

http://binnenland.eenvandaag.nl/index.php/tv-items/64469/martinair_ramptoestel_faro_onder_druk_goedgekeurd

TV | za 16 jan 2016

Vlucht MP495 van Martinair had nooit mogen vertrekken naar Faro. Dat stelt een voormalig technisch controller in EenVandaag. Hij zette onder druk zijn handtekening onder een formulier waarmee de noodzakelijke vervanging van het landingsgestel van het ramptoestel tot drie keer toe werd uitgesteld.

In de ochtend van 21 december 1992 zag hij op het Journaal dat het door hem afgetekende toestel gecrasht was: "Dan zakt de vloer onder je voeten weg. Deze desbetreffende machine stond gepland voor een landingsgestelwisseling, daar is in totaal drie keer uitstel voor verleend. En het mag maar twee keer, maximaal twee keer! Uiteindelijk hebben we onder druk van Martinair Operaties waar naar mijn idee ook de leiding van Martinair achter zat, toch het derde uitstel verleend. Er werd een zeer dringend, zeer dringend verzoek gedaan."

Bij de Faro-ramp op 21 december 1992 kwamen 56 mensen om het leven en raakten meer dan honderd mensen zwaargewond.

Winst boven veiligheid

De technicus doet voor het eerst zijn verhaal in EenVandaag in de week dat de Faro-ramp weer vol in de belangstelling staat. Bij Martinair ging winst destijds boven veiligheid, aldus de oud-technicus: "De manier van operatie voeren was naar mijn mening meer op winst uit dan op veiligheid. Als ik die aanvraag niet had gedaan, was die kist misschien niet de lucht in gegaan, of dan had een collega het gedaan, of er waren andere kanalen gevonden die het wel hadden gedaan. Maar heel egoïstisch gezegd, dan stond mijn handtekening er niet onder. Ik voel mij nog steeds min of meer verantwoordelijk voor het feit dat ik die aanvraag heb gedaan ondanks de druk die daarbij kwam kijken."

Slecht onderhoudsbeleid

Minister Schultz constateerde in 2003 al dat Martinair slecht onderhoudsbeleid voerde. Als Staatssecretaris van Verkeer schrijft ze op 14 april 2003 dat ook de straalomkeerder kapot is: "Men kan inderdaad vraagtekens plaatsen bij het onderhoudsbeleid van de betrokken luchtvaartmaatschappij om, in strijd met de instructies van het DC10 aircraft operations manual te blijven vliegen met een defecte straalomkeerder, zelfs nadat de thuishaven al was aangedaan."

Deskundigen monddood gemaakt

De door Martinair en de Staat beweerde windschering die oorzaak zou zijn van de ramp wordt door zowel Nederlandse als buitenlandse deskundigen van tafel geveegd. Maar experts die deze mening zijn toegedaan worden monddood gemaakt. Advocaat Jan Willem Koeleman staat slachtoffers en nabestaanden bij. Koeleman: "Wat ik begrepen heb is dat er een vooraanstaande Engelse deskundige is benaderd door Martinair om onderzoek te doen en dat die deskundige heeft aangegeven dat hij het met heel veel zaken niet eens was omdat hij eigenlijk vond dat het vliegtuig door toedoen van de bemanning is gecrasht. Martinair is toen

niet meer met hem in zee gegaan en heeft gezegd dat hij er niet meer over mag praten omdat ze een overeenkomst hebben gesloten."

Staat en Martinair houden info geheim tot januari 2073

Advocaat Koeleman kwam er onlangs achter dat er niet alleen heel veel achter slot en grendel ligt bij het Nationaal Archief maar dat er ook nog een heel archief is van de toenmalig verantwoordelijke Raad voor de Luchtvaart wat geheim moet blijven tot januari 2073.

Koeleman in EenVandaag: "Daar zijn ook allemaal stukken. Wat daar is en waar het precies allemaal over gaat is volstrekt onduidelijk." Recent kreeg hij enkele stukken per ongeluk in zijn bezit. Wegens geheimhouding mag hij de stukken niet vrijgeven, maar hij zegt daarover het volgende: "Het bevestigt onze mening over de gang van zaken. We zijn de procedure begonnen omdat we vinden dat de Staat verkeerd heeft gehandeld en uit deze stukken blijkt dat ze een eigen mening hebben gevormd die onjuist is."

[Meer informatie en rapport over de Faro-ramp](#)