

'Co-piloot moest ervaring opdoen bij landing Faro'

ROTTERDAM, 11 MAART. Deskundigen in de Portugese raad voor de burgerluchtvaart veronderstellen dat de gezagvoerder van de op 21 december vorig jaar in Faro verongelukte DC-10 van Martin Air de zeer slechte weersomstandigheden bij het vliegveld wilde gebruiken om zijn co-piloot praktijkervaring op te laten doen.

Na aflezen en afluisteren van de flight-data-recorder en de cockpit-voice-recorder is vast komen te staan dat niet gezagvoerder H.W. van Staveren vloog, maar zijn co-piloot R.J.H. Clemenkowss. Een niet zo ervaren vlieger, volgens de door het persbureau Lusa in Lissabon geciteerde autoriteiten. De bronnen zeggen hun beoordeling te baseren op een tussenrapport van de Portugese onderzoekscommissie.

President-directeur M. Schröder van Martinair bevestigde vanmorgen dat de co-piloot op deze vlucht aan de stuurknuppel zat: "De meeste chartermaatschappijen hanteren als regel dat alleen de captain start en landt. Wij hebben enkele jaren geleden besloten om dat anders te doen. De co-piloot moet precies hetzelfde kunnen als de captain, dezelfde kwalificaties hebben. Zij worden ook getraind om onder alle weersomstandigheden te kunnen vliegen. Het is onzin dat deze co-piloot over te weinig ervaring zou beschikken; hij had er duizenden vliegenuren in een DC 10 op zitten". *

Martinair beschikt nog niet over het Portugese rapport. Voorzitter B. Baksteen van de vereniging van verkeersvliegers zegt: "Om en om is gebruikelijk. Het ene traject vliegt de gezagvoerder, het andere doet de co-piloot".

Het toestel van Martinair stortte in zware weersomstandigheden neer boven de landingsbaan van Faro en vloog in brand. Daarbij kwamen 54 mensen om het leven. Uit het tussenrapport blijkt dat de bemanning op het laatste ogenblik heeft getracht om de landing af te breken. Op de cockpit-voice-recorder is te horen hoe captain Van Staveren aan de co-piloot het commando geeft snel op te trekken ("go round"). Dat mislukte omdat het toestel toen al veel te weinig snelheid had. Uit de in Nederland afgeluisterde bandopnames blijkt ook dat de bemanning kort heeft gesproken over de mogelijkheid uit te wijken naar het vliegveld van Lissabon.

De Portugese onderzoekers bevestigen de lezing die Martinair-directeur Schröder kort na de ramp gaf over de oorzaak: een onverwachte, harde windstoot van opzij. Volgens het tussenrapport stond er op het vliegveld al een tamelijk harde wind (37 kilometer per uur) die plotseling werd afgewisseld met keiharde windstoten en regenvlagen. De eerste windstoot, van ruim zestig kilometer per uur, deed zich voor juist toen de DC-10 was begonnen aan het laatste stuk van de landing. Uit het onderzoek blijkt tevens dat de weerradar in het toestel was uitgeschakeld.

* Onderzoekrapport van de Portugese onderzoekscommissie

Remkesmaat van de Nederlandse co-piloot