

“Zijn we dan allemaal in de war?”

Telegraaf 20 februari 1993

DE TELEGRAAF

„ZIJN WE DAN ÁLLEMAAL IN DE WAR?”

Faro-slachtoffers voelen zich getuigen zonder stem

een
t

en
naar
o voor
En
lucht-
pij er
t eigen
etten

n

woord

aterdag
ne hon-
Omdat
is geno-
erkeers-
Ze ble-

iegenro go bi



■ De vero-
gelukte D
10 op het
vliegveld
Faro, 21
december
1992.

FOTO: EPA

zaterdag 20 februari 1993

D

IT WE
EINDE
HET
PREC
TWE

MAANDEN GELEDE

dat de DC 10 van Martinair bij de landing op Faro verongelukte. 56 doden, gewonden, leed, verdriet en veel vragen die allemaal neerkomen op die ene: hoe kon dit gebeuren? De antwoorden laten nog op zich wachten, want het onderzoek naar de Faro-ramp is in volle gang. Veronderstellingen zijn er des te meer en niet zelden zijn ze met elkaar in strijd. Verslagen van ooggetuigen versus de theorieën van reconstruerende deskundigen. Met boosheid, onbegrip, zelfs woede als gevolg.

Toch zeggen alle partijen te verlangen naar rust opdat de Portugese autoriteiten, belast met het onderzoek, zorgvuldig hun werk kunnen doen. Of dat lukt is weer een andere vraag. Er staat veel op het spel. Het gaat om grote bedragen: schikken onder tijdsdruk of procederen? Het gaat

■ Rob Sötemann, Faro-slachtoffer: „We willen alleen maar dat onze vragen worden meegenomen in het officiële onderzoek, verder willen we rust.”

ook om de goede naam, die van Martinair. Maar rust was verte zoeken deze week. De nasleep van deze affaire is nu al uniek: nog niet eerder na een vliegcrash waren passagiers zo mondig.

Nog nooit voelden advocaten zich, naar eigen zeggen, zo voor het blok gezet. En zelden was een luchtvaartmaatschappij er zo rap bij om het eigen blazoen van smetten te zuiveren.

83 prangende vragen schreeuwen om antwoord

door MILCO AARTS en ANGELO VERGEER

Vorige week waren ze er ineens, niet langer bereid te zwijgen. Een kleine honderd Faro-slachtoffers met 83 prangende vragen vol in de schijnwerpers. Omdat ze meenden geen gehoor te vinden, omdat ze het idee hadden niet serieus genomen te worden. Vragen, vragen, vragen. Aan Martinair, aan de luchtverkeersleiding, aan de vliegtuigfabrikant, aan de officiële onderzoekscommissie. Ze bleven ermee zitten.

AMSTERDAM, zaterdag

"Zijn we dan allemaal in de war?"

Telegraaf 20 februari 1993

Vragen waar ze per se antwoord op willen hebben. Er zijn passagiers die hebben gehoord dat de linkermotor een vreemd geluid maakte; er zijn passagiers die hebben gezien dat de rechtermotor al vóór de fatale crash in brand stond; er zijn passagiers die beweren dat de brandweer al onderweg was toen het toestel nog in de lucht hing. Waarom zijn al die indrukken van meet af aan ontkend, vraagt de groep zich vertwijfeld af. Zijn we dan allemaal in de war?

Het heeft er de schijn van. Eergisteren nog werd bekend dat de directeur van de luchthaven van het Portugese Faro heeft vastgesteld dat de DC 10 niet in brand stond voor de landing. Het anti-botsingszwaailicht aan de buik van het vliegtuig zou door de lage bewolking en de dichte regenflarden hebben weerkastet tegen de motor. Martinair-president Martin Schröder verbond er de volgende conclusie aan: „De waarneming van de passagier is daarmee niet onjuist, wel de interpretatie.”

Emoties

Deskundige Benno Baksteen, voorzitter van de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers, zet eveneens vraagtekens bij waarnemingen van de Faro-passagiers. „Wij nemen de verklaringen van de ooggetuigen heel serieus, ze verdienen zelfs alle aandacht, maar tegelijkertijd beseffen we ook dat deze mensen bloot hebben gestaan aan grote emoties. Vraag het de politie maar, direct na een ongeluk, ook die lopen tegen verklaringen aan die absoluut niet kunnen. Zo kan er al heel snel sprake zijn van het door elkaar halen van tijden: wanneer gebeurde wat precies? Natuurlijk is het vreselijk als je als inzittende het idee hebt dat iets zo gegaan is, en iemand anders zegt dat dat absoluut onmogelijk blijkt. Helaas, tegenspraak hoort er in dit soort gevallen bij.”

Deskundige bewegingsleer vliegtuigen, dr. ir. J.A. Mulder, verbonden aan de Technische Universiteit Delft en captain van een Boeing 757 van Air Holland, meent: „Wij als terzakekundigen weten hoe we de verhalen van ooggetuigen moeten wegen. Dat gekke geluid in de linkermotor bij

voorbeeld, dacht u nou werkelijk dat een captain zou doorvliegen wanneer er iets mis is met de stuwkracht van een motor? Hij ziet dat direct in zijn cockpit. Ik denk niet dat Martinair iets te verwijten valt. Zou de motor gebreken vertonen, zoals passagiers geloven, dan had Martinair dat toch meteen kunnen zeggen. Want dan is het haar pakkie aan niet meer, maar dat van de motorfabrikant, General Electric of het onderhoudsteam, dat van de KLM.”

Rob Sötemann, Faro-slachtoffer, balt zijn vuisten. „Ik word helemaal niet goed van al die deskundigen die op alles wat wij zeggen, roepen: 'maar dat kan nooit'. Wij zijn de slachtoffers. We hebben het recht vragen te stellen. Want we kopen een ticket om veilig vervoerd te worden, niet om neer te storten. We willen alleen maar dat onze vragen worden meegenomen in het officiële onderzoek.” Sötemann wil maar één ding: duidelijkheid en liefst op alle punten.

De 44-jarige Amsterdammer overleefde met vriendin, kind en ouders de ramp, maar de gebeurtenis laat hem niet los. „Mijn vriendin zegt soms: ik ben mijn vriend misschien toch wel in Faro kwijtgeraakt.”

Minitieus, beeld voor beeld heeft hij de crash overdacht, gezocht naar elk zwak schakeltje dat een rol heeft kunnen spelen in de hel van Faro. Hoe stond het met het onderhoud van de verongelukte 'Anthony Ruys', vanwaar die startvertraging van een half

uur, hoe zat het met de Portugese waarschuwingen over het noodweer, was de bemanning misschien overmoedig, klopte de aanvliegroute wel, reageerde de verkeersleiding alert genoeg, zijn er na de klap stoelen losgeschoten op plaatsen waar dat niet had mogen gebeuren, waarom zaten er tenminste twee gordels verkeerd om gemonteerd, hoe kan het dat vijf mensen hun nek hebben gebroken — deugden de bagagerekken wel, vloog de rechtermotor soms in brand omdat die overbelast raakte door de haperende linkermotor...

Ontkenning

„Ik vroeg me af, ben ik de enige die dit allemaal denkt,” zegt Sötemann, „tot ik de kranten ging lezen en zag dat andere passagiers er net zo over dachten. Een hele opluchting, ik kreeg het idee van: hé, ik ben dus niet gek. We zijn bij elkaar gekomen en constateerden allemaal hetzelfde. Dat meteen na de crash de ontkenningen van onze ervaringen begonnen. Martin Schröder wist een dag na het ongeluk al precies hoe het gebeurd was: 'één onverwachte windstoot'. Man, we zijn als een cake-walk naar beneden gekomen! Er was absoluut geen controle over het vliegtuig, de laatste minuut was zelfs een hel. Een van de passagiers heeft later gesproken met de boordwerktuigkundige en die getuigt dat allebei de piloten als gekken aan de stuurknuppel hebben zitten trekken. Stel,” zegt hij,

„dat de wind inderdaad het ongeluk heeft veroorzaakt, laat dan niemand meer in een vliegtuig stappen.”

„Mijn obsessie, als je het zo wilt noemen, is dat ik het gevoel kreeg dat ik niet serieus genomen werd. En ik niet alleen, alle passagiers die ik gesproken heb, delen dat gevoel. Ik ben kwaad. Ik wil dat het nu stopt, die analyse van wat wij wel en niet gezien zouden hebben. Jullie kijken me nu aan met de vraag: wat beweegt die man toch? Als ik heel eerlijk ben, dan zeg ik: God, ik weet het niet, maar misschien probeer ik zo alsnog het toestel onder controle te krijgen.”

En een beetje meer greep heeft de groep Sötemann inmiddels gekregen. Mr. J. Biemond, die als directeur van Rotterdam Airport het Nederlandse deel van het Faro-onderzoek leidt, zegde deze week toe de vragen mee te nemen in zijn vooronderzoek. Ook zullen alle passagiers die daar prijs op stellen, worden gehoord. „Uit menselijk oogpunt is het goed dat mensen hun verhaal kwijt kunnen. Daarnaast komen er wellicht zaken aan de orde die het onderzoek verder kunnen helpen,” meldt Biemond desgevraagd. Pure winst voor de passagiers. Zeker na de „voorbarige” uitlatingen van Martin Schröder. „We zijn nu keihard toe aan rust,” zegt Rob Sötemann terwijl de haak van zijn telefoon naast het toestel ligt. „Maar vannacht heb ik alweer wakker gelegen van de dingen die Martin Schröder deze week weer plotseling riep: 'de motor

■ De advocaten Bunjes (links) en Vreede die namens de ANWB de belangen van de passagiers behartigen „Onze cliënten zijn niet gek, hun ooggetuigenverlagen zijn heel consistent.”

FOTO'S: THEO TERWIEL

HET EFFECT VAN CHIFFES

Romeo Specialist b.a.:
r. rood, 2-91, f 40.950.

stond niet in brand'. Dan denk ik, waarom wacht zo'n man nou niet het officiële onderzoek af?"

Udo Buys, woordvoerder van Martinair weet daar wel een antwoord op: „Als een passagier ineens in de publiciteit brengt dat een brandweer-man op Faro gezegd heeft dat een motor in brand stond, is dat een ernstige aantijging. Wordt er dus schade toegebracht aan onze holding. We hebben autoriteiten in Faro gevraagd of die informatie klopte. Dat bleek dus niet zo. En dat hebben we bij deze rechtgezet."

Toch niet helemaal recht. De advocaten H. Bunjes en F. Vreede die namens de afdeling Rechtshulp van de ANWB de belangen behartigen van 250 Faro-passagiers zien het allemaal iets anders. Want, zegt Vreede: „Martinair baseert zich nu op getuigenverklaringen van Faro-mensen. Wij baseren ons op verklaringen van onze cliënten. We hebben alle passagiers gehoord en veel mensen hebben ons gezegd: de hele reis door hebben wij iets raars gehoord in die linkermotor. We hebben gezien dat de rechtermotor al voor de landing in brand stond. Een man kroop bij zijn vrienden op schoot en zei in het Frans: we staan in brand, nu gaan we samen sterven. En weer een ander zag dat deze man bij zijn vriendin op schoot kroop. Onze passagiers zijn niet gek, hun waarnemingen zijn zeer consistent."

Steekspel

Het tweetal wacht de getuigenverhoor af die de Haarlemse officier van justitie ten behoeve van het onderzoek begin maart hoopt te hebben afgerond. Tot dan hebben ze hun handen vol aan het juridische steekspel met Martinair, dat deze week een even onverwachte als ongekende wending nam. De luchtvaartmaatschappij wil schikken, maar onder drie voorwaarden. Eén: schikken is slikken, met andere woorden: daarna kan niet meer geprocedeerd worden over de hoogte van dezelfde schadeclaim. Twee: vóór 1 augustus moeten de schikkingen

■ In de vervoersvoorwaarden van Martinair staat dat de schikkingslimiet 58.000 dollar bedraagt, maar het Internationale Luchtvaart Rechtboek van Shawcross and Beaumont spreekt van 80.000 SDR's, of te wel: een officieel schikkingslimiet van 200.000 gulden. Voer voor een juridisch steekspel.

getroffen zijn. En drie: finale kwijting van alle betrokkenen bij het vliegtuigongeval.

Bunjes legt uit: „Om te beginnen is het heel erg moeilijk om te gaan schikken bij omvangrijke schade als de toedracht van het ongeluk niet duidelijk is. Dat zal pas op z'n vroegst eind dit jaar het geval zijn. Is er dan sprake van overmacht of van grove nalatigheid? Juridisch een wereld van verschil. Vervolgens hebben we nog nooit meege-maakt dat er zo snel, binnen zes maanden, geschikt moet worden. Het kost tijd om alle gegevens op tafel te krijgen, met name de medische gegevens. Je weet niet hoe snel iemand lichamelijk en psychisch geneest na vier maanden Brandwondencentrum. Er is in veel gevallen nog lang geen medische eindtoestand."

„Tenslotte is het werkelijk zeer vreemd dat Martinair deze week ineens komt met de voorwaarde voor finale kwijting van alle betrokkenen. Dat wil dus zeggen dat een passagier die de schikking aanvaardt niet meer mag gaan procederen tegen mogelijke andere aansprakelijken. Stel je voor dat het onderzoek uitwijst dat de motorbouwer fouten heeft gemaakt, dan is het juridisch onmogelijk om in Amerika alsnog naar de rechter te stappen."

Die laatste eis die Martinair deze week op tafel legde, kwam voor de juristen „als een donderslag bij heldere hemel." Maar de luchtvaartmaatschappij deed meer: de schikkingslimiet werd van een ton opgeschroefd naar 250.000 gulden. De juristen zien een verband. Vreede: „We hebben de advocaat van Martinair gevraagd of de verzekeraars van andere betrokkenen meebetalen aan het verschil. Dat zou ook de finale kwijting verklaren. Want mocht uit het onder-

zoek blijken dat de Amerikanen fout zaten, dan zijn ze voordelig uit. Want blijkt dat een andere partij in gebreke was, dan schuiven de maatschappijen onderling het verschil door. De passagier is hier het slachtoffer, want hij wordt wel gedwongen binnen zes maanden te schikken."

Ook vragen zij zich af of het royale gebaar van Martinair wel zo royaal is. Rond 1990 sprak de Rijksluchtvaartdienst (RLD) met de Nederlandse vliegmaatschappijen over een vrijwillige verhoging van de uitkeringslimieten bij ongelukken tot 250.000 gulden. De KLM ging daarin mee, weet Bunjes.

De jurist: „We onderzoeken nu wat Martinair met de RLD heeft afgesproken. Het is best mogelijk, we gaan uit van goede trouw, dat ze hebben nagelaten de verhoging in hun vervoersvoorwaarden op te nemen. Maar we willen wel zekerheid, te meer omdat Martinair heeft gezegd dat als we gaan procederen zij hun schikkingsbod direct weer verlagen naar een ton, conform hun vervoersvoorwaarden."

Het worden spannende weken, menen Bunjes en Vreede. Met een goede afwikkeling? Wellicht. We denken terug aan de woorden van Martin Schröder, uitgesproken tijdens de herdenkingsdienst voor de Faro-slachtoffers, 30 december 1992: 'Ik wil graag proberen iets te vertolken van hun verdriet, maar de stem van de nabestaanden kan ik niet zijn. Niet alleen besef ik dat zij zelf nog maar nauwelijks in staat zijn hun gevoelens onder woorden te brengen, ik begrijp ook dat ze voorlopig niet meer kunnen uitbrengen dan vragen. Maar ik kan wel proberen naar hen te luisteren, zoals ik de afgelopen dagen al geluisterd heb naar de overlevenden. Hun waarom is het onze'.

Martine (Mag.) of Legiközeke... Vallat has adopted a special contract. Martinair Holland has adopted a special contract limit of 80,000 SDRs from 1 November 1982. contract line