

[http://www.haarlemsdagblad.nl/extracontent/metropoolextra/article26523053.ece/Baan-Faro-was-veel-te-kort-voor-MD10\\_](http://www.haarlemsdagblad.nl/extracontent/metropoolextra/article26523053.ece/Baan-Faro-was-veel-te-kort-voor-MD10_)

Door Frans van den Berg 13 januari 2014 14:51 , Laatste update : 13 januari 2014 14:51

## **Baan Faro was veel te kort voor MD10**

AMSTERDAM - De piloten hadden op 21 december 1992 nooit hun DC10 veilig aan de grond kunnen zetten in Faro. De baan stond onder water en de zijwind was zo groot, dat baan veel te kort was. Dat stelde Horlings die in opdracht van slachtoffers de ramp nogmaals heeft bestudeerd.

De advocaat van Martinair wees er maandag tijdens de rechtszaak op dat indertijd na het uitbrengen van het rapport van de onderzoeksraad ook al verhalen in de krant verschenen waarin de schuld bij de piloten werd gelegd. „De slachtoffers hebben nu deskundige Horlings een nieuw rapport laten maken, maar dat is allemaal op basis van al bestaande feiten. Martinair heeft geen feiten achter gehouden. Ongevallenonderzoeken zijn geen exacte wetenschap, maar een interpretatie. Wij hebben nogmaals deskundigen naar het rapport van Horlings laten kijken, maar dat klopt niet. Het was toch valwind waardoor het toestel verongelukte.”

Daarvoor had Horlings in de rechtszaal net een uitvoerige uiteenzetting gegeven van zijn bevindingen. Voor een valwind zijn helemaal geen aanwijzingen. Wel staat volgens hem vast de piloten op de verkeerde koers zaten naar de baan van het Portugese vliegveld. Daarnaast was de zijwind veel te hard, zeker omdat de baan volgens berichten van de verkeersleiding onder water stond door de hevige regenval. „Mocht de landing wel zijn gelukt, dan was de baan veel te kort geweest. In ieder geval hadden ze een doorstart moeten maken. Dat deed de gezagvoerder wel, maar pas in de laatste twee seconden. Omdat daarvoor al de gashendel was dichtgedraaid, was het onmogelijk om nog op te stijgen”, legde Horlings uit. De DC10 kwam naast de baan, brak en vloog in brand.

„Bewust roekeloos handelen van de piloten. Cowboygedrag en Martinair wist dat. Reden om de schikking aan te passen”, concludeerde de advocaat dertig slachtoffers. Niet volgens Martinair, omdat bij een schikking juist partijen die van mening verschillen een overeenkomst sluiten en afzien van rechtszaken.