

Martinair DC 10 niet voor fatale landing in brand

Telegraaf 18 februari 1993, (download via Delpher)

De motor van de verongelukte DC 10 van Martinair Holland stond niet al in brand voor de fatale landing op de luchthaven in Faro. De luchtvaartautoriteiten in Portugal hebben dat aan de hand van ooggetuigenverklaringen vastgesteld, in tegenspraak met waarnemingen van verontruste passagiers.

Een plotselinge verticale windstoot wordt daarmee als oorzaak van de ramp nu toch steeds waarschijnlijker.

Zwaailicht

Inzittenden van de verongelukte DC 10 die verklaren al voor de landing brand in de rechtermotor te hebben gezien, zijn vrijwel zeker misleid door het in de laaghangende bewolking en dichte regenflarden weerkaatsende rode anti-botsing-zwaailicht — anti-collision light — aan de buik van het toestel. De fel flitsende positielichten aan de vleugeltips hebben de indruk van brand in de bewolking — vergelijkbaar met dichte mist — en tegen het gummend aluminium van het vliegtuig vermoedelijk nog eens extra versterkt. „De waarneming van de passagiers is daarmee niet onjuist, wel de interpretatie”, aldus Martinair-president Martin Schröder tegenover onze krant. De autoriteiten op de luchthaven Van Faro hebben inmiddels op grond van het onderzoek naar de ramp op verzoek van het Hoofd Vliegdiens van Martinair, H. Frijns, met nadruk tegengesproken, dat ook door een brandweerd al vóór de landing brand in de rechtermotor van de DC 10 is waargenomen.

Bemanning

„Alle verklaringen die we hebben, bevestigen dat er geen brand was aan boord van de DC 10 die verongelukte”, verklaart dr. Carlos Seruca Salgado, directeur van de luchthaven van Faro. Ook de bemanning van een ander vliegtuig — Air Columbus, vluchtnummer 1158 — dat aan het begin van de landingsbaan wachtte voor de DC 10 fataal neerkwam, heeft absoluut geen brand bij het Martinair-toestel gezien. „We hebben ook nog een ooggetuige die zich aan de zuidzijde van de landingsbaan 11 bevond, aan de rechterzijde van het vliegtuig, die verklaart dat de DC 10 pas vlam vatte na de crash”, aldus de luchthaven-directeur in de correspondentie met het Hoofd Vliegdiens van Martinair.

De verontruste passagiers zijn gisteren via hun woordvoerder R. Sötemann op de hoogte gesteld van de uitkomsten van het onderzoek in Portugal.

NB Cor ten Hove: dit artikel is een knap staaltje beeldvormende menings-manipulatie

In de eerste alinea worden ten onrechte:

- de brand voor de crash ontkend (zie 1),*
- de fictieve onverwachte windstoot als oorzaak van de crash her-opgevoerd (zie 2), en*
- het waarnemingsvermogen van de passagiers verdacht gemaakt*

1: Het officiële onderzoeksrapport (1994) schrijft dat de dienstdoende brandweerman ongeveer 1 ½ minuut voor de crash een explosie zag bij de Anthony Ruys met vlammen die het toestel omgaven. Hierop rukte de brandweer uit en werd alarm geslagen op het vliegveld.

2: In het definitieve Rapport van Ongeval van de Portugese Onderzoeksraad is windshear echter niet als oorzaak erkend.

Uit vonnis rechtbank Den Haag, ECLI:NL:RBDHA:2020:4, dd 8 januari 2020