



Harry Horlings (70) heeft een carrière als elektrotechnisch officier bij de Koninklijke Luchtmacht achter de rug. De laatste 15 jaar daarvan waren in de experimentele testvliegerij waarvoor hij in 1985 de opleiding tot Flight Test Engineer volgde aan de prestigieuze USAF Test Pilot School te Edwards Air Force Base. Deze 'school' biedt een opleiding voor het beproeven van vliegtuigen op het hoogste niveau ter wereld.

Na zijn functioneel leeftijdsontslag deed hij onderzoek naar ongevallen met vliegtuigen waarvan een of meerdere motoren waren uitgevallen. In Nederland waren dit onder

meer de Boeing 747 in de Bijlmer, een Saab SF-340 op Schiphol, een Dakota DC-3 in de Waddenzee en een Hercules met een muziekkorps aan boord op Vliegveld Eindhoven. Zijn conclusie was anders dan in de officiële rapporten, en wel dat vliegers hun vliegtuig na een motorstoring niet besturen zoals de vliegtuigbouwkundige ingenieurs dat voor ogen hadden. De vliegers kennen de betekenis niet meer van de beperkingen betreffende de bestuurbaarheid die de ontwerpers van de vliegtuigen mogen toepassen. Om meer van dat soort ongevallen te voorkomen probeert hij met publicaties een brug te slaan tussen de teveel gescheiden werelden van vliegers en ingenieurs (www.avioconsult.com).

Mede door de bekendheid die hij kreeg met dit onderzoek werd hij door slachtoffers en nabestaanden van de ramp met een DC-10 van Martinair op het vliegveld Faro op 21 december 1992 gevraagd om met zijn kennis en ervaring eens een blik te werpen op de officiële rapporten en correspondentie met ministeries en Raad voor de Luchtvaart. Bij dit ongeval vonden 57 mensen de dood en werden 106 zwaar gewond. De overige 176 inzittenden raakten licht of niet gewond.

Enkele slachtoffers vertrouwden de officiële rapporten niet en gingen zelf op onderzoek uit.

Zij verzamelden een schat aan informatie maar schoten kennis te kort om dit te duiden. Na een eerste rapport van Horlings in 2012 dagvaardde een advocaat de Staat zowel als Martinair. De Staat omdat werd ontdekt dat de Raad voor de Luchtvaart Martinair de hand boven het hoofd hield, actief de inhoud van het Portugese Rapport van Ongeval 'stuurde' ten faveure van die maatschappij en niet naar waarheid antwoordde op meer dan 30 vragen van de slachtoffers tijdens bijeenkomsten. Martinair werd gedagvaard omdat de vliegers een reeks van catastrofale fouten maakten tijdens de nadering voor de landing.

De zaak is nu onder de rechter, maar de drie rechters zijn geen vliegtuigdeskundige. De rechtbank benoemde daarom nog een aantal 'experts' (twee van hen Franse verkeersvliegers) die menen deskundig te zijn, maar een rapport vol onwaarheden en bewijzen van onkunde uitbrachten. Ze beantwoordden zelfs de vragen van de rechtbank niet. Er rust een zware verantwoordelijkheid op de schouders van de rechters. Eén van de vragen tijdens de keynote is dus ook of deze (civiele) rechtspraak wel de juiste is voor een zaak als deze.