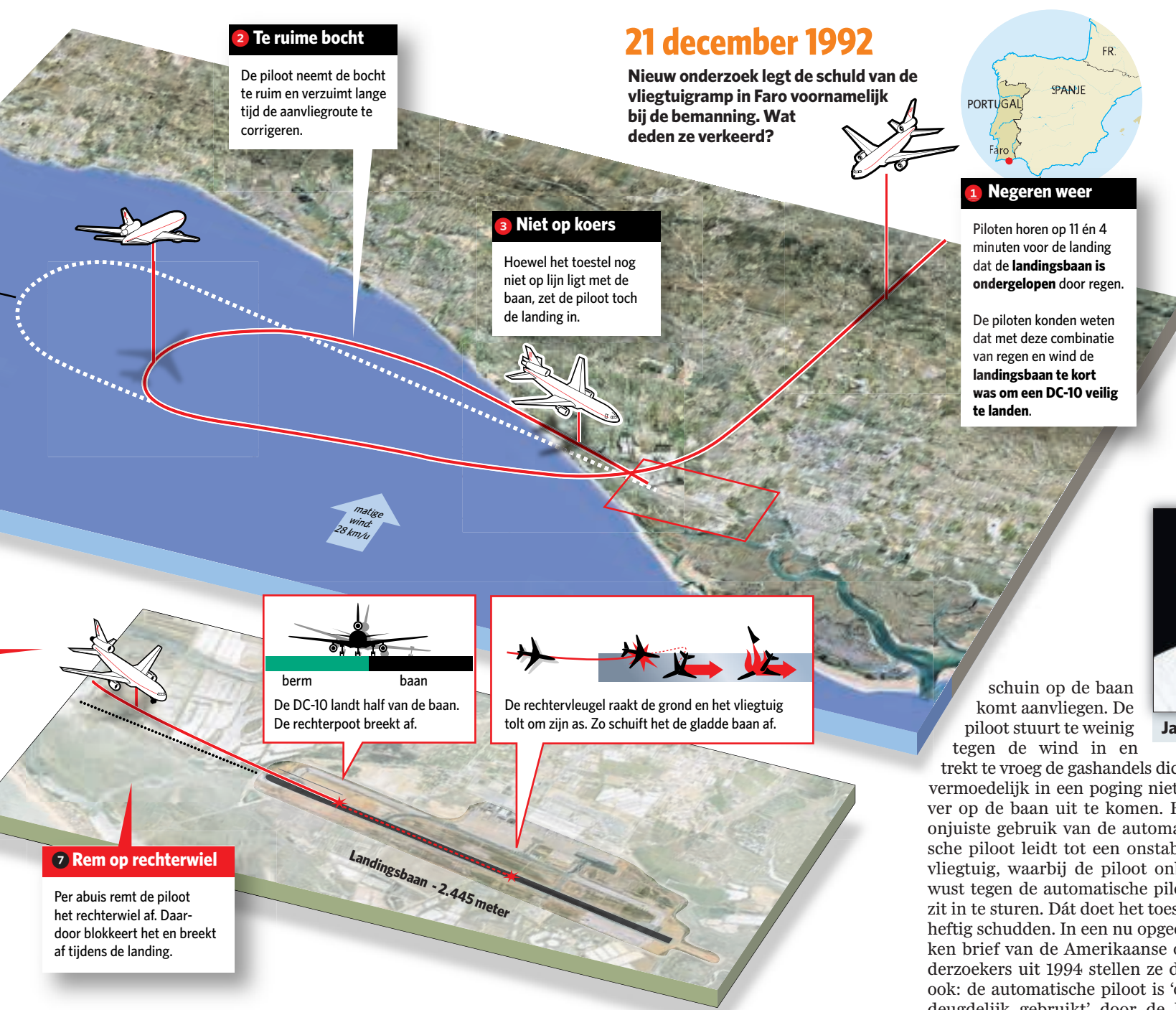


MNL



## 21 december 1992

**Nieuw onderzoek legt de schuld van de vliegtuigramp in Faro voornamelijk bij de bemanning. Wat deden ze verkeerd?**



### 1 Negeren weer

Piloten horen op 11 én 4 minuten voor de landing dat de **landingsbaan is ondergelopen** door regen.

De piloten konden weten dat met deze combinatie van regen en wind de **landingsbaan te kort was om een DC-10 veilig te landen.**

### 2 Te ruime bocht

De piloot neemt de bocht te ruim en verzuimt lange tijd de aanvliegeroute te corrigeren.

### 3 Niet op koers

Hoewel het toestel nog niet op lijn ligt met de baan, zet de piloot toch de landing in.

**berm baan**  
De DC-10 landt half van de baan. De rechterpoot breekt af.

De rechtervleugel raakt de grond en het vliegtuig tolt om zijn as. Zo schuift het de gladde baan af.

### 7 Rem op rechterwiel

Per abuis remt de piloot het rechterwiel af. Daardoor blokkeert het en breekt af tijdens de landing.

delijk bedoeld om de schuld bij de vliegers weg te halen op grond van niet-objectieve gegevens," concludeert het onderzoek.

**« Ik heb anderhalf uur zitten janken toen ik het rapport had gelezen.**

Corrie Vroombout

deert de vliegtuigexpert.

Wat is er dan wél gebeurd op de fatale vlucht naar Faro? Op basis van de zwarte dozen concludeert het nieuwe onderzoek dat de vliegers vele fouten hebben gemaakt.

Tot vier keer toe had de bemanning een doorstart moeten maken, en kon dat ook. Zo negeert de bemanning berichten uit de verkeerstoren dat er door regen water op de baan staat. Dan is er een langere remweg nodig en zou de baan te kort zijn om tijdig tot stilstand te komen. Ook krijgt de bemanning informatie over de wind. Die is niet uitzonderlijk heftig, maar in combinatie met de ondergelopen baan te sterk om te mogen landen. Toch vliegt de bemanning door.

En dan gaat er van alles mis. Bij het naderen van de landingsbaan wijkt het vliegtuig te veel af van de voorgeschreven aanvliegeroute, waardoor het niet stabiel is en

schuin op de baan komt aanvliegen. De piloot stuurt te weinig tegen de wind in en

trekt te vroeg de gashandels dicht, vermoedelijk in een poging niet te ver op de baan uit te komen. Het onjuiste gebruik van de automatische piloot leidt tot een onstabiel vliegtuig, waarbij de piloot onbewust tegen de automatische piloot zit in te sturen. Dát doet het toestel heftig schudden. In een nu opgedoken brief van de Amerikaanse onderzoekers uit 1994 stellen ze dan ook: de automatische piloot is 'ondeugendelijk gebruikt' door de bemanning. Bovendien remt de piloot per ongeluk tijdens het laatste deel van de vlucht het rechter wiel van het landingsgestel. Zodra het geblokkeerde rechterwiel de baan raakt, breekt het af, met alle gevolgen van dien.

Geen rukwinden van rechts, geen absurde daalsnelheid, maar stuurfouten en verkeerde inschattingen hebben geleid tot de vliegtuigramp in Faro. Iem en Corrie Vroombout krijgen met deze kennis niet hun dochter Brenda terug, dat beseffen ze heel goed. Corrie: „Maar ik kan nu wel zeggen: 'Bren, we hebben er alles aan gedaan om de waarheid uit te zoeken.' Ik kan haar recht in de ogen kijken.”

## Advocaat: Nu om de tafel met Martinair

Al zes jaar lang helpt advocaat Jan Willem Koeleman van SAP Advocaten de familie Vroombout bij het zoeken van de waarheid rond de Faro-vliegtuigramp.

### Wat maakt de Faro-ramp anders dan andere vliegtuigrampen?

„Faro is niet alleen een ramp met vreselijk veel slachtoffers - 56 doden en 106 zwaargewonden - maar het is ook een ramp die nooit goed is uitgezocht. Onderzoeken spreken elkaar tegen en er zijn veel geruchten. We hebben toen gezegd: als we iets willen bereiken, moeten we terug gaan naar de feiten.”



Jan Willem Koeleman.

### Wat zijn uw belangrijkste conclusies?

„We weten nu dat er veel niet klopt in het Portugese onderzoek en dat de Nederlandse Raad voor de Luchtvaart geprobeerd heeft de schuld weg te houden bij de vliegers. Dat is ernstig. Er waren geen rukwinden of windvlagen. De familie Vroombout heeft terecht altijd twijfels gehad.”

### Wat betekent dit juridisch?

Ik wil opheldering van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, de opvolger van de toenmalige Raad voor de Luchtvaart. Hoe kan het dat zij destijds conclusies over rukwinden hebben getrokken? Met Martinair moeten we zeker in gesprek. Ik vind dat de vliegmaatschappij de fouten van de bemanning moet erkennen. Erna kunnen we praten over een aanvullende schadevergoeding voor alle getroffen, vanwege bewuste roekeloosheid.”



Iem en Corrie Vroombout verloren hun dochter Brenda bij de crash. 'We kunnen haar nu recht in de ogen kijken.' FOTO ARIE KIEVIT