

'Faro' voldoet aan scenario voor crash

https://www.digibron.nl/viewer/collectie/Digibron/offset/9/zoekwoord/martinair+faro/id/tag:RD.nl,19981219:newsml_2417ce16c2a58444577defe2b934b00b

Reformatorisch Dagblad 19.12.98. Vervolg van pag. 25 (*Landen tegen beter weten in*)

Zonder het ergens mee in verband te brengen, meldt het Portugese onderzoeksrapport terloops dat de gezagvoerder lijdt aan demyelinisatie in het centrale zenuwstelsel. Dat houdt in dat de isolatie van de zenuwbundels niet meer helemaal in orde is. Dat kan leiden tot "gestoorde prikkelgeleiding, met als gevolg verlammingen en sensibiliteitsafwijkingen", aldus een medische bron.

Als dit probleem de gezichts-zenuwvezels betreft, kan dit aanleiding geven voor scotoma. Daarbij treedt een donkere vlek in het gezichtsveld op. Vaststaat in elk geval dat de gezagvoerder rond de jaarwisseling 1989/1990 ongeveer een halfjaar uit de running is geweest vanwege demyelinisatie. Het hoeft niet, maar de trage manier van handelen tijdens de nadering van Faro, kan zijn veroorzaakt door dit probleem.

Niet alleen voor de nabestaanden, maar ook voor de Portugezen is deze ramp nog geen historie. De Portugese autoriteiten vinden dat Van Staaveren ernstige en verwijtbare fouten heeft gemaakt. Daarom loopt in dat land nog steeds een aanklacht tegen hem, die inhoudt dat hij schuldig is aan de dood van 56 mensen. Naast 54 passagiers kwamen ook twee stewardessen om.

Martinair ligt op zijn beurt nog in de clinch met ANA, de beheerder van de Portugese luchthavens. De maatschappij vindt dat het vliegveld onvoldoende technische uitrusting heeft voor het landen bij minder goede weersomstandigheden. Daarnaast verwijt Martinair de verkeersleiders dat zij onvoldoende informatie hebben verschaft over de weersomstandigheden rond de baan op 21 december 1992. Maar dat alles is voor de maatschappij geen reden om daar niet meer, ook met DC-10's, te landen.

IJsberg

Toegegeven, met de wijsheid van de achterafprater is het altijd eenvoudig om de juiste beslissing te nemen. Echter, de bemanning zat gedurende de nadering van Faro bepaald niet zonder alarmerende gegevens. De vliegers wisten veel meer dan bijvoorbeeld directeur Martin Schröder, die al snel verklaarde dat windshear tot de dramatische afloop van de vlucht had geleid. Zeker hij had moeten beseffen dat iemand die 24 uur na zo'n ramp de oorzaak noemt, altijd voor zijn beurt praat.

Mensen die enkele tientallen jaren in de luchtvaart meelopen, weten dat een crash in vrijwel alle gevallen het gevolg is van een complex van factoren. Wat dat betreft voldoet 'Faro' volledig aan het scenario dat voor tientallen vliegtuigongevallen geldt. In zo'n complex is de bemanning niet zelden het topje van de ijsberg. In dit geval is de maatschappij Martinair echter verantwoordelijk voor een flink deel van de ijsberg die tot op de dag van vandaag bestaat.