

'Piloten ook schuldig aan vliegcramp

Faro'

NRC Nieuwsblad 16/11/94
Door een onzer redacteurs

ROTTERDAM, 16 NOV. Het bijzon- van de toedracht het menselijk der slechte weer is volgens de of- handelen. De bemanning zou in ficiële onderzoekscommissie niet relatie tot de zeer moeilijke om- de enige oorzaak geweest van de standigheden te lang hebben ge- ramp met de DC10 op het vlieg- wacht met ingrijpen. Vervolgens veld van Faro in Portugal. Een zouden beslissingen zijn genomen aantal beslissingen en handelingen die op zijn minst aanvechtbaar van de piloten hebben hieraan ze- kunnen worden genoemd. Met na- ker bijgedragen, aldus de conclu- me de captain van de DC10 sies in het gisteren openbaar ge- wordt door de Portugezen hior- maakte rapport.

De Portugese onderzoekers hij maar de co-piloot bleef het stellen in twee afzonderlijke con- toestel vliegen. Eerder al heeft clusies dat de zeer snelle daling Martinair-directeur M. Schröder naar de landingsbaan met 1.000 dit een standaard-procedure ge- voet per minuut (300 meter), noemd, die volledig verantwoord waardoor het toestel tot het maxi- is. „Co-piloten krijgen in Neder- mum werd belast, en de extreem land dezelfde training als een cap- slechte weersomstandigheden de tain", aldus Schröder. De aanbe- ramp met het toestel van Martin- veling van de Portugezen om de air hebben veroorzaakt. In het gezagvoerder, die geldt als de rapport wordt de vraag gesteld meest ervaren vlieger, onder der- waarom de piloten de landing niet gelijke omstandigheden het heft hebben afgebroken.

Bij het ongeluk in Faro op 21 de Martinair-directeur nam ook december 1992 kwamen 56 men- niet zonder meer overgenomen. sen om het leven en raakten 106 De Raad voor de Luchtvaart is passagiers (zwaar) gewond. Bijna het echter al wel eens met deze alle passagiers waren op weg naar aanbeveling.

Ook na de publicatie van het een vakantiedadres. Als gevolg van De DC10 met officiële onderzoeksrapport, bijna een klap slechts gedeeltelijk op twee jaar na het ongeluk, blijft er de onverlichte landingsbaan, die onduidelijkheid bestaan over de door de hevige regenval ook nog manier waarop de landing van de onder water stond. Het toestel DC10 op Faro destijds is uitge- schoot over de baan, belandde in voerd. De Portugese onderzoekers de berm, waarna de rechtermotorstellen dat de landing ruim voor in brand vloog en een brandstof- de nadering van de landingsbaan, tank ontplofte. De brandweer van 'instabiel' verliep. En 'instabiel' is de luchthaven moest over een een belangrijke term in een offici- modderig pad het verongelukte eel onderzoeksrapport, omdat het vliegtuig zien te bereiken. Bij het aangeeft dat het toestel eigenlijk blussen bleken er te weinig aan- niet meer in de hand werd gehou- sluitpunten voor het vullen van de den. Deze conclusie komt overeen water tanks te zijn aangebracht, met diverse verklaringen van Het onderzoeksrapport vermeldt overlevenden die kort na de ramp dat de brandweer desondanks in Faro verantwoordig en ver- vakkundig te werk is gegaan, bijsterd meldden dat het „wel waardoor veel passagiers konden leek of een leerling het toestel be- stuurde". De Raad voor de worden gered.

De Nederlandse Raad voor de Luchtvaart schuift die aantijging Luchtvaart heeft het definitieve terzijde. „Voor een beoordeling rapport vorige week donderdag dat een toestel instabiel zou zijn ontvangen. Slechts een gedeelte gelden officiële normen. Die wa- hiervan is gisteren in een Engelse ren in dit geval op geen enkele vertaling openbaar gemaakt. Vol- wijze overschreden. De landing gens voorzitter mr. G. Bodewes is was zeer turbulent, zeker, maar de Raad voor de Luchtvaart het er is geen sprake van dat het to- niet eens met de kritiek van de stel instabiel zou zijn geweest", Portugezen op de piloten van het aldus Bodewes.

Martinair-toestel. Voor de raad is Volgens de Portugese onder- het slechte weer met harde wind- zoekcommissie moeten ook op stoten nog steeds de enige belang- het vakantievliegveld Faro ingrij- rijke oorzaak. De snelle daling pende verbeteringen worden aan- kan daar niet los van worden ge- gebracht. Intussen beraden de zien. „Onder dergelijke omstan- slachtoffers zich na deze presen- digheden neemt de snelheid fors tatie over de vraag of ze een schat- af en een snelle daling is dan het declaim moeten indienen bij de gevolg", aldus de raad.

Portugese autoriteiten of bij Mar- tinair. Bodewes en de Nederlandse on- derzoeker J. Biemond stelden gis- teren met verbazing vast dat de tekst in het officiële rapport op belangrijke punten afwijkt van de versie waarop vanuit Nederland eerder commentaar is geleverd. De leden van de raad hadden de beschuldiging in het eindrapport dat de bemanning te passief is ge- weest onder de extreem slechte weersomstandigheden nog niet eerder gelezen. Bodewes acht het in de eerste plaats de taak van mi- nister Jorritsma van verkeer en

waterstaat om haar Portugese ambtgenoot opheldering te vragen over de opmerkelijke verschillen.

De Portugese onderzoekers be- nadrukken in hun beschrijving van de toedracht het menselijk der slechte weer is volgens de of- handelen. De bemanning zou in ficiële onderzoekscommissie niet relatie tot de zeer moeilijke om- de enige oorzaak geweest van de standigheden te lang hebben ge- ramp met de DC10 op het vlieg- wacht met ingrijpen. Vervolgens veld van Faro in Portugal. Een zouden beslissingen zijn genomen aantal beslissingen en handelingen die op zijn minst aanvechtbaar van de piloten hebben hieraan ze- kunnen worden genoemd. Met na- ker bijgedragen, aldus de conclu- me de captain van de DC10 sies in het gisteren openbaar ge- wordt door de Portugezen hior- maakte rapport.

De Portugese onderzoekers hij maar de co-piloot bleef het stellen in twee afzonderlijke con- toestel vliegen. Eerder al heeft clusies dat de zeer snelle daling Martinair-directeur M. Schröder naar de landingsbaan met 1.000 dit een standaard-procedure ge- voet per minuut (300 meter), noemd, die volledig verantwoord waardoor het toestel tot het maxi- is. „Co-piloten krijgen in Neder- mum werd belast, en de extreem land dezelfde training als een cap- slechte weersomstandigheden de tain", aldus Schröder. De aanbe- ramp met het toestel van Martin- veling van de Portugezen om de air hebben veroorzaakt. In het gezagvoerder, die geldt als de rapport wordt de vraag gesteld meest ervaren vlieger, onder der- waarom de piloten de landing niet gelijke omstandigheden het heft hebben afgebroken.

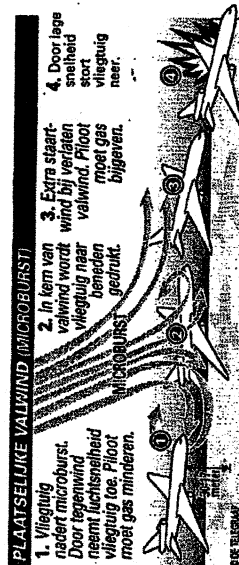
Bij het ongeluk in Faro op 21 de Martinair-directeur nam ook december 1992 kwamen 56 men- niet zonder meer overgenomen. sen om het leven en raakten 106 De Raad voor de Luchtvaart is passagiers (zwaar) gewond. Bijna het echter al wel eens met deze alle passagiers waren op weg naar aanbeveling.

Ook na de publicatie van het een vakantiedadres. Als gevolg van De DC10 met officiële onderzoeksrapport, bijna een klap slechts gedeeltelijk op twee jaar na het ongeluk, blijft er de onverlichte landingsbaan, die onduidelijkheid bestaan over de door de hevige regenval ook nog manier waarop de landing van de onder water stond. Het toestel DC10 op Faro destijds is uitge- schoot over de baan, belandde in voerd. De Portugese onderzoekers de berm, waarna de rechtermotorstellen dat de landing ruim voor in brand vloog en een brandstof- de nadering van de landingsbaan, tank ontplofte. De brandweer van 'instabiel' verliep. En 'instabiel' is de luchthaven moest over een een belangrijke term in een offici- modderig pad het verongelukte eel onderzoeksrapport, omdat het vliegtuig zien te bereiken. Bij het aangeeft dat het toestel eigenlijk blussen bleken er te weinig aan- niet meer in de hand werd gehou- sluitpunten voor het vullen van de den. Deze conclusie komt overeen water tanks te zijn aangebracht, met diverse verklaringen van Het onderzoeksrapport vermeldt overlevenden die kort na de ramp dat de brandweer desondanks in Faro verantwoordig en ver- vakkundig te werk is gegaan, bijsterd meldden dat het „wel waardoor veel passagiers konden leek of een leerling het toestel be- stuurde". De Raad voor de worden gered.

De Nederlandse Raad voor de Luchtvaart schuift die aantijging Luchtvaart heeft het definitieve terzijde. „Voor een beoordeling rapport vorige week donderdag dat een toestel instabiel zou zijn ontvangen. Slechts een gedeelte gelden officiële normen. Die wa- hiervan is gisteren in een Engelse ren in dit geval op geen enkele vertaling openbaar gemaakt. Vol- wijze overschreden. De landing gens voorzitter mr. G. Bodewes is was zeer turbulent, zeker, maar de Raad voor de Luchtvaart het er is geen sprake van dat het to- niet eens met de kritiek van de stel instabiel zou zijn geweest", Portugezen op de piloten van het aldus Bodewes.

Martinair-toestel. Voor de raad is Volgens de Portugese onder- het slechte weer met harde wind- zoekcommissie moeten ook op stoten nog steeds de enige belang- het vakantievliegveld Faro ingrij- rijke oorzaak. De snelle daling pende verbeteringen worden aan- kan daar niet los van worden ge- gebracht. Intussen beraden de zien. „Onder dergelijke omstan- slachtoffers zich na deze presen- digheden neemt de snelheid fors tatie over de vraag of ze een schat- af en een snelle daling is dan het declaim moeten indienen bij de gevolg", aldus de raad.

Portugese autoriteiten of bij Mar- tinair. Bodewes en de Nederlandse on- derzoeker J. Biemond stelden gis- teren met verbazing vast dat de tekst in het officiële rapport op belangrijke punten afwijkt van de versie waarop vanuit Nederland eerder commentaar is geleverd. De leden van de raad hadden de beschuldiging in het eindrapport dat de bemanning te passief is ge- weest onder de extreem slechte weersomstandigheden nog niet eerder gelezen. Bodewes acht het in de eerste plaats de taak van mi- nister Jorritsma van verkeer en



Portugezen geven schuld Faro-ramp aan de piloten

TELEGRAAF 16/11/94

door Arnold Burlage

DEN HAAG, woensdag De luchtvaartautoriteiten in Portugal proberen in het officiële onderzoeksrapport over de ramp met de Martinair DC 10 in Faro ook de beide vliegers schuld in de schoenen te schuiven.

Het lijkt erop alsof in Portu- gal met de onverhoede aantij- ging aan het adres van de vliegers het eigen strafje wordt schoongehouden nu op de luchthaven van Faro tal van 'bijdragende factoren' voor het ongeval zijn vastgesteld.

Zo blijkt de bemanning on- juiste weersinformatie te zijn gegeven en ontbrak deugdelij- ke verlichting van de landings- baan en apparatuur om ge- vaarlijke winden te signale- ren.

De Raad voor de Luchtvaart De Raad voor de Luchtvaart wees gisteren bij de presenta- tie van het rapport iedere kri- tiek op de bemanning van Mar- tinair van de hand. Naast het extreem slechte weer, dat als oorzaak van het vliegongeluk overleind blijft, verwijten de Portugeze ex- perts met name de gezagvor- der te traag ingrijpen kort voor het toestel op de landingsbaan klapte. Het ongeluk kostte 56 inzi- tend en het leven, 106 raakten gewond. Ook de conclusie, dat in de

nijs meer te redden...". zei hij. Een conclusie in het rapport, dat de gashandles door de vliegers zijn tegengehouden toen de automaat juist meer gas wilde geven, noemt hij een begrijpelijke actie van de pilo- ten op grond van de extreme windomstandigheden. Ook het gebreken vertrek vanaf Schiphol met een defec- te (staart)motor 2, waarvan de 'reverse' — nodig voor het af- remmen na een landing — niet werkte, is, volgens Benno Bak- steen, niet tegen de regels.

laatste fase voor het neerstor- ten sprake was van een insta- bile landing, waartoe een doortart had kunnen worden gemaakt, wordt niet gedeeld door de Nederlandse lucht- vaart-raad. „De DC10 lag, ondanks hevi- ge turbulentie, goed op het gli- pad...". Voorzitter Benno Baksteen van de Vereniging van Neder- landse Verkeersvliegers (VNV) noemt de aantijging — het adres van de piloten ook volkomen onterecht. „Er viel

'Piloten mede schuldig aan Faro-ramp'

(Van een verslaggever)

DEN HAAG - Het optreden van de cockpitbemanning van de *Anthony Ruys* heeft wel degelijk een rol gespeeld bij de ramp op het vliegveld van Faro in Portugal. Volgens het Portugese onderzoeksrapport hebben de vliegers 'te passief' gereageerd. Als ze volgens de regels te werk waren gegaan, zou de landing zijn afgebroken. De Portugezen worden in grote lijnen gesteund door de Amerikaanse National Transport Safety Board.

Behalve dat het weer zeer slecht was en dat en de verkeersleiding verkeerde informatie gaf, concluderen de Portugezen dat het optreden van de bemanning de ramp mede heeft veroorzaakt.

De Portugese kritiek op de bemanning kwam pas deze week bij het vertalen van het Portugese rapport in het Engels aan het licht. In een tussenversie was van kritiek veel minder expliciet sprake.

De Raad voor de Luchtvaart is het niet eens met de Portugese conclusie. "In het rapport is geen enkele fundering te vinden voor de stelling dat de vliegers niet adequaat hebben gehandeld," aldus voorzitter mr G. Bodewes van de raad. Hij overweegt in Portugal om opheldering te vragen.

Uit het Portugese rapport blijkt dat de DC 10 vanaf 750 voet (250 meter) zo instabiel was dat de bemanning zelf had kunnen vaststellen dat een landing vanwege sterk wisselende windsnelheden niet kon worden uitgevoerd. De ervaren vliegers hadden kunnen weten dat bij onweersbuien windrichting en -snelheid snel veranderen. Mar-



President-directeur M. Schröder van Martinair geeft zijn mening.

tinair hanteert als regel dat een landing niet mag worden doorgezet als het vliegtuig op vijftien voet onstabiel ligt. De landing had moeten worden afgebroken.

Volgens de Nederlandse onderzoeker, J. Biemond, konden de vliegers niet weten dat er gevaarlijke windsnelheden optraden, omdat ze van de verkeersleiding weersinformatie van een andere landingsbaan kregen. "Ze zijn daarom uitgegaan van een andere windrichting en een lagere windsnelheid," aldus Biemond.

Portugal erkent dat de vliegers verkeerd zijn voorgelicht over het weer.

Biemond ontkent dat het vliegtuig tijdens de nadering 'instabiel' was. "Het was erg turbulent, maar tot het laatste moment is het toestel ruim binnen de limieten gebleven. Daarin verschillen wij dus van mening met de Portugezen."

Volgens Martinair-directeur M. Schröder was er geen enkele reden aan te nemen dat de nadering moest worden afgebroken, omdat vier minuten eerder een

Boeing 767 zonder problemen was geland.

Volgens de Portugese onderzoekers reageerden de vliegers ook niet adequaat op de mededeling dat de landingsbaan vol plas water stond. In combinatie met de wisselende windsnelheden zou de remweg daardoor 250 meter langer zijn dan de lengte van de baan.

Volgens de Portugezen hebben de Nederlandse vliegers tijdens het naderen van het vliegveld een aantal fouten gemaakt. Zo heeft de co-piloot, die de landing

uitvoerde, waarschijnlijk de werking van de automatische gas-handle beïnvloed door eerst het motorvermogen verder terug te nemen dan de automaat aangaf en vervolgens de handles tegen te houden toen de autothrottle gas bij wilde geven. Volgens de Amerikaanse NTSB is het onmogelijk dat het apparaat zonder ingrijpen van buitenaf op deze wijze heeft gereageerd.

Op vijftig voet (zeventien meter) boven de baan kwam het toestel in een sterke daalwind terecht. Volgens de Portugezen greep de captain verkeerd in door het motorvermogen te laat te verhogen. Op dat moment bestuurde zowel de captain als de co-piloot het toestel, waardoor de automatische piloot automatisch werd ontkoppeld zonder dat de vliegers dit wisten.

In drie seconden klapte het toestel met een snelheid van vijf meter per seconde tegen de baan. Volgens Bodewes, Martinair-directeur Schröder en voorzitter B. Baksteen van de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) was elk ingrijpen van de vliegers op dat moment te laat. Beide landen zijn het eens over het falen van verkeersleiders en meteorologen op het vliegveld. Behalve door het doorgeven van foutieve weersinformatie ontstond door optreden van de verkeersleiders vier minuten voor de landing van de DC 10 een gevaarlijke situatie. Een toestel van de Portugese maatschappij TAP kreeg toestemming op te stijgen op het moment dat een Boeing 767 van Martinair landde. Als de TAP-captain niet had geweigerd het commando uit te voeren, waren beide toestellen op elkaar gebotst. *Parool 16 nov '94*

Kritiek op piloten na Faro-ramp weersproken

Van een onzer verslaggevers

DEN HAAG - De Raad voor de Luchtvaart is het met de Portugese onderzoekscommissie eens dat slecht weer de belangrijkste oorzaak is geweest van het verongelukken van de DC-10 van Martinair, bijna twee jaar geleden op het vliegveld van Faro in de Algarve.

De voorzitter van de raad, G. Bodewes, zegt dat hij 'enigszins in het duister' tast over een passage in het rapport, dat te laat ingrijpen door de bemanning aan het ongeluk heeft bijgedragen. Deze passage komt niet voor in de concept-versie van het verslag, die de raad eerder van de Portugezen had gekregen.

Een gedeeltelijke vertaling

van het definitieve onderzoeksrapport en het commentaar daarop van de Raad voor de Luchtvaart werden gisteren gepresenteerd. Zodra de vertaling compleet is, zal de raad een oordeel vellen over de inhoud. Het stuk zal dan, vergezeld van de aanbevelingen van de raad, worden aangeboden aan minister Jorritsma (verkeer). Zij moet beslissen of het document volledig is, of dat nader onderzoek gewenst is.

Uit het onderzoek naar de ramp, waarbij 56 mensen omkwamen, is gebleken dat de vlieger kort voor de landing nog heeft geprobeerd de (te hoge) daalsnelheid te verminderen. Deze ingreep kwam te laat, schrijven de Portugese onderzoekers. Volgens Bode-

wes bestaat er echter 'geen rechtvaardiging voor verwijten in de richting van de piloot. We kunnen daar niet zonder meer achterstaant.'

R. Sötemann van de Anthony Ruys Stichting, die opkomt voor de belangen van slachtoffers en overlevenden van de ramp, vindt dat de piloot wel blaam treft. „Uit het rapport

blijkt duidelijk dat hij veel te laat heeft gereageerd. We zullen Martinair daarom een brief schrijven waarin we vragen alle slachtoffers volledig schade-loos te stellen en de nabestaanden smartegeld te geven."

De directeur van Martinair, M. Schröder, meent dat de bemanning in het rapport juist wordt vrijpleit. „Onze mensen hebben, gegeven de omstandigheden, gedaan wat ze konden." Ook de voorzitter van de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers, Baksteen, meent dat de bemanning van de DC-10 niet in haar taak tekort is geschoten. „Dat vond ik al kort na het ongeluk. Nu ik over meer informatie beschik, wordt ik alleen maar in mijn mening gesterkt. Ik had als piloot hetzelfde gedaan."

Baksteen is het dan ook eens met de Portugese kritiek. „Inderdaad, de bemanning is

te laat in actie gekomen. Als de vlieger alles op tijd had geweten, was het ongeluk niet gebeurd. Met zo'n uitspraak kun je niets. Dat schept alleen maar onnodige verwarring bij buitenstaanders."

De zogenoemde autothrottle is er waarschijnlijk de oorzaak van dat de motoren kort voor de crash stilvielen. Zowel de Nederlandse als de Portugese luchtvaartdeskundigen bevelen daarom nader onderzoek aan naar dit hulpmiddel aangezien niet vaststaat of het extreme omstandigheden aankan.

Martinair stelt het gebruik van de autothrottle verplicht. Andere maatschappijen, waaronder Lufthansa, laten de piloot vrij in het gebruik ervan. Martinair heeft gedurende de afgelopen twee jaar geen aanleiding gevonden de richtlijnen te veranderen.