

Voor de Nederlandse luchtvaart was 1992 een rampjaar. Op 4 oktober boorde een vrachttoestel van El Al zich in een flat in de Bijlmermeer. Op 21 december ging het in het Portugese Faro mis. Bij de landing raakte de DC-10 van Martinair van de baan, brak en vloog in brand. Het toestel zat vol Nederlanders die daar kerst wilden vieren. 54 passagiers en twee stewardessen kwamen om.

Tekst: Frans van den Berg Foto: Hollandse Hoogte/René Bouwman

Rapport Faroramp deugt niet

Deen wil er niet meer over praten, de ander durft na 25 jaar nog steeds niet te vliegen en weer een ander krijgt alleen maar meer klachten. De impact van de vlieg-ramp is nog steeds groot. Dat wordt verhevigd doordat de rechtszaken van slachtoffers tegen Martinair en de Nederlandse Staat nog steeds niet zijn afgerond. Alles draait om een onderzoek dat drie buitenlandse deskundigen in opdracht van de Haagse rechtbank hebben gemaakt. Dat is vorig jaar geschreven, is geheim en zeer omstreden. „Het deugt van geen kant. Dat zullen we in een rapport aan de rechtbank ook gaan aantonen. Het waren namelijk wel de piloten van het Martinair toestel die fouten hebben gemaakt.” Dat stelt de Leiderdorpse luchtvaartdeskundige Harry Horlings, die door de slachtoffers in de arm is genomen. Om nog sterker te

staan heeft hij het tegenrapport geschreven samen met drie andere deskundigen. „Advocaat Koelemans was trots op ons. Het stuk voor de rechtbank was bijna klaar, toen hij verongelukte. Vreselijk. Het is nu nog onduidelijk welke advocaat de zaak gaat afronden”, is het enige dat hij nu weet.

Windvlaag

Die Utrechtse advocaat Jan Willem Koelemans kwam eind oktober om het leven tijdens een triatlon in Italië. Hij werd onwel tijdens het zwemgedeelte en verdronk. Koelemans was in opdracht van een groep van 28 slachtoffers en nabestaande van de Faroramp al acht jaar bezig met deze zaak. Zij menen, met Horlings aan hun zijde, dat de DC-10 nu bijna 25 jaar geleden niet door een windshear verongelukte. Martinair-directeur Schröder had al meteen een dag na de ramp gesteld dat door een dergelijke windvlaag het toestel tegen de

‘Piloten maakten fouten bij landing in slecht weer’

baan werd gesmakt. Bij die crash op 21 december 1992 kwamen 54 passagiers en twee stewardessen om het leven. Maar Horlings toonde in rapporten en in de rechtszaal aan dat vooral de piloten fouten hebben gemaakt. In dat geval hebben de nabestaanden en gewonden op basis van verkeerde informatie indertijd ingestemd met een schadevergoe-

ding. De rechter in Amsterdam wees die eis af, maar de gedupeerden hebben hoger beroep ingesteld. Tegelijkertijd liep een tweede procedure bij de Haagse rechtbank. Daar werd gesteld dat de toenmalige Raad voor de Luchtvaart een onvolledig beeld van de ramp gaf en niet de waarheid sprak. Daarop besloot de rechter om drie buitenlandse deskundigen in te huren. Zij moesten kijken of de onderzoekers wel naar alle facetten hadden gekeken zoals navigatiefouten, het te vroeg dichttrekken van het gas, het afbreken van het landingsgestel en het onder water staan van de landingsbaan.

„Maar in plaats van te zeggen of de Raad voor de Luchtvaart wel of niet een gedegen rapport had gemaakt, hebben deze drie buitenlandse deskundigen zelf gekeken wat de oorzaak van de ramp was. Op enkele punten na hebben de piloten in hun ogen excellent gepresteerd. Het was in hun ogen echt de wind.

Laatste herdenking Faroramp in basiliek Laren

Voor de 25e en laatste keer wordt donderdagmiddag 21 december van twee tot vier uur een herdenking gehouden in de Sint Jans Basiliek in Laren. „Wat de werkgroep betreft, wordt dit de laatste herdenking. Uiteraard staat het iedereen vrij om daarna zelf te gedenken”, benadrukt Cor ten Hove. Hij zat zelf met

zijn vrouw aan boord en heeft zich vanaf het begin af aan het lot van de slachtoffers aange-trokken, zowel de lichamelijke als psychische klachten. Zelf kwam Ten Hove er pas enkele jaren geleden achter dat hij door de crash traumatisch hersenletsel heeft opgelopen. „In eerste instantie is steeds

gedacht dat het post-traumatische stress was. Bij mij is geen dag meer normaal geweest. Werken is een probleem geworden. Pas toen iemand een keer zag hoe onzeker ik over straat liep, een beetje duizelig, werd de diagnose traumatisch hersenletsel gesteld. Tijdens de crash liep ik een flinke klap op, vloog de

stewardess die tegenover ons zat, letterlijk met stoel al op mij af en was ik daarna een tijd buiten bewustzijn. We weten nu dat mijn hersenen letterlijk heen en weer schudden in mijn hersenpan. Teveel impulsen kunnen mijn hersenen niet aan. Het is net als een printer die vastloopt door teveel opdrachten.”

Daar klopt niets van. We hebben daarover vragen gesteld, maar vrijwel geen antwoord gekregen. Het is echt een slecht rapport”, concludeert Horlings. Dat slechte zit hem in het feit dat nauwelijks gebruik is gemaakt van de gegevens uit de zwarte dozen, maar dat vooral is gekeken naar de verklaringen van de piloten. „Een van de buitenlandse deskundigen is een piloot van een DC-10. Dat zal vast een goede verkeersvlieger zijn, maar zijn technische kennis is beperkt. Ik ben zelf technicus en werd op de USAF Test Pilot School opgeleid tot flight test engineer. Dat is het hoogst haalbare in de luchtvaart. Ik heb ook vijftien jaar voor de luchtmacht gevlogen tijdens testvluchten met alle soorten vliegtuigen, inclusief een DC-10, en gegevens uit een op een zwarte doos gelijkende data recorder beoordeeld. Dat is een andere vakbekwaamheid dan een verkeersvlieger. Je ziet gewoon dat ze niet in

Vertraging door overlijden van advocaat

staat waren de gegevens van de zwarte dozen te begrijpen.” In het tegenrapport dat Horlings nu voor de rechtbank klaar heeft liggen, wordt wel ingegaan op het verkeerd aanvliegen en het feit dat landen onverantwoord was. „De baan was niet een beetje nat, maar stond echt onder water. Met de enorme zijwind die er toen stond, kan je helemaal niet veilig landen.

Er is fout op fout gemaakt. Dat verhaal van die plotselinge wind waardoor het toestel naar beneden zou zijn gedrukt, blijkt helemaal niet uit de cijfers van de zwarte doos. Ik hoop dat de rechters dat ook onderschrijven, al ben ik bang dat ze zullen denken dat een piloot het wel beter weet.”

Wreed

Ook de Nederlandse Staat denkt dat. Zij hadden geen opmerkingen over het rapport van de buitenlandse deskundigen en adviseerden de rechtbank om de eisen af te wijzen. „Uit niets blijkt dat de Staat het deskundigen-eindrapport, en vorig jaar ook niet het concept ervan, serieus en met expertise heeft bestudeerd. De Staat lijkt geen boodschap te hebben aan het leed van de slachtoffers en van de nabestaanden na het verlies van hun familieleden. Werkelijk onbegrijpelijk, zelfs wreed”, oordeelt Hor-

lings op zijn beurt. Hoe dan ook zal de Haagse rechtbank pas volgend jaar een eindoordeel geven, laat de rechtbank weten. Dat is dan ruim vier jaar nadat de rechtbank om dit onderzoek vroeg.

„Ik hoop dat de slachtoffers en de nabestaanden dan het boek kunnen sluiten”, zegt Horlings. „Het sleept nu al zo lang. Het gaat ze niet zozeer om meer geld, maar om de waarheid omtrent deze ramp. Zelf ben ik er bijna dagelijks mee bezig geweest. Allemaal belangeloos om de slachtoffers bij te staan. Allemaal op basis van de onderzoeksrapporten die in Portugal, de VS en Nederland zijn gemaakt, en niet alleen aan de hand van de verklaringen die de piloten indertijd hebben afgelegd. Zelf zijn de piloten in de rechtszaal nooit gehoord als getuige of hebben ze zich uitgelaten in de media. Dat zal ze wel van hogherhand zijn verboden.”

