

'Voorbeeld voor behandeling toekomstige luchtvaartongevallen'

Antony Ruys Stichting blij met rapport over Cityhopper

SCHIPHOL • KOEN VAN VELDHOVEN

Het eindrapport over het ongeval met een Cityhopper van de KLM op 4 april 1994 op Schiphol is een voorbeeld voor de behandeling van toekomstige luchtvaartongevallen. Voorzitter Dick Batenburg van de Antony Ruys Stichting spreekt van een 'cultuuromslag' bij de opsteller, de Raad voor de Luchtvaart. Hij had graag gezien, dat men na de ramp op Faro in 1992 ook zo te werk was gegaan.

De Antony Ruys Stichting zet zich in voor de belangen van slachtoffers van onveiligheid in het vliegverkeer, met name van de vliegcrash in Faro. De stichting is genoemd naar de DC-10 van Martinair die op 21 december 1992 verongelukte in het Portugese Faro. Daarbij vielen 56 doden en raakten 106 mensen gewond.

In het Cityhopper-rapport besteedt de Raad voor de Luchtvaart uitgebreid aandacht aan de werkwijze en opleiding van de piloten. Ook behandelt zij de vraag in hoeverre de vliegers schuldig zijn aan het ongeluk.

De Antony Ruys Stichting vindt dat de Raad de Faro-ramp ook op deze manier had moeten behandelen. „Het is bijna niet voor te stellen, dat de twee rapporten van één en dezelfde dienst komen”, zegt Batenburg.

De Antony Ruys Stichting overweegt de Raad voor de Luchtvaart binnenkort te vragen de formulering van de conclusies in het Faro-rapport te heroverwegen. Een nieuw onderzoek vindt Batenburg niet nodig. „De onderzoeksrapporten spreken voor zich. Een kwestie van tekstverklaren”, vindt de voorzitter. „Als je de tekst goed leest, moet je wel anders concluderen.”

Momenteel werkt Batenburg aan een notitie, waarin de conclusies van de Antony Ruys Stichting worden onderbouwd met verwijzingen naar de tekst van de onderzoeksrapporten. De Stichting wil de notitie binnenkort aanbieden aan de Raad voor de Luchtvaart.

De Stichting heeft zich altijd verzet tegen de conclusie dat het ongeluk in Faro alleen te wijten was aan het slechte weer

bij het vliegveld. Volgens haar speelden ook fouten van de piloten een rol bij de crash. Volgens de Antony Ruys Stichting pleit de Raad voor de Luchtvaart de vliegers van Martinair vrij door in het Faro-rapport alleen het slechte weer de schuld te geven van het ongeluk.

Met het rapport van de Cityhopper in de hand, durft de Stichting ook voor het eerst officieel haar mening over de ramp in Portugal te geven. Als de Raad de Faro-ramp op dezelfde manier had behandeld als het Cityhopper-ongeluk, had de conclusie volgens de Stichting moeten zijn: Onvoldoende inzicht van de vliegers in het gevaar van vliegen en landen in slecht weer en onvoldoende bewustzijn bij de vliegers van de aanwezigheid van een zwaar onweersgebied bij het vliegtuig.

Bovendien hadden de vliegers moeten weten dat de landingsbaan van Faro bij slecht te kort was om met een zware DC-10 veilig te landen. Ook zou er sprake zijn geweest van slechte samenwerking tussen de vliegers.

Haarlems Dagblad, 26 oktober 1995

Over KLM Cityhopper crash op 4 april 1994. Uit dit artikel:

In het Cityhopper-rapport besteedt de Raad voor de Luchtvaart uitgebreid aandacht aan de werkwijze en opleiding van de piloten. Ook behandelt zij de vraag in hoeverre de vliegers schuldig zijn aan het ongeluk.

en

Met het rapport van de Cityhopper in de hand, durft de Stichting ook voor het eerst officieel haar mening over de ramp in Portugal te geven. Als de Raad de Faro-ramp op dezelfde manier had behandeld als het Cityhopper-ongeluk, had de conclusie volgens de Stichting moeten zijn: Onvoldoende inzicht van de vliegers in het gevaar van vliegen en landen in slecht weer en onvoldoende bewustzijn bij de vliegers van de aanwezigheid van een zwaar onweersgebied bij het vliegtuig.