

Slachtoffers Faro ramp weer voor de rechter (op 11 nov. 2019)

21 dec. 1992 was een zwarte dag in de Nederlandse luchtvaart. Een DC-10 van Martinair met 340 mensen aan boord verongelukte op vliegveld Faro in Portugal; 56 mensen verloren het leven, 106 raakten zwaargewond en 178 licht- of niet gewond. Twee dagen voor de verjaring, op 19 dec. 2012, dagvaardde letselschadeadvocaat Mr. J.W. Koelemanⁱ zowel Martinair als de Staat namens 35 slachtoffers en nabestaanden.

Nadat het onderzoek was afgerond werden de nabestaanden en passagiers, verenigd in de Anthony Ruys Stichting, in de gelegenheid gesteld schriftelijke vragen te stellen over het ongeval aan Martinair en de Raad voor de Luchtvaart (RVDL); het werden 143 vragen. Op 1 dec. 1994, kort na het verschijnen van het Portugese eindrapport, werd een informatiebijeenkomst voor slachtoffers en nabestaanden gehouden in het Congresgebouw te Den Haag, waar ook hun vragen werden beantwoord. Slachtoffers en nabestaanden waren er getuige van dat enkele kritische vragenstellers in de zaal en enkele eerlijke deskundigen achter de tafel op het podium de mond werd gesnoerd; de blikken in de ogen van de leden van de Raad spraken boekdelen. De slachtoffers en nabestaanden twijfelden ze aan de waarheid van 30 van de gegeven antwoorden op de 143 vragen. Naar hun mening logen Martinair en de Raad voor de Luchtvaart over de oorzaak van het ongeval. Daarom wendden zij zich tot letselschadeadvocaat Koeleman.

Onderzoek namens slachtoffers

Koeleman schakelde Harry Horlingsⁱⁱ van AvioConsult in die concludeerde dat het weer te slecht en de wind te hard waren om te mogen landen, maar ook dat de vliegers meerdere ernstige procedurele fouten hadden gemaakt voor het vertrek en tijdens de nadering. Ook constateerde hij dat de RVDL er alles aan had gedaan om de fouten van de vliegers te verbloemen en windshear als oorzaak in het eindrapport te krijgen. Uit niets blijkt echter dat er werkelijk windshear was. De Portugese Commissie nam dit niet over. Uit enkele in het Nationaal Archief gevonden stukken werd duidelijk dat de gezagvoerder exact op de hoogte was van de beperkingen van zijn vliegtuig tijdens het landen in zware regenval en met de harde dwarswind. De weersomstandigheden waren op dat moment zo slecht dat hij òf de landing een kwartier had moeten uitstellen, òf had moeten uitwijken naar Lissabon. Maar dat kost veel geld en levert flinke vertragingen op, en niet alleen voor de aankomende passagiers; de landing werd toch doorgezet, met het bekende gevolg.

Misleiding door RVDL...

Uit een intern rapport van de Nederlandse Raad voor de Luchtvaart bleek dat de Raad er alles aan had gedaan om de Portugese onderzoekers ertoe te bewegen de oorzaak van het ongeval bij het slechte weer te leggen en niet bij de fouten van de vliegers, waarvan de Raad inmiddels wel degelijk op de hoogte was. Dat het vliegtuig half buiten de baan landde werd door de RVDL uitgelegd als het gevolg van *"een plotselinge en onverwachte windvariatie in richting en snelheid (windshear) in het laatste stadium van de nadering. Vervolgens ontwikkelde zich een hoge daalsnelheid en een extreme zijdelingse verplaatsing, die een harde landing veroorzaakte op het rechterhoofdlandingsgestel, wat in combinatie met een aanzienlijke krabhoek de structurele limieten van het vliegtuig overschreed"*. Maar in de zwarte doos zijn helemaal geen aanwijzingen te vinden voor windshear en een extreme laterale verplaatsing. De Portugese onderzoekers constateerden uit de gegevens van de zwarte doos ook helemaal niet dat het ongeval werd veroorzaakt door plotselinge val- en/of dwarswinden, zoals de Raad aan de passagiers liet weten. Heel Nederland kreeg echter te horen dat er windshear was en een extreme zijwaartse verplaatsing. De Raad loog daarover dus. De Portugezen veranderden hun rapport niet. De Portugese Commissie constateerde terecht wel dat de dwarswind tijdens de laatste fase van de nadering en de landing de limieten van het vliegtuig overschreed. Het was een grote fout om onder die omstandigheden de landing toch uit te voeren.

De Raad voor de Luchtvaart wilde dat de Portugese Commissie in de aan het ongeval bijdragende factoren ook zou opnemen dat *"noch de meteo, noch de bemanning de mogelijkheid van het bestaan van windschering verwachtten"* en dat *"het navigatiesysteem van het vliegtuig incorrecte windinformatie"* liet zien. Dit deed de Portugese Commissie

echter niet, want dat klopte niet. Op vliegveld Faro werd namelijk nog nooit windscheuring geconstateerd en het navigatiesysteem toonde, met een tolerantie van slechts 2 knopen, de juiste 20 knopen dwarswind aan. De captain zag die wind, en noemde die windsterkte in de cockpit maar gebruikte die informatie niet zoals dat hoort. Het was dus een vliegerfout om de landing uit te voeren.

De verklaringen die de bemanningsleden op de dag van het ongeval of kort daarna aflegden tegenover de Portugese politie, werden in de weken na het ongeval gewijzigd, aangevuld met ontlastende verklaringen, en twee maanden na het ongeval afgelegd ten overstaan van en geaccepteerd door de Raad voor de Luchtvaart; tamelijk verdacht.

Ook werd duidelijk dat Martinair en de Raad voor de Luchtvaart hebben gelogen in 30 antwoorden op de 143 gestelde vragen, en ook tijdens de bijeenkomst op 1 dec. 1994.

De rechtbank in Den Haag nam tijdens een zitting kennis van het bestaan van de verklaring van de captain dat hij bekend was met de betekenis van de term 'flooded', en ook wist dat dit betekende dat de dwarswindlimiet daardoor werd teruggebracht tot 5 kt, veel lager dan de opgegeven en de gemeten wind. Hij had dus niet mogen landen.

De rechter in Den Haag wilde echter van andere onafhankelijke experts antwoorden op een tiental vragen over de nadering en landing van vlucht MP495. Er werden twee Franse, zich expert noemende, verkeersvliegers en een Duitse doctor-ingenieur benoemd, die werden voorzien van vele processtukken, waarvan enkele in het Engels werden vertaald. De twee Fransen waren volgens eigen zeggen expert aan de rechtbank te Parijs en achtten zich capabel om de vragen van de rechtbank te beantwoorden.

Op 15 juni 2016 brachten zij hun conceptrapport uit. Zij vonden het ongepast dat de dagvaarding was uitgebracht... Het onderzoek waaraan de RVDL had meegewerkt was niet een onderzoek om een schuldige aan te wijzen; kritiek op de RVDL was daarom in feite ongepast. De vragen werden derhalve niet of incompleet beantwoord. Het bleek ook dat zij zich niet hadden beperkt tot het beantwoorden van de vragen van de rechtbank, maar het ongeval opnieuw onderzochten en hun eigen bevindingen hadden beschreven. Het conceptrapport omvatte 41 pagina's en diverse bijlagen, 153 pagina's in totaal. De eisers waren niet bepaald onder de indruk van dat rapport. Het leek wel geschreven door lieden die nog nooit een rapport hadden geschreven, maar die ook niet zo deskundig bleken als van experts zou mogen worden verwacht. Zo bleken zij niet op de hoogte van de (technische) werking van vliegtuigsystemen, waaronder het autothrottle-systeem, waardoor zij verkeerde conclusies trokken. Ook hadden ze de bij het rapport van ongeval gevoegde brief van de NTSB kunnen lezen, maar die begrepen ze waarschijnlijk niet. De NTSB somde allemaal fouten van de bemanning op. Ze gebruikten noch de vliegtuighandboeken van de DC-10 die hen waren toegezonden, maar refereerden naar de 'gefabriceerde' verklaringen van de bemanning die ca. 2 maanden na het ongeval werden afgelegd. Echte objectief en onafhankelijk werkende experts doen zoiets niet. De data uit de zwarte doos lazen en begrepen ze niet, en ze motiveerden hun antwoorden niet. Het doel van de benoemde experts werd langzaam maar zeker duidelijk: de Martinair bemanningsleden waren hun collegae en moest de hand boven het hoofd worden beschermd; vliegers maken geen fouten.

De Staat had geen opmerkingen op het rapport van de deskundigen. *"De onderzoeksmethoden zijn helder omschreven en het rapport is op een inzichtelijke wijze ingericht. Ook wordt gemotiveerd ingegaan op alle door de rechtbank genoemde aspecten"*. Het werd duidelijk dat de Staat geen enkele expertise had ingezet om het rapport te beoordelen. Er was dus geen sprake van nauwgezet en onpartijdig onderzoek, zoals bij wet en Rijksbesluit vereist. Eén grote minachting voor het verdriet van de slachtoffers en nabestaanden over het verlies van geliefden en de opgelopen verwondingen.

Samen met een advocaat hebben een drietal deskundigen van eisers, waaronder een ex-inspecteur-vlieger van de Rijksluchtvaartdienst, tevens DC-10 captain, een tegenrapport geschreven van 100 pagina's tekst en 50 pagina's bijlagen met kopieën uit de DC-10 vliegtuighandboeken en voorschriften en hebben daarin tientallen vragen aan de door de rechtbank benoemde deskundigen gesteld en opmerkingen gemaakt over hun conceptrapport.

Op 18 april 2017 kwam het eindrapport van de door de rechtbank benoemde deskundigen uit. Er bleek nauwelijks iets veranderd; de vragen en opmerkingen van eisers werden genegeerd, vermoedelijk zelfs niet begrepen door gebrek aan kennis. De

Slachtoffers Faro ramp weer voor de rechter

zogenaamde experts hadden zelfs nog een hoofdstuk toegevoegd met een eigen analyse van grond-radargegevens betreffende de nadering, maar daaruit bleek dat zij, en met name de Duitse doctor in Air Traffic Management die nota bene elektrotechnisch ingenieur is, ook al geen verstand hebben van grondradarsystemen en de nauwkeurigheid ervan (of ook hiermee de Martinair vliegers willen beschermen). Bovendien schreven zij doodleuk dat zij radar data verschoven hebben totdat deze precies paste, tot de baan die het vliegtuig volgens hen volgde precies midden voor de landingsbaan uitkwam. Maar de objectieve data uit de zwarte doos liet juist zien dat het vliegtuig nooit recht voor de baan kan zijn geweest. Ook bepaald niet het bewijs van deskundigheid en objectiviteit die je van door de rechtbank benoemde deskundigen mag verwachten. De Staat acteerde en reageerde als bij het conceptrapport.

De deskundigen van eisers hebben toen opnieuw een tegenrapport geschreven dat mr. Veeru Mewa van FTW Advocaten in Koog a/d Zaan in een Akte naar de rechtbank stuurde. Mr. Mewa zag nog een belangrijke mogelijkheid, het horen van de deskundigen in de rechtszaal, waar zij onder ede vragen moeten beantwoorden en kunnen laten zien al dan niet over deskundigheid te beschikken. Het pleidooi om de rechtbank te bewegen het verhoor te laten plaatsvinden is op 11 nov. 2019, om 09:30 uur in de rechtbank te Den Haag. We zijn ervan overtuigd dat we deze zaak winnen, dat kan niet anders, als de rechters objectief en eerlijk vonnis wijzen.

De slachtoffers bleken een neus te hebben voor onwaarheden en leugens. Martin Schröder zei op de dag na het ongeval: "*De machine vloog recht voor de baan en op de juiste snelheid*", maar dit klopte niet, zo wezen de recorders uit. Bovendien trad geen windshear op en daalde de machine helemaal niet bijzonder sterk. De bestuurbaarheid ging ook al niet verloren. Martin Schröder had het volkomen bij het verkeerde eind, en met hem ook de RVDL. Hun enige doel was blijkbaar misleiding. Ze hadden dichters Walter Scott moeten lezen die al in 1808 schreef: "*Oh! What a tangled web we weave, when first we practice to deceive*". Ze zakken steeds dieper in het moeras van de leugens.

AvioConsult heeft de bevindingen van de eigen analyse van het ongeval in een leesbaar 70-pagina's omvattend rapport vastgelegd, voorzien van talloze grafieken en figuren, dat van zijn website kan worden gedownload. Dit is aangevuld met een rapport "*De laatste 80 seconden van vlucht MP495*", waarin deze periode in detail, gebruik makend van objectieve gegevens uit de zwarte dozen, wordt verklaard (www.avioconsult.nl).

Harry Horlings

Lt-Kol b.d. Kon. Luchtmacht
Graduate FTE USAF Test Pilot School

info@avioconsult.com, tel. 071-541 0851 / 06-5532 4494

Aanvullende informatie staat in het verhaal over het Faro ongeval dat is te downloaden van website: <https://www.avioconsult.com/downloads-nl.htm>.

ⁱ Mr. J.W. Koeleman overleed op zondag 29 oktober 2017 tijdens een triatlon op Sardinië. Zijn werk werd overgenomen door Mr. Veeru Mewa van FTW Advocaten, Koog a/d Zaan.

ⁱⁱ Ing. Harry Horlings heeft als eerste Nederlander in 1985 de opleiding tot Flight Test Engineer gevolgd aan de prestigieuze USAF Test Pilot School op Edwards Air Force Base in Californië. Deze hoogste vliegopleiding ter wereld (entree MSc of BSc met toelatings-examen) leidt vliegers en ingenieurs op voor de bevoegdheid tot het experimenteel beproeven van vliegtuigen, vanaf de eerste vlucht van een nieuw type. Engeland, Frankrijk en Rusland hebben vergelijkbare opleidingen. Slechts enkele Nederlanders hebben de unieke en kostbare eenjarige opleiding aan een van de Test Pilot Schools gevolgd. Zij zijn de echte deskundigen op vlieggebied.