen.

Het begon op de dag na de Bijlmer-ramp. Op een persconferentie besloot Maij-Weggen zelf tekst en uitleg te geven bij een analyse van de laatste tien minuten voor de crash van de Boeing-747 van El Al. Haar beleidsambtenaren moesten met gekromde tenen aanhoren hoe de minister verdwaalde in de technische details en op vragen van de pers haar ondeskundigheid de vrije loop liet. Diezelfde dag benoemde ze ir. H. Wolleswinkel tot hoofd van het vooronderzoek naar de oorzaak van de Bijlmer-ramp. De kritiek kwam snel los. Wolleswinkel is directeur van de dienst Luchtvaartinspectie van de Rijksluchtvaartdienst (RLD) en in die functie verantwoordelijk voor het toezicht op de luchtverkeersleiding op Schiphol. Het risico van belangenverstrengeling was evident, want mocht de luchtverkeersleiding essentiële fouten hebben gemaakt, dan zou de dienst Luchtvaartinspectie daar ook verantwoordelijkheid voor kunnen dragen. Maij-Weggen werd door deze kritiek vooral heel boos. De Luchtvaartrampenwet verplichtte haar om iemand van de Rijkslucht-

vaartdienst tot vooronderzoeker te benoemen, dus de benoeming van iemand buiten die organisatie zou onwettig zijn. Bovendien weigerde ze mee te doen aan 'al dat gespeculeer' over de oorzaak van de ramp. Alleen al de suggestie van mogelijke fouten bij de verkeersleiding vond ze ongepast. Dat zette 'haar mensen' van de RLD alleen maar onnodig onder druk, zei Maij-Weggen tegen KRO's *Brandpunt*.

Ruim twee maanden later volgde de ramp in Portugal. Het NOS-journaal had een camera in de buurt, dus was de minister – nog geen drie uur na de ramp op de luchthaven van Faro – bereid om vanuit Brussel commentaar te leveren op de medische opvang in Zuid-Portugal (toegegeven: wie anders dan een verslaggever van het NOS-journaal verzint het om Maij-Weggen vragen te stellen over de kwaliteit van de ziekenhuizen rond Faro).

De volgende dag geeft de minister een persconferentie op Schiphol in gezelschap van Martin Schröder, oprichter en directeur van Martinair. Ze maakt de benoeming bekend van J. Biemond tot hoofd van het 'onafhankelijk onderzoek' naar de oorzaak van de ramp. Biemond is directeur van luchthaven Zestienhoven in Rotterdam en dus geen ambtenaar van de RLD. Ze noemt haar keus 'een antwoord op de kritiek' die was gerezen na de aanwijzing van Wolleswinkel bij het onderzoek naar de Bijlmer-ramp. Eigenaardig. In oktober zei de minister dat ze de kritiek op de benoeming onredelijk vond en dat het ook nog onwettig was om iemand van buiten de RLD de lei-

ding over het vooronderzoek te geven.

Op dezelfde persconferentie begint Martinair-directeur Schröder onverfroren te speculeren over de oorzaak van de vlieg-ramp. Hij houdt het op een plotselinge harde zijwind die de ramp onafwendbaar maakte. 'De bemanning van het vliegtuig kon op dat moment niets meer doen om de machine onder controle te houden,' zei Schröder. Ook de verkeersleiding op de luchthaven valt volgens de directeur van Martinair 'niets te verwijten'.

Wat doet de minister die twee maanden eerder nog iedereen kappitelde die speculeerde over de oorzaak van de Bijlmer-ramp, omdat het 'haar mensen, dag in dag uit in de weer met het vooronderzoek,' onder zulke zware druk zette?

Die minister luistert nu vol mededogen naar Schröders uiteenzetting over de oorzaak van het ongeluk bij Faro. Ze bekritiseert hem met geen woord. Ze kiest er zelfs niet voor om in de meest voorzichtige bewoordingen enige afstand te nemen van zijn voorbarige conclusies. Wat leidt tot de veronderstelling dat minister Maij-Weggen speculeren alleen goedkeurt als het dient om de Nederlandse luchtvaart vrij te pleiten van enige schuld aan een vlieg-ramp.

Als Martin Schröder ooit gelijk zal krijgen met zijn conclusie dat de cockpitbemanning in de DC-10 en de verkeersleiding op de luchthaven van Faro geen enkele mogelijkheid hadden om deze ramp te vermijden, zou dat betekenen dat het luchtverkeer veel vaker moet worden stilgelegd. Want *wind shear* is een alledaags fenomeen in de luchtvaart.

Wat is *wind shear*?

Een definitie. De term 'dekt alle vormen van plotselinge verandering in de windsnelheid en windrichting over een korte afstand die zowel uit horizontale als verticale richting kan opkomen. Als het zo vaak voorkomt, wat maakt het verschijnsel dan zo gevaarlijk?

De intensiteit en de onvoorspelbaarheid. Over de intensiteit van de *wind shear* bij Faro in de ochtend van 21 december valt wel iets te zeggen. Geert Groen, hoofd meteo Schiphol bij het KNMI heeft de weerkaart van die ochtend geanalyseerd.

Zijn conclusie: 'We moeten het beeld vermijden dat je bij dit soort weersomstandigheden altijd de klos bent. Onzin. Dan zou je bij iedere onweersbui het vliegverkeer stil moeten leggen. Uit de meteo-analyse blijkt dat er die ochtend rommelige omstandigheden waren, maar in deze tijd van het jaar is het gebruikelijk dat daar onweersbuien losbreken. Dat heeft te maken met de hoge temperatuur van de Middellandse Zee. In zo'n onweersbui komen altijd valwinden voor, daar leren piloten mee om te gaan.'

Benno Baksteen van de Vereniging van Verkeersvliegers heeft de weerkaarten ook bekeken en ontdekte geen windstoten die een landing ontoelaatbaar maakten. 'De winduitschieters op de verkeerstoren liepen tegen de dertig knopen aan. Dat is binnen de limieten van een DC-10. Dat sluit niet uit dat de windstoten op de hoogte van de DC-10 heftig waren,' vertelt Baksteen.

Ieder nieuw type vliegtuig krijgt een *certificatie*, een luchtwaardigheidsverklaring van de luchtvaartautoriteiten die het toestel testen. De Boeing-747 en de DC-10 zijn door de Amerikaanse luchtvaartdienst goedgekeurd om een landing met een dwarswind van dertig knopen aan te kunnen.

Baksteen: 'Een DC-9 kent een limiet van vijftienvintig knopen, maar dat wil niet zeggen dat je daarboven kansloos bent. Bij lesvluchten zijn wel landingen met een dwarswind van vijfenveertig knopen tot een goed einde gebracht.'

Hoe zit het met het tweede gevaarlijke aspect van de *wind shear*, de onvoorspelbaarheid?

Wat er de laatste jaren ook geëxperimenteerd is, de luchtvaartindustrie is nog steeds niet in staat gebleken om een boordstelsel te ontwerpen dat *wind shear* op afstand al kan zien aankomen. Drie weken geleden maakte het Amerikaanse bedrijf Rosemount Aerospace bekend dat het stopt met de ontwikkeling van een *wind shear*-detectiesysteem dat werkt op basis van infrarood. De onderzoeksresultaten waren blijkbaar teleurstellend. Andere bedrijven (onder andere Honeywell) concentreren zich nu op de ontwikkeling van een speciaal soort radar om *wind shear* te ontdekken.

Bart Bakker, voorzitter van de Internationale pilotenorganisatie Ifalpa, noemt de huidige methoden om *wind shear* op te sporen 'poor man's systems'.

Bakker: 'De meest voorkomende boordsystemen zijn gebaseerd op een plotselinge verandering in de dalingslijn of de klimhoek. Probleem is dat je de waarschuwing pas krijgt als de *wind shear* er al is. Ook het meest geavanceerde systeem, waarbij je automatisch aangegeven krijgt hoe je je koers moet aanpassen, reageert alleen op de *wind shear*. Het is geen detectiesysteem. De Nasa experimenteert nu met een boordstelsel op een Boeing-737 dat de luchtstromen via kleurverschillen op je scherm zichtbaar maakt. Misschien is dat het systeem voor de toekomst.'

Bakker acht het niet uitgesloten dat het weerprofiel bij het ongeluk in Faro in de toekomst gebruikt wordt om er in de vliegsimulator mee te oefenen. Dat heeft

alleen maar nut als een piloot tijdens de training in staat is om een crash te vermijden. Vorige week kreeg Bakker in de vliegsimulator de omstandigheden nagebootst die op 2 augustus 1985 leidden tot de ramp met een Lockheed-1011 Tristar bij de luchthaven van Dallas. De oorzaak: *wind shear* tijdens de landing. Honderddrieëndertig mensen kwamen toen om het leven. Bakker: 'Ik kreeg hem zonder waarschuwing. Ik ben er goed uitgekomen, maar dat heeft ook te maken met je alertheid. Je weet dat je bij de training in de vliegsimulator dit soort extreme omstandigheden kan verwachten. Vaak vertelt de instructeur dat hij een aantal *wind shears* wil trainen. Dan ben je helemaal voorbereid. Het zou ook niet goed voor het zelfvertrouwen zijn als een piloot in de vliegsimulator regelmatig zou crashen. Dat is niet de bedoeling van een training.'

Volgens Lauri Taylor stoppen de instructeurs de ernstigste gevallen van *wind shear* niet eens in het computerprogramma van de vliegsimulator, omdat de kans op een veilige ontsnapping veel te gering is. Taylor is de Britse auteur van een standaardwerk over vliegveiligheid (*Air Travel. How Safe Is It?*) en was zelf dertig jaar lang piloot in de burgerluchtvaart en voor zijn pensionering gezagvoerder op een Boeing-747 bij British Airways. Taylor gelooft dat ongelukken veroorzaakt door *wind shear* veel vaker voorkomen dan de statistieken uitwijzen.

Taylor: 'Zo'n vijftien jaar geleden heeft Northwest Airlines de Amerikaanse professor Fujitsu - van Japanse komaf - gevraagd om de effecten van *wind shear* op de luchtvaart grondig te onderzoeken. Deze professor heeft de huidige theorie over *wind shear* en *microburst* op zijn naam staan. Tot dan toe werd een aantal onverklaarbare ongelukken afgedaan met de conclusie dat het wel een fout van de piloot zou zijn geweest. Nu wordt daar anders over gedacht. Ik geloof dat je kan stellen dat de meeste ongelukken tijdens *take off* of landing het gevolg zijn van *wind shear*. Dat geldt zeker voor de Verenigde Staten, want daar komt dit fenomeen nog veel frequenter voor dan in Europa.

Wat ik nu zeg is geheel voor mijn eigen rekening, maar ik heb de indruk dat je in een straalvliegtuig meer risico loopt om door *wind shear* in moeilijkheden te raken dan in een propellertoestel. De motoren van een propeller kunnen namelijk sneller weer op vol vermogen draaien. Je kansen om tijdens de landing goed uit een *wind shear* te komen, worden bepaald door de tijd die verstrijkt tussen de ontdekking van *wind shear* en het moment dat de motoren op vol vermogen zijn. Omdat voor de detectie van *wind shear* nog geen goed systeem bestaat, is het des te belangrijker dat een vliegtuig snel kan accelereren. Volgens de huidige normen mag een straalvliegtuig vijf tot acht seconden gebruiken om te accelereren. Dat vind ik nogal ruim. Als de DC-10 bij Faro vijftig meter boven de baan vloog toen de *wind shear* opstak (volgens de versie van Martin Schröder - SDV) dan bevond het

zich zo'n twaalf seconden voor *touch down*. De helft van de tijd heb je nodig om te accelereren. Dat is eigenlijk veel te weinig. Nu biedt een volgeladen DC-10 met alle flaps naar beneden en het landingsgestel uit op vijftig meter boven de baan wel de geringste kans om zonder kleerscheuren uit een *wind shear* te komen. Het vliegtuig heeft een groot oppervlak en veel massa, dat is een groot nadeel als je in een valwind terecht komt. Bovendien is de DC-10 een driemotorig toestel en vliegtuigen met meer dan twee motoren accelereren nu eenmaal langzamer. Dat komt omdat het totale vermogen over drie motoren is verdeeld, waardoor ze per motor relatief minder vermogen hebben. Dat weegt extra bij snelle acceleratie. Bij het ongeluk met de Tristar in Dallas in 1985 ging het ook om een driemotorig toestel.'

Of het onderzoek naar de ramp bij Faro alle definitieve antwoorden zal geven, is nog maar de vraag. Minister Maij-Weggen schermt nu met een echt 'onafhankelijk onderzoeksteam' en iedereen neemt de term braaf over, alleen ontbreekt de vraag: onafhankelijk waarvan?

De Nederlandse onderzoekers - onder wie twee leden van de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers - zijn geheel afhankelijk van de bereidheid van de Portugese autoriteiten om ze toe te laten tot al het relevante bewijsmateriaal. De Portugese onderzoekers hebben officieel de leiding over het onderzoek en ze zijn in meerderheid ambtenaar bij de Portugese luchtvaartdienst. In feite hetzelfde belangenconflict dat bij het onderzoek van de Bijlmer-ramp speelt. Wat zal er gebeuren als mocht blijken dat de verkeerstoren relevante meteorologische gegevens niet heeft doorgegeven aan het vliegtuig? Of als moet worden geconstateerd dat de meteorologische dienst op de luchthaven van Faro gebrekkig is georganiseerd? Volgens bronnen binnen de Portugese luchtvaartdienst heeft de luchthaven van Faro geen eigen meteoroloog in dienst en halen ze alle weersinformatie uit Lissabon. Dat hoeft geen probleem te zijn, maar het gebrek aan voldoende know-how over *wind shear* op de luchthaven kan er de oorzaak van zijn dat de gezagvoerder van Martinair essentiële informatie heeft gemist.

Maar we hebben de zwarte doos nog van de Boeing-767 van Martinair die tien minuten vóór de DC-10 op Faro landde. Analyse van die vluchtgegevens kan uitsluitsel geven over de invloed van de wind op de landing van dat toestel. Hoe sterk was de wind op dat moment en hoe reageerde de bemanning van de 767 van Martinair op de informatie van de verkeerstoren? De meeste gegevens liggen nog steeds in de zwarte doos van die 767 opgeslagen. Alleen de gesprekken die zijn opgenomen door de *cockpit voice recorder* zijn niet langer traceerbaar. Die band is tijdens de terugvlucht uit Faro automatisch uitgeveegd.

Laatste vermiste gevonden onder wrak van DC-10

SCHIPHOL • ANP

Het Rampen Identificatie Team (RIT) van de Rijkspolitie heeft gisteren in Faro in Portugal een stoffelijk overschot geborgen. Het lag onder het wrak van de DC-10 van Martinair, die twee weken geleden verongelukte tijdens de landing in Faro.

De stoffelijke resten van het 55-ste slachtoffer van de ramp zouden vannacht overgevlogen worden naar Schiphol. Daar zullen deskundigen proberen de identiteit vast te stellen. De identiteit van de 54 andere slachtoffers van de ramp staat inmiddels vast.

In Faro zijn nog drie leden van het RIT en twee politiemensen met speurhonden achtergebleven. Op verzoek van de Portugese autoriteiten zetten ze het onderzoek naar eventuele stoffelijke resten in de wrakstukken voort.

Haarlems Dagblad

5 JAN. 1993

DODENTAL LIGT NU OP 55

Lijk gevonden onder wrak ramp-DC10

Van onze verslaggevers

FARO, dinsdag

Speurhonden hebben gisteren het stoffelijk overschot gevonden van de laatste vermiste van de vliegramp met de DC10 Anthony Ruys van Martinair.

Een team van het identificatieteam van de rijkspolitie, het RIT, was gisterochtend vroeg afgereisd naar Portugal

om te gaan zoeken naar het laatste vermiste lijk, waarvan vermoed werd dat het onder het wrak van de gecrashte DC10 dat naast de landingsbaan van de Zuidportugese luchthaven lag.

Speurhonden

Dit bleek te kloppen. Speurhonden wezen de plek aan, waar het laatste lijk lag. Daarmee is het dodental definitief op 55 gekomen.

Naar aanleiding van de bevindingen van de speurhonden, hebben de Portugese autoriteiten alsnog toestemming gegeven tot verplaatsen van de diverse wrakdelen. Dezelfde autoriteiten hebben nu aan de Nederlandse politiemensen met hun speurhonden gevraagd nog enkele dagen te blijven om op de onheilsplaats verder te zoeken naar eventuele nog daar aanwezige ledematen.

Het lijk is vannacht nog overgebracht van Portugal naar Schiphol voor de definitieve identificatie.

Micro burst caused Faro DC-10 crash

Stormy weather and gusty crosswinds appeared to be a major factor in the Martinair McDonnell Douglas DC-10 (PH-MBH) crash at Faro, Portugal on 21 December, 1992.

Martinair president Martin Schröder says the crash was caused by a micro burst.

On landing, the right wingtip hit the ground, causing the aircraft to leave the runway, break into three sections and burn. The Dutch charter flight was carrying a crew of 13 and 327 passengers. The deaths resulting from the crash are reported at 54, with others badly injured. Both pilots survived.

The aircraft, a DC-10-30F

(Convertible) built in 1975, was on its second approach to land when it crashed, its crew having abandoned the first attempt because of a storm. Weather in the region was reported as showing a significant development of cumulonimbus clouds and electrical storms, with general conditions at the airport at around 08.30 (local time) reported as wind from the southwest at 40km/h (21kt), gusting to 60km/h in heavy rain, with fair visibility.

There was no emergency call from the crew or other indication of problems. The flight-data recorder and cockpit-voice recorder have been recovered. □

Britse 56e slachtoffer Faro-ramp

Van een onzer verslaggevers
AMSTERDAM, woensdag

In het Rotterdamse Zuiderziekenhuis is gisteren de 32-jarige Nicola Gunner bezwiken aan de verwondingen, die de Britse opliep bij het ongeluk met de Martinair DC10 *Anthony Ruys* op de luchthaven van Faro.

De vrouw, die in Boedapest woonde en bij de ramp haar moeder en zuster verloor, is het 56e slachtoffer van het ongeval. Nog enkele zwaar gewonden verkeren in ziekenhuizen in Faro en ons land in levensgevaar.

Het stoffelijk overschot, dat gisteren nog werd aangetroffen door speurhonden onder het wrak van de DC10, is door het RIT geïdentificeerd als de 15-jarige Stijn Vlaswinkel uit Gouda. Ook zijn moeder en zuster lieten het leven bij de ramp.

Aircraft crash victim dies

A British woman who suffered severe burns in the Portuguese air disaster days before Christmas died in hospital. Nicola Gunner, 32, who had been teaching in Budapest, suffered 65 per cent burns in the December 21 crash at Faro airport. She died in a burns centre at Rotterdam, Holland, where she was flown for treatment.

Her mother Barbara Gunner, 65, from Seaford, East Sussex, and her sister Sarah, 29, died in the crash.

DE TELEGRAAF

6 JAN. 1993

THE TIMES

6 JAN. 1993

Vrouw bezwijkt aan verwondingen na vliegramp Faro

AMSTERDAM (ANP) - De vliegramp van twee weken geleden met de DC-10 van Martinair op de luchthaven van het Zuidportugese Faro heeft een 56ste mensenleven geëist.

Gistermorgen is in het Zuiderziekenhuis in Rotterdam de 32-jarige Nicola Gunner aan haar verwondingen bezwiken. De vrouw had de Britse nationaliteit en woonde in Boedapest. De moeder en zuster van het slachtoffer waren al tijdens de ramp omgekomen.

Het Rampen Identificatieteam keert vandaag terug naar Nederland. Het RIT sluit daarmee zijn bijdrage af aan het onderzoek naar de ramp in Faro, aldus een verklaring van het team.

Trouw

6 JAN. 1993

Oorzaak van ramp in Faro blijft onzeker

Amsterdam — De exacte oorzaak van de luchtramp van 21 december in het Zuidportugese Faro is nog niet bekend. Dat zeggen zowel directeur Salgado van de luchthaven Faro als de Nederlandse vooronderzoeker mr. J. Biemond.

Het is hen een raadsel waar het woensdag bekend geworden bericht vandaan komt dat een rukwind de oorzaak zou zijn. Ook de Portugese luchtvaartautoriteiten willen het bericht niet bevestigen.

Volgens Salgado wijst alles er op dat het ongeluk met de DC-10 van Martinair aan de weersomstandigheden te wijten is, maar zekerheid daarover is nog niet gegeven. De onderzoekscommissie heeft zich volgens hem verplicht om uiterlijk een maand na het ongeval een voorlopig rapport uit te brengen. Ook Biemond zegt dat het on-

derzoek nog in volle gang is. De vooronderzoeker distantieert zich van de berichten waaruit nu al zou blijken wat de oorzaak is. Volgens zijn woordvoerder verlopen de contacten met de Portugese autoriteiten goed.

Ook in Portugal circuleren diverse berichten.

Er werd zelfs een anoniem lid van het onderzoek geciteerd die uit het rapport citeerde en verklaarde dat de bemanning van de DC-10 niets te verwijten valt: „De piloot gedroeg zich zeer professioneel en gaf de juiste landingsinstructies”.

Het Portugese persbureau Lusa meldde dat op de band uit de zwarte doos te horen valt hoe de verkeersleiding tijdens de landing aan de piloot vraagt of hij „sterkere” landingslichten wenst. Gezagvoerder Van Sta-veren antwoordt: „Alles gaat goed zo”.

Volgens B. Reker, consular medewerker van de Nederlandse ambassade in Lissabon verspreidde de Portugese televisie woensdagavond het bericht dat de eerste onderzoeksresultaten in Amsterdam bekend zouden zijn gemaakt.

Oorzaak vliegramp Faro nog onbekend

ROTTERDAM, 7 JAN. De oorzaak van de vliegramp in het Portugese Faro met een DC-10 van Martinair is nog niet bekend. Gisteren berichtten diverse televisiejournaals dat een rukwind de oorzaak zou zijn. Het onderzoek naar de vliegramp is echter nog in volle gang, aldus een woordvoerder van de Nederlandse vooronderzoeker J. Biemond. Een woordvoerder van Martinair meent dat een Portugees persbureau het bericht in de wereld heeft gebracht. Eerder kwam topman M. Schröder van Martinair tot een soortgelijke analyse. Hierop werd veel kritiek geuit: zijn analyse zou hangende het onderzoek te voorbarig zijn.

NRC Handelsblad 7 JAN. 1993

Lissabon – De vliegramp in Faro, die 56 mensen het leven kostte, is volgens de Portugese luchtvaartautoriteiten veroorzaakt door heftige rukwinden. Dat is gebleken uit het onderzoek van een zwarte doos van de DC-10 van Martinair, zo verklaarden deskundigen in Lissabon die betrokken zijn bij het bepalen van de oorzaak van het ongeluk.

Het toestel kwam in de greep van de rukwinden toen het zich vijftien meter boven de landingsbaan bevond. De piloot probeerde vergeefs het vliegtuig weer omhoog te trekken. Daarna raakte een vleugel de landingsbaan zodat het toestel uit balans raakte. De DC-10, die met 340 mensen uit Amsterdam kwam, brak in tweeën en vloog in brand.

Voor Martinair zijn de vanuit Portugal gerapporteerde bevindingen nieuw. De directie van de luchtvaartmaatschappij heeft nog niets officieel vernomen en onthoudt zich van ieder commentaar.

„Wij wachten de resultaten van het definitieve onderzoek af,” aldus woordvoerder U. Buys.

De verklaring van de deskundigen die zich in Portugal met het

'Rukwinden oorzaak van vliegramp Faro'

Portugese autoriteiten bevestigen eerste conclusies

onderzoek van de zwarte doos hebben bezig gehouden, komt overeen met de overtuiging die bij Martinair zelf leefde over de toedracht. Directeur M. Schröder verklaarde al op de dag na de vliegramp dat een „plotselinge zijwaartse rukwind vlak voor de landing” de oorzaak was van het ongeluk.

Volgens Schröder verliep de vlucht tot het moment van de rukwind volkomen normaal. Op vijftig meter hoogte vloog de DC-10 recht boven de landingsbaan op de goede hoogte en snelheid, toen de zijwaartse wind plotseling toenam van twintig knopen per uur naar 35 knopen, aldus Schröder.

Voorbarig

De directeur baseerde zich op gesprekken met gezagvoerder Van Staveren van het verongelukte

toestel en met een vertegenwoordiger van de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV).

Diezelfde VNV en de internationale organisatie van verkeersvliegers Ifalpa betoonden zich ongelukkig met de uitspraken van Schröder, die zij voorbarig vonden. Directeur Salgado van de luchthaven van Faro gaf de woensdag na de ramp eveneens te kennen de weersomstandigheden als de meest waarschijnlijke oorzaak te beschouwen.

Namens Nederland werd de directeur van Rotterdam Airport, mr. J. Biemond, door de minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen als onafhankelijk vooronderzoeker. Formeel zouden de Nederlandse en Portugese onderzoekers pas eind volgende week bijeen komen om over de eerste resultaten te spreken. Biemond was niet bereikbaar voor com-

mentaar.

Zwarte dozen

Het resultaat van het onderzoek van een van de beide zwarte dozen betekent dat iedere verantwoordelijkheid van de piloot bij het ongeluk kan worden uitgesloten, meldt het Portugese persbureau Lusa. Op de band die in de zwarte doos zat, is onder meer te horen dat de verkeerstoren tijdens de landing aan de piloot vraagt of hij 'sterkere' landingslichten wenst. De piloot antwoordt: „Alles gaat goed zo.”

Bij de Rijksluchtvaartdienst (RLD) zijn de berichten uit Faro 'volstrekt onbekend'. Volgens een woordvoerder is er contact opgenomen met de Portugese luchtvaartautoriteiten, maar kon er geen bevestiging worden gekregen van het nieuws over de eerste onderzoeksresultaten.

Experts ontkennen zekerheid over oorzaak ramp DC-10 bij Faro

AMSTERDAM (ANP) — De exacte oorzaak van de luchtramp van 21 december in het Zuidportugese Faro is nog niet bekend. Dat zeggen zowel directeur Salgado van de luchthaven Faro als de Nederlandse vooronderzoeker mr. J. Biemond. Het is hun een raadsel waar het gisteren bekend geworden bericht vandaan komt dat een rukwind de oorzaak zou zijn. Ook de Portugese luchtvaartautoriteiten willen het bericht niet bevestigen.

Volgens Salgado wijst alles er op dat het ongeluk met de DC-10 van Martinair aan de weersomstandigheden te wijten is, maar zekerheid daarover is nog niet gegeven. De onderzoekscommissie heeft zich volgens hem verplicht uiterlijk een maand na het ongeval een voorlopig rapport uit te brengen.

Ook Biemond zegt dat het onderzoek nog in volle gang is. De vooronderzoeker distantieert zich van de berichten waaruit nu al zou blijken wat de oorzaak is. Volgens zijn woordvoester verlopen de contacten met de Portugese autoriteiten goed.

Ook in Portugal circuleren di-

verse berichten. Het Portugese persbureau Lusa meldde dat op de band uit de zwarte doos te horen valt hoe de verkeersleiding tijdens de landing aan de piloot vraagt of hij „sterkere” landingslichten wenst. Gezagvoerder Van Staveren antwoordt: „Alles gaat goed zo”.

Volgens B. Reker, consulaire medewerker van de Nederlandse ambassade in Lissabon verspreidde de Portugese televisie woensdagavond het bericht dat de eerste onderzoeksresultaten in Amsterdam bekend zouden zijn gemaakt.

De vliegramp in Faro kostte 56 mensen het leven. Het bericht over de rukwind als oorzaak baseerde zich op bestudering van de zwarte doos. Daaruit zou zijn gebleken dat de DC-10 van Martinair te kampen had met heftige rukwinden. Het toestel zou op vijftien meter hoogte boven de landingsbaan in de greep van de rukwinden zijn gekomen. De piloot zou vergeefs hebben geprobeerd het vliegtuig weer omhoog te trekken. Daarna zou een vleugel de landingsbaan hebben geraakt zodat het toestel uit balans raakte.

DE vliegcrampen van 1992, die zoveel Nederlandse slachtoffers eisten (Faro, Vietnam, Kathmandu, Perris Valley) hebben nog eens de grote verschillen blootgelegd tussen luchtvaartmaatschappijen wat betreft de hoogte van hun aansprakelijkheidslimieten. Er is sprake van grote onduidelijkheid, of zelfs van geheimzinnigheid.

Ook de aankondiging van Martinair dat zij iedere passagier van de verongelukte DC-10, dan wel nabestaanden van overleden passagiers, tienduizend gulden zal betalen, neemt die onduidelijkheid niet weg. Dat bedrag is immers niet meer dan een 'voorschot op de uiteindelijke schadevergoeding'. Tot welk bedrag de hoogte van de schadevergoeding is beperkt, is echter volstrekt onduidelijk.

Deze kwestie is niet alleen van belang voor de getroffen passagier of diens nabestaanden, maar ook in het algemeen. Het blijkt namelijk dat het maximaal per passagier te vergoeden bedrag per luchtvaartmaatschappij zeer aanzienlijk kan verschillen.

Vrijwel al het internationaal luchtvervoer wordt beheerst door het Verdrag van Warschau dat in 1955 voor het laatst is gewijzigd. Volgens dit verdrag is de luchtvervoerder aansprakelijk voor schade ontstaan in geval van dood, verwonding of enig ander letsel ten gevolge van het luchtvervoer, tenzij hij erin slaagt overmacht te bewijzen. Dat laatste is niet eenvoudig, zodat al snel de aansprakelijkheid bij de luchtvervoerder terecht zal komen. Daarom heeft de vervoerder het recht gekregen om aan de hoogte van die aansprakelijkheid een maximum te stellen. Volgens het Verdrag van Warschau gaat het daarbij om een bedrag van circa 41 duizend gulden.

Daarover is veel te doen geweest. Met name in Amerika, meent men dat deze limiet te laag is. Dat heeft wel geleid tot wijzi-

Regeling van uitkering bij vliegcrampen is grote janboel

F.G. Vreede
en H.J. Bunjes

gingen van het verdrag, maar die zijn niet in werking getreden. Wel hebben veel luchtvervoerders op vrijwillige basis de limieten verhoogd. Uniformiteit daarin is echter ver te zoeken.

De vraag is nu hoe men te weten komt of een luchtvervoerder zijn aansprakelijkheidslimieten heeft opgehoogd. Wie dat als passagier wil weten, komt in een waar doolhof terecht.

Bekijkt men de tickets van drie Nederlandse luchtvaartmaatschappijen dan valt op dat deze slechts naar de limieten in het Verdrag van Warschau verwijzen, en niets zeggen over ophoging van die limieten. Voor vluchten naar, van of met een tussenlanding in de Verenigde Staten is een uitzondering gemaakt. Voor die gevallen geldt een limiet van 58 duizend dollar exclusief advocatenkosten en 75 duizend dollar met inbegrip van die kosten.

Behalve naar het Verdrag van Warschau verwijzen de tickets naar algemene voorwaarden. Deze zijn meestal gedeponeerd ten kantore van de luchtvervoerder, en soms ook bij kamer van koophandel of de griffie der arrondissementsrechtbank. Een aantal van die gedeponeerde voorwaarden leert dat de limiet van 58 duizend dollar ook voor andere vluchten dan naar of van de Verenigde Staten geldt. Alleen de KLM gaat ver-

der. Uit haar gedeponeerde voorwaarden blijkt dat zij haar aansprakelijkheidslimiet heeft opgehoogd tot 250 duizend gulden.

Internationale organisaties op het terrein van de burgerluchtvaart als ICAO of IATA houden geen lijst bij van door de luchtvaartmaatschappijen gehanteerde aansprakelijkheidslimieten. Het niet beschikbaar zijn van deze voor de passagier essentiële gegevens wordt ook internationaal als een ernstige tekortkoming ervaren. Zo is in de literatuur gemeld dat, behalve de KLM, ook de twee overige Nederlandse luchtvervoerders hun limieten (aanmerkelijk) hebben opgehoogd. Om dit geverifieerd te krijgen, is de passagier echter in eerste instantie afhankelijk van mededelingen van de luchtvervoerder zelf. Zelfs reisbureaus en touroperators blijken niet in staat die informatie te geven.

Ongetwijfeld zal Martinair dezer dagen vrijwillig met haar aansprakelijkheidslimieten op tafel komen. In het algemeen geldt echter dat het belang van de passagiers niet is gediend met de onduidelijkheid die door de luchtvervoerders is gecreëerd.

Beter zou het zijn wanneer alle door luchtvervoerders gesloten 'bijzondere overeenkomsten' als bedoeld in artikel 22 van het Verdrag van Warschau zouden worden aangemeld bij een onafhankelijke instantie, bijvoorbeeld de rijksluchtvaartdienst. Op die wijze kunnen de passagiers eenvoudig vaststellen of hun luchtvervoerder afstand heeft gedaan van een beroep op overmacht en voorts of deze zijn aansprakelijkheidslimieten heeft opgehoogd.

F.G. Vreede en H.J. Bunjes zijn advocaten die in opdracht van de ANWB met Martinair onderhandelen over de schadevergoedingen aan de getroffen passagiers of de nabestaanden.

Oorzaak ramp Faro vooralsnog onduidelijk

Van een onzer
verslaggevers

AMSTERDAM — Directeur Salgado van het Portugese vliegveld Faro spreekt tegen dat officieel zou zijn vastgesteld dat een plotselinge rukwind op 21 december de ramp met de DC-10 van Martinair heeft veroorzaakt. Ook directeur J. Blemond van Rotterdam Airport, die het Nederlandse onderzoek naar de ramp leidt, zegt nog niets over de exacte oorzaak te hebben vernomen.

Woensdag verspreidden de persbureaus DPA en AFP op basis van informatie van 'deskundigen in Portugal' het bericht, dat uit onderzoek van de zwarte doos van de DC-10 was gebleken, dat een rukwind vlak voor de landing het ongeluk had veroorzaakt. Eerder was deze theorie al 'op persoonlijke titel' verspreid door de directeur van Martinair, M. Schröder, die fel werd gekriti-

seerd over die in veler ogen voorbarige vaststelling.

De Portugese autoriteiten zien de weersomstandigheden wel als de meest voor de hand liggende oorzaak van de ramp, maar het zal nog enige tijd duren voordat dat ook officieel op papier staat. Het rapport is onder meer van belang voor eventuele claims tegen Martinair of de vliegtuigfabrikant. Bij een oorzaak van buitenaf, zoals de weersomstandigheden, kunnen zij niet aansprakelijk worden gesteld. De onderzoekscommissie van de ramp in Faro wil uiterlijk een maand na de ramp met een rapport komen.

In Portugal blijken verscheidene berichten over de ramp te circuleren. Zo meldde het persbureau Lusa dat op de band uit de zwarte doos te horen valt hoe de verkeersleiding tijdens de landing aan de piloot vraagt of hij 'sterkere' landingslichten wenst. Gezagvoerder Van Staveren antwoordt: „Alles gaat goed zo." De Portugese televisie verspreidde woensdagavond het bericht dat de eerste onderzoeksresultaten in Amsterdam zouden zijn bekendgemaakt, terwijl in ons land alleen werd gereageerd het DPA bericht.

Martinair verstrekke de gedupeerden na de vlieg-ramp in Faro tienduizend gulden voorschot op eventueel te betalen schadevergoeding. Maar volgens **A. H. J. van den Biesen** is er sprake van een zorgvuldige regie 'om de aansprakelijkheidscirkel zo klein mogelijk te trekken'.

Martinairs beroep op overmacht bij ramp in Faro is voorbarig

PRESIDENT-directeur Schröder van Martinair liet daags na de vlieg-ramp in Faro via een persconferentie weten dat niemand schuldig was aan het ongeluk. Sindsdien hebben de media ons uitvoerig geïnformeerd over de details van het fenomeen *microburst*, de plotselinge windval die het Martinair-vliegtuig onverwacht met grote kracht tegen de landingsbaan zou hebben gedrukt. Overmacht dus, ofwel een *Act of God*, zoals dat op z'n Amerikaans zo mooi wordt uitgedrukt.

Natuurlijk denkt Schröder bij dit soort uitlatingen in de eerste plaats aan de verdediging van Martinairs naam als chartermaatschappij. Maar het is niet gewaagd te veronderstellen dat er iets meer aan de hand is.

Nu Nederland de laatste jaren — helaas — vaak is geconfronteerd met de gevolgen van vliegrampen, raken we hier ook meer vertrouwd met het reactiepatroon dat door de partijen die aansprakelijk zijn voor het vergoeden van de schade wordt gevolgd. Eén van de kenmerken daarbij is dat de verzekeraars de (nabestaanden van de) slachtoffers vrij snel rechtstreeks benaderen met de mededeling dat men zich bij het vergoeden van de schade redelijk zal opstellen. In het geval van Martinair is in dat kader per geval onmiddellijk een voorschot van tienduizend gulden op de eventueel te betalen schadevergoeding voldaan.

Verder valt op dat vrij snel na de ramp uitspraken worden gedaan die de aansprakelijkheid zoveel mogelijk beogen in te dammen. Daarbij wordt publiekelijk verklaard dat het Nederlandse recht op de schadevergoeding zal worden toegepast en dat — voor zover het om passagiers gaat — het Verdrag van Warschau van toepassing is. Krachtens dit verdrag wordt de aansprakelijkheid van de vervoerders beperkt tot maximaal 75 duizend dollar per passagier.

De regie van de publieke uitspraken op dit gebied ligt in de regel volledig bij 'Londen', dat wil zeggen: bij de Britse advocaten van Lloyds. Immers, de Londense verzekeraars zullen uiteindelijk de bulk van de schade in al dit soort zaken hebben te vergoeden.

Het is bepaald niet overdreven om van een zorgvuldige regie te spreken. Naar verluidt schakelde 'Londen' al anderhalf uur na het neerstorten van de El Al-Boeing in de Bijlmer een Nederlands advocaat, antwoorde in dat zich verder met de afhandeling van de schade zou moeten gaan belasten.

Het gebruik van het slagwoord 'overmacht' ter verklaring van de ramp in Faro dient om de aansprakelijkheidscirkel zo klein mogelijk te trekken en daarmee een klimaat te scheppen waarbinnen elk aanbod tot het betalen van schadevergoeding als buitengewoon coulant zal worden opgevat. Bij 'overmacht' hoeft immers niemand te betalen, omdat niemand schuldig is, zo luidt de redenering dan.

Zo eenvoudig ligt het echter niet. In de eerste plaats geldt ook in het Nederlandse recht, zeker met de recente vastlegging daarvan in het Nieuw Burgerlijk Wetboek, dat de kwestie van de 'schuld' minder belangrijk is dan de vraag aan wie het schadeveroorzakende feit moet worden toegerekend. Overmacht begint nu eenmaal niet daar waar schuld ophoudt, maar pas daar waar het niet meer voor je risico komt. Aldus bezien is er veel reden Martinair volledig voor de schade aansprakelijk te houden.

In de tweede plaats, en dat is misschien nog belangrijker, is het de vraag of bij deze ramp wel van overmacht kan worden gesproken. De bewijslast daarvan rust bij Martinair, nu het Verdrag van Warschau uitgaat van 'aansprakelijkheid, tenzij...'. Daarbij is zeker van belang dat het in dit geval ook zonder meer mogelijk was geweest uit te wijken naar een ander vliegveld waar de weersomstandigheden uitstekend waren.

In de overvloedige, meest buitenlandse, rechtspraak over aansprakelijkheid bij vliegtuigongelukken worden weersomstandigheden praktisch nooit als overmachtsgrond aanvaard. Sterker nog, er zijn nogal wat rechterlijke uitspraken over vliegrampen waarin het uitvoeren van een landing in zeer slechte weersomstandigheden als grove nalatigheid wordt aangemerkt. Een aandui-

ding die — eveneens volgens het Verdrag van Warschau — tot gevolg heeft dat de beperking van de aansprakelijkheid tot 75 duizend dollar komt te vervallen.

OP 2 augustus 1985 verongelukte een Lockheed TriStar van Delta Airlines. 134 van de 163 inzittenden kwamen bij deze ramp om het leven. Oorzaak: een *microburst*. Door de Amerikaanse rechters is beslist dat de bemanning ernstige nalatigheid kon worden verweten, omdat het hier om een voorzienbare weersomstandigheid ging, hoe grillig en onberekenbaar *microbursts* ook mogen zijn. De plaatselijke verkeersleiding trof geen blaam, omdat het uitsluitend de bemanning is die beslist of en op welke baan er wordt geland.

Bij de ramp in Faro is dus de centrale vraag niet of een *microburst* onvoorzienbare karaktertrekken heeft (dat dat zo is is inmiddels door vele deskundigen, onder wie bijvoorbeeld weerman Erwin Krol, al uitvoerig uit de doeken gedaan), maar of je van een luchtvaartmaatschappij en een vliegtuigbemanning mag verwachten dat zij daarop adequaat anticiperen.

De vraag is of de voor de bemanningen van Martinair geldende opleidingsprogramma's in voldoende mate aandacht aan *microbursts* schenken, en hoe de instructies voor dat soort omstandigheden luiden.

Verder zullen uiteraard de gegevens uit de *black box* en van de *voice-recorder* uitsluitend moeten geven over de vraag of de relevante gegevens adequaat bij de bemanning terecht zijn gekomen en hoe de bemanning met die gegevens is omgesprongen.

Overigens dient de aansprakelijkheidscirkel in beginsel nog ruimer te worden getrokken. Immers, het is nog veel te vroeg om constructiefouten en/of gebreken in het toestel zelf als (mede)veroorzakers van de ramp volledig buiten beschouwing te laten.

IN elk geval zal moeten worden onderzocht of de gebruikelijke veiligheidsvoorzieningen voldoende hebben gefunctio-

neerd. Uit de ooggetuigenverslagen van passagiers — alt af te leiden dat zeker een aantal passagiers is omgekomen of ernstig gewond is geraakt doordat ze het vliegtuig niet tijdig konden verlaten. Ook zijn er berichten dat een noodglijbaan niet goed zou hebben gefunctioneerd. Allemaal vragen die ook de kring van mogelijk aansprakelijke partijen aanzienlijk zou kunnen uitbreiden: de eigenaar van het vliegtuig (de Staat der Nederlanden), de voor het onderhoud verantwoordelijke partij (KLM) en de bouwer van het vliegtuig (McDonnell-Douglas) komen dan in beeld.

Met deze laatste komt dan ook de mogelijke toepasselijkheid van Amerikaanse normen op de afhandeling van de schade aan de orde. Een mogelijkheid die, naast het als genoemde doorbreken van het 75 duizend dollar-plafond, de marge voor het indienen van schadeclaims door (nabestaanden van de) slachtoffers ook nog eens aanzienlijk zou verruimen.

Of het plafond van 75 duizend dollar *überhaupt* van toepassing is, is overigens ook een kwestie die nog niet is opgelost. Het is namelijk de vraag of de aan de passagiers verstrekte tickets, waarop het plafond vermeld behoort te worden, voldoen aan de daarvoor geldende normen. In de Amerikaanse rechtspraak wordt algemeen aangenomen dat passagiers kennis moeten kunnen nemen van het feit dat de aansprakelijkheid mogelijkerwijs beperkt zal blijken te zijn. En dit dan op een zodanig tijdstip dat zij de gelegenheid hebben zich zo nodig bij te verzekeren.

Tegen de achtergrond van het voorgaande is de conclusie dan ook gerechtvaardigd dat Martinair, bij monde van zijn president-directeur, niet alleen om formele redenen (het onderzoek loopt nog) voor zijn beurt heeft gesproken. Ook inhoudelijk is het laatste woord over de oorzaken van de ramp en de omvang van de aansprakelijkheid voorlopig nog niet gesproken.

A.H.J. van den Biesen is advocaat te Amsterdam.