

Over deels naast de landingsbaan terecht komen van de Anthony Ruys

*Zie geel gearceerd onder punt 9.1. (4) uit: Uitspraak ECLI:NL:RBAMS:2014:832
Rechtbank Amsterdam, C/13/533685 / HA ZA 13-40 en C/13/540892 / HA ZA 13-489*

... In opdracht van (onder meer) Vroombout en van Spronsen heeft AvioConsult B.V. (hierna: AvioConsult) een aanvullende analyse uitgevoerd naar de oorzaak van het ongeval. De onderzoeker van AvioConsult H. Horlings (hierna: Horlings) heeft zijn bevindingen weergegeven in een rapport, gedateerd 17 december 2012 (hierna: het rapport Horlings). Het rapport Horlings vermeldt, voor zover hier van belang:

“ 9 Oorzaken van het ongeval

9.1.

Het ongeval werd veroorzaakt doordat de bemanning:

(1) de aan hen bekendgestelde actuele en in het vliegtuig afgelezen windgegevens en conditie van de landingsbaan negeerde en daarop niet reageerde door tijdig een doorstart uit te voeren en uit te wijken naar een andere luchthaven. De dwarswindlimiet werd overschreden;

(2) gedurende het laatste deel van de nadering teveel afweek van het door de Portugese overheid voorgeschreven naderingspad (Approach Chart) en op de daartoe in het FCOM voorgeschreven hoogte nog steeds niet stabiel op het naderingspad vloog en desondanks de nadering doorzette en geen doorstart maakte;

(3) de gashendels van de motoren te vroeg geheel had dichtgetrokken, waardoor de op lage hoogte alsnog geïnitieerde doorstart mislukte;

(4) ernstige, zelfs fatale procedure- en bedieningsfouten maakte, zowel tijdens het laatste deel van de nadering als bij het landen, waardoor **het vliegtuig deels naast** en met geremde wielen op **de landingsbaan terecht kwam** en er dientengevolge structurele limieten werden overschreden;

(5) onbekwaam omging met de automatische piloot, het autothrottle systeem en het landen bij dwarswind.”