

Landen tegen beter weten in

Bron: Reformatorisch Dagblad
Datum: zaterdag 19 december 1998
Auteur: Door J. Reijnoudt
Pagina: 25

Tegen meer dan één regel van de luchtvaartmaatschappij Martinair in landt de bemanning van vlucht MP 495 in de vroege morgen van 21 december 1992 toch op de luchthaven van Faro, in het zuiden van Portugal. Daarom achtervolgt die landing nog steeds de maatschappij, de bemanning en honderden passagiers en nabestaanden; 56 mensen vinden in een brandend wrak de dood.

Niet iedereen stapt met groot genoegen in een vliegtuig, maar op 21 december 1992 heerst op Schiphol aan pier G toch de stemming die een vakantievlucht kenmerkt. Er staat een DC-10, de Anthony Ruys, van Martinair klaar. De 327 passagiers stappen in voor een vlucht naar het zonnige zuiden. Dat was althans hun doel bij het boeken van de reis. Inmiddels heerst al dagen zware regenval in de Algarve en ook op het moment van vertrek die maandagmorgen hangen zware onweersbuien boven het zuiden van Portugal.

De bemanning maakt om 05.52 uur een normale start vanaf de Kaagbaan. Weliswaar met een vertraging van 40 minuten op het vluchtschema. Die tijd is een onderhoudsploeg van de maatschappij nog bezig geweest met de staartmotor.

In de cockpit zit een ervaren team. Gezagvoerder H. W. van Staaveren (56) vliegt al ruim dertig jaar en heeft in totaal 14.441 vliegreuren op zijn naam, waarvan 5988 als gezagvoerder. Hij werkt sinds januari 1986 bij Martinair en is bijna vier jaar instructeur op de DC-10. Van Staaveren is in 1992 al vijf keer op Faro geland en heeft besloten dat dit keer niet zelf te doen.

Het echte werk is op deze vlucht voor R. J. H. Clemenkowff (31). Hij en niet de gezagvoerder zal het toestel naar Faro vliegen en daar ook aan de grond zetten. Clemenkowff zit ook al tien jaar in het vak en werkt sinds april 1989 bij Martinair. Van de 2288 vliegreuren maakte hij er 1788 op de DC-10. Dit jaar is hij niet in Faro geweest. De eerste en laatste vlucht op die bestemming voerde hij uit tijdens zijn opleiding in 1990.

De derde man in de cockpit is boordwerktuigkundige G. Glans (29) met in totaal 7540 vliegreuren, waarvan 5840 als piloot.

Al bij de start beseffen de mannen dat hun ervaring op deze vlucht hun nog wel eens goed van pas zou kunnen komen. Achteraf weet de weerkamer op Schiphol niet met zekerheid te melden of er wel iemand van de bemanning van vlucht MP 495 in de weerkamer is geweest; zeker is wel dat de vliegers de weersomstandigheden boven Zuidwest-Europa bij vertrek zwart op wit in de cockpit hebben. De Martinairmannen weten ook dat van hun driemotorig toestel de straalomkeerder van de staartmotor defect is. Dat euvel heeft de onderhoudsploeg die morgen niet kunnen verhelpen. Zodra de neuswielen van een vliegtuig de baan raken, zet de vlieger de straalomkeerder van de motoren in werking. Hij gebruikt daarbij de stuwkracht van de motoren als remkracht. Een straalomkeerder minder betekent bij de landing altijd een langere remweg.

Herrie

De vakantiegangers weten niets van dit technische probleem, maar constateren wel dat de motoren van het toestel bij vertrek een bovenmatige hoeveelheid herrie produceren. Ongeveer 2 minuten na de start nemen de vliegers veel gas terug en draaien de motoren voor het oor van de passagiers ongeveer stationair. Het hoort tot de standaardprocedures, kort na de start, maar zelfs passagiers die hiermee vertrouwd zijn, vinden de overgang van vol vermogen naar 'gas terug' dit keer opmerkelijk groot.

Eenmaal boven Portugal ervaart ook de bemanning dat dit geen doorsnee vakantievluchtje is. In het zuiden heerst nog steeds zwaar weer, dus dat wordt hard werken in de cockpit. Een paar minuten voor acht -het is

dan nog ruim een halfuur vliegen naar Faro- zegt de gezagvoerder tegen de vlieger dat hij op een directe en niet al te zachte manier moet landen. De vlieger: "Dat gebeurt wel eens, zelfs als je het niet wilt".

De woorden van de gezagvoerder zijn nog niet koud of het toestel stijgt in 5 seconden ongeveer 200 meter, zo blijkt later uit de gegevens van de vluchtdatarecorder. Dat duidt erop dat de bemanning op een hoogte van ruim 12 kilometer te maken heeft met forse turbulentie. Vijf minuten later krijgt het toestel eenzelfde duw in opwaartse richting. En dat is niet de laatste klap die de Anthony Ruys boven Portugal moet verwerken.

Even na achten lopen Van Staaveren en Clemenkowff de checklist voor de landing door. Een paar minuten daarna licht de gezagvoerder de vlieger in over de weersomstandigheden op de luchthaven van Faro. Hij heeft even meegeluisterd toen de verkeersleiders van het vliegveld Lissabon hierover in gesprek waren met de bemanning van vlucht MP 461; een Martinair-collega, eveneens op weg naar Faro. Het ziet er op de plaats van bestemming niet zo mooi uit. Van Staaveren besluit dat wanneer landing in Faro niet mogelijk is, ze moeiteloos uit kunnen wijken naar Lissabon. Hij zegt dat ook tegen de vlieger.

Om 08.14 uur, met nog ruim 20 minuten te vliegen, zegt Clemenkowff: "t Is er wel beestenweer". Dat bevestigt de gezagvoerder, die ook al van onweer heeft gehoord, en hij zegt: "We hadden daar een halfuur eerder aan moeten komen". Ook de stewardessen merken kennelijk dat het niet zo lekker gaat. Een van hen komt in de cockpit informeren en krijgt te horen: "t Is er rotweer". Waarop ze zegt: "Bah, ik ga weer".

Ondanks het feit dat de vlucht niet meer zo lekker verloopt, besluit de zeer ervaren Van Staaveren niet om het werk van zijn collega over te nemen. De situatie verbetert zo'n 10 minuten voor de landing bepaald niet. Van Staaveren hoort dat de verkeersleiding van Faro zijn collega's van vlucht MP 461 meldt dat de landingsbaan bedekt is met een laagje water en dat er een krachtige zijwind staat.

Ondertussen is Clemenkowff bezig om met een ruime bocht recht voor de baan te komen. Dat levert fikse problemen op. In plaats van een soepele bocht wordt het een stoterig traject; het lijkt erop alsof het toestel niet wil wat de vlieger wil. Een kleine 5 minuten voor de landing -de passagiers zien zo nu en dan iets van het Portugese akkerland, maar des te meer van de slagregens- meldt de verkeersleiding nu ook aan Clemenkowff dat de landingsbaan onder water staat.

Ondanks het feit dat het toestel niet stabiel is te krijgen, laat de vlieger, met nog 4 minuten te gaan, het landingsgestel zakken. De Anthony Ruys blijft flink slingeren en stampen, maar de bemanning zet de daling door. Op nog 3 minuten vanaf de baan herhaalt Van Staaveren nog eens wat de vlieger te wachten staat: naast water op het asfalt van Faro is dat ook een krachtige wind vanuit het zuiden, die bijna loodrecht op de baan staat.

Op en neer

De vlieger krijgt het steeds moeilijker. Het is niet alleen bijna onmogelijk het toestel recht voor de baan te houden: het gaat ook nog flink op en neer. Dat nemen de passagiers ook waar. Er doen zich momenten voor waarop ze door het stampen van het toestel voor hun eigen waarneming meer dan twee keer zoveel wegen als normaal.

In de laatste 30 seconden van de nadering heeft Van Staaveren zijn twijfels bij de snelheid en zegt: "Snelheid een beetje laag, snelheid is laag", om 4 seconden later te zeggen: "Ja, oké, snelheid is oké". Onmiddellijk daarop heeft Clemenkowff een minstens zo groot probleem. "Ik zie niks". Op 20 seconden voor de landing heeft hij last, zegt hij, van ijsvorming op het cockpitraam. Even later, aan het begin van de baan, daalt de Anthony Ruys met een gemiddelde snelheid van 400 meter per minuut. Luttele seconden later klappt het toestel op de baan met een verticale snelheid die volgens de Portugese autoriteiten hoger is dan 300 meter per seconde.

Het landingsgestel scheurt af, het toestel breekt in verschillende stukken, vlammen vreten zich een weg door het middelste deel van het toestel. Dat kost 56 mensen het leven.

Hoe heeft het zover kunnen komen, vragen Portugese onderzoekers zich al snel af. "Windshear", zegt Martinair-directeur Martin Schröder al een dag later vanaf zijn vakantieadres op de Caraïben. Windshears zijn plotselinge veranderingen in de windrichting, zowel verticaal als horizontaal. Een daarbij optredende valwind kan een snelheid hebben van meer dan 160 meter per minuut. Dit soort verschijnselen treedt vaak op bij onweersbuien. Van Staaveren en zijn bemanning waren er dus, zij het indirect, voor gewaarschuwd.

Alarmbellen

Het rapport dat de Portugese regering na de crash heeft laten opmaken, wijst echter ook nog op een groot aantal andere zaken. Bij Van Staaveren hadden om allerlei redenen al ver voor de landing alarmbellen moeten rinkelen.

Gezien de defecte straalomkeerder heeft het toestel een langere remweg nodig. Daar komt nog bij dat de bemanning weet dat de baan onder water staat. Bovendien geven de weersomstandigheden aanleiding om met windshear rekening te houden. Deze factoren bij elkaar zijn voor de gezagvoerder genoeg om te weten dat hij voor een veilige landing een baan nodig heeft die meer dan 200 meter langer is dan er in Faro ligt. Zo luidt de conclusie van de Portugezen in hun eindrapport.

De bemanning mag ook niet op Faro aankomen met die kapotte straalomkeerder, om de eenvoudige reden dat ze Schiphol met dat defect niet had mogen verlaten. Er zijn omstandigheden waaronder een toestel met dat probleem mag opstijgen, maar in de cockpitboeken voor de DC-10 staat dat de bemanning niet met een defecte straalomkeerder moet vertrekken als er op die luchthaven faciliteiten zijn om dat defect te verhelpen. En het onderhoudsbedrijf van de KLM op Schiphol heeft daarvoor de kennis en materialen in huis. Veel ernstiger is het verwijt dat de Portugese onderzoekers in de richting van gezagvoerder Van Staaveren maken. Hij en niet de copiloot had volgens hen onder die moeilijke omstandigheden de nadering en de landing moeten uitvoeren. De gezagvoerder is immers goed bekend met de luchthaven, die hij dat jaar al voor de zesde keer aandoet. De Portugezen vinden de samenwerking in de cockpit, zoals die blijkt uit de gesprekken, niet optimaal. Pas op het laatste moment grijpt Van Staaveren naar de knuppel en gashendels, zonder daarbij uit te roepen "my controls". Dat moet hij wel doen, om daarmee naar de copiloot duidelijk te maken dat hij 'de macht' overneemt en om daarmee te verhinderen dat vlieger en gezagvoerder tegengestelde commando's uitvoeren.

Voorschriften

Volgens de voorschriften van zijn eigen maatschappij had Van Staaveren de nadering moeten uitstellen of moeten uitwijken naar een andere luchthaven. Dat is verplicht als zich onweersstormen voordoen in de omgeving van de bestemming.

In de Martinair-boeken staat ook dat het algemene praktijk is om de aanwezigheid van windshear aan te nemen als onweersbuien zich dichterbij dan 28 kilometer (15 mijl) van de luchthaven voordoen. En al 20 minuten voor de landing meldt de verkeerstoren van Faro onweer op die locatie. De vlieger houdt echter helemaal geen rekening met windshear, zo blijkt uit zijn manier van landen. Hij blijkt zich vooral voor te bereiden op een te korte baan. Een deel van die voorbereidingen is juist in strijd met de maatregelen die hij had moeten nemen, rekening houdend met windshear, zo zeggen de Portugese onderzoekers.

Zij hebben ook kritiek op de hoek waaronder de Anthony Ruys uiteindelijk de daling heeft gemaakt. De vlieger begint erg laat aan dat traject en dat heeft tot gevolg dat de DC-10 met ongeveer 1000 voet per minuut zakt, terwijl volgens de fabrikant het toestel, bij dat gewicht, met niet meer dan 600 voet per minuut mag dalen.

Dat het toestel op ongeveer 160 meter hoogte nog niet stabiel in de lucht lag, had voor de mannen in de cockpit aanleiding moeten zijn om de landingspoging af te breken en een nieuwe uit te voeren. Dat is althans de "zeer aanbevolen richtlijn" van de eigen maatschappij. De Amerikaanse National Transportation Safety Board (NTSB) zegt in zijn commentaar dat een stabiele nadering moet zijn bereikt voordat het toestel een hoogte van 330 meter heeft bereikt. Anders moet een nieuwe poging worden ondernomen.

Zie verder pag. 29