

1985 var ett mörkt år för trafikflyget. Inom tung inter-nationell luftfart inträffade inte mindre än 28 haverier med sammanlagt 2024 omkomna. En jämförelse kan göras med året innan då 14 haverier hade krävt 411 dödsoffer. Det höga antalet förolyckade under 1985 kan förklaras av att fem av dessa haverier inträffade med flygplan med stor passagerarkapacitet, typ Boeing 747.

I jämförelse med dessa stora olyckor blev vid Manchester-haveriet ett reellt litet antal människor drabbade. Likväl är olyckan intressant, eftersom den kan uppfattas som en "typolycka" för konsekvenserna av brand ombord på ett modernt trafikflygplan.

Två år tidigare hade en liknande olycka inträffat. En brand ombord på en Douglas DC-9 tvingade dess kapten att nödlanda i Cincinnati, USA. Av de 46 ombordvarande omkom 23 personer av kolmonoxid- och cyanidförgiftning. Redan efter denna olycka diskuterades betydelsen av tillgång till enkla skydds-/rökhuvar för passagerarna och mer sofistikerad andningsapparat för besättningsmedlemmarna (Pane o.a. 1985).

Dessutom betonades nödvändigheten av inredningsmaterial som inte var så brännbara, rökutvecklande och giftiga samt bättre evakueringsmöjligheter med bla nödljus längs kabinolvet för att markera utrymningsvägarna.

Samma slutsatser kan också dras vid analys av Manchesterolyckan. Erfarenheterna inom några problem-områden vid denna olycka kan sammanfattas i följande:

Kommunikation/information

Panikreaktioner

Evakueringshinder

Toxiska brandgaser

Medicinskt omhändertagande

Konvergensfenomen