

Het derde rondje: 'piece de resistance' van Vincent Dekker

Het ongeval is op 4 oktober 's avonds

De DFDR wordt in hangar 8 door een KLM grondwerktuigkundige gevonden op woensdag 7 oktober kort na het middaguur

De DFDR wordt na ongeveer anderhalf uur door de politie opgehaald en naar het kantoor in Hoofddorp gebracht. Een collega onderzoeker vertrekt vroeg in de avond met het beschadigde en gedeukte apparaat naar de Aircraft Accident Investigation Branche (AAIB) in Engeland voor uitlezing van de data: die start op 8 oktober

De AAIB in Farnborough ondervindt problemen bij de uitlezing en de onderzoeker vreest na 2 dagen proberen problemen: de kostbare gegevens mogen niet verloren gaan.

In het weekend vertrekt de collega met de DFDR naar de NTSB in Washington om daar de DFDR te laten uitlezen: er is daar de beste expertise op dit gebied, en de NTSB is inmiddels een belangrijke partner in het ongevallen onderzoek geworden. Ze bieden aan de vooronderzoeker hun best mensen, apparatuur en medewerking aan.

Op maandagmorgen 12 oktober, 8 dagen na het ongeval, begint men aan het monnikenwerk om de DFDR uit te lezen. De tape is op 4 plaatsen gebroken en er is schade door verbranding (later is een van de aanbevelingen om de weerstand tegen brand van recorders te verhogen).

Waarschijnlijk aan het einde van de eerste dag is er een klein succesje: men is in staat om een stukje van de tape af te lezen waarop misschien het moment van het afbreken van de motoren te zien is, en verheugd als men is over het feit dat er toch bruikbare data zijn, stuurt men een eerste berichtje naar Hoofddorp (zie bijlage).

Op dat moment weet men nog niet voor welke problemen men allemaal komt te staan. De radar tijd van de verkeersleiding (UTC) loopt niet synchroon met de boordklok van het vliegtuig; de boordklok van het vliegtuig heeft last gehad van een aantal stroomonderbrekingen: men heeft op dat moment niet de tijd gehad om alles in perfectie uit te zoeken, maar deelt de voorlopige informatie al wel met de media. Er is nog een lange weg te gaan van ca 6 weken alvorens men alle data goed uitgelezen krijgt en via een speciaal opgezette data verbinding naar Hoofddorp verzonden krijgt (s nachts).

Journalist Dekker legt het eerste, 8 dagen na het ongeval verkregen grafiekje naast een verkregen radarkaart van de verkeersleiding, die op de 2^e dag na het ongeval verstrekt is, en constateert iets bijzonders. Op de door de RvdL verstrekte kaart lijkt het vliegtuig na

een seconde of 10 naar rechts te draaien, maar op de verstrekte radarkaart lijkt het vliegtuig eerst nog een stukje rechtdoor te vliegen.

Hij stelt daarover vragen aan de onderzoekscommissie, maar die weten het antwoord ook niet meteen: “Beetje vreemd...inderdaad ja”. Maar de RvdL staat aan het begin van het onderzoek, en geeft aan dat de informatie de stand van zaken van het moment is....het onderzoek zal geruime tijd in beslag gaan nemen en het kan zijn dat men op eerder genomen standpunten zal moeten terug komen als blijkt dat de zaken toch anders blijken te liggen: dus een oefening in geduld tot we meer weten: “we moeten meer data uitlezen en bevestiging hebben van onafhankelijke bronnen zo die er zijn: dan zullen we dat communiceren”.

Uit de grafiek is, goed beschouwd (zie bijlage), nog niet zoveel op te maken: er is waarschijnlijk een ‘power-interrupt geweest’ op een bepaald tijdstip, maar de tijdschaal is niet duidelijk: is dit de UTC tijd?, is het de DFDR-tijd? of is het de boordklok-tijd?...of iets anders? Op grond van de grafiek is niet vast te stellen of de motoren op dat tijdstip er afgebroken zijn....want viel de power-interrupt exact gelijk met het afbreken van de motoren of niet....dus het is moeilijk om hier al heel harde conclusies aan te verbinden zonder de beschikking te hebben over additionele data die de voorlopige aannames moeten bevestigen.

Voor journalist Dekker is de grafiek de bevestiging dat er iets niet klopt: de route wordt niet juist weergegeven, een goede verklaring van de onderzoekers ontbreekt en hij heeft ooggetuigen die bijzondere waarnemingen hebben gedaan. Wordt hier iets anders verteld dan de werkelijkheid?

Tegelijk met de verwarring over elkaar tegensprekende bewindspersonen over het afvallen van 1 of 2 motoren, de onduidelijkheid of de DFDR of de CVR nu gevonden is en waar dan, ooggetuigen die elkaar lijken tegen te spreken en nu de route ook nog....het lijken allemaal teveel tegenstrijdigheden bij elkaar, en het leidt tot een theorie over een extra rondje: het 3^e rondje. Er blijkt 1 ‘kroongetuige’ te zijn: een persoon die langs de snelweg het vliegtuig op een bepaalde positie in een bepaalde richting heeft zien vliegen.

De experts van de RvdL hebben na een aantal weken/maanden meer gegevens van de DFDR ter beschikking, en kunnen de vraag van Dekker naar de onverklaarbare verschillen tussen het spontaan en waarschijnlijk slecht geverifieerde gepresenteerde eerste grafiekje na 8 dagen ook lastig verklaren (hun onderzoek richt zich primair op het vlieggedrag t.o.v. de lucht en het is onbelangrijk hoe het vliegtuig over de grond bewoog....nice to know but not essential...en er zijn wat belangrijker zaken aan de orde), maar ze zijn inmiddels wel zover dat ze voor kunnen rekenen dat het 3^e rondje zoals

Dekker heeft gepubliceerd niet gemaakt kan zijn. Het is fysisch onmogelijk een rondje in 2 minuten te vliegen met de gegevens die ze zien op de DFDR, dat wil zeggen voor een gecoördineerde bocht in 2 minuten bij 260 knopen snelheid heb je bepaalde hellingshoeken (> 30 graden) en een bepaalde tijd nodig en dat kan men op de DFDR niet waarnemen....en er zijn ook data van andere grafieken zoals koers – tijd en die geven ook geen 3^e rondje aan....het is dus zeer onwaarschijnlijk dat zo'n rondje gemaakt kan worden. Bovendien duurt een rondje bij een onbeschadigd vliegtuig bij 260 knopen en 25 graden dwarshelling 184 seconden.

Het tijdsverschil tussen de radar ATC waarnemingen en de DFDR blijkt 23 seconden te zijn: daarin kan een B747 ook geen extra rondje maken. Er kan geen sprake zijn van de tijdsverschillen zoals Dekker die zich voorstelt.

Journalist Dekker krijgt het aan de stok met de expert (Heert en later ook Herry Klumper) en verlaat scheldend en tierend het RLD gebouw, omdat hij vindt dat zijn vraag niet goed beantwoord wordt en omdat hij denkt dat hij bedrogen wordt.

De publicaties van Dekker en zijn gedrag roepen weerstand op bij de onderzoekers. Zij vinden dat er niet zoveel waarde gehecht moet worden aan 1 grafiek die verstrekt is met goede bedoelingen, nl, om aan te tonen dat er uitleesbare data waren - waarschijnlijk m.b.t. de motor separatie - zonder daarbij de indruk te willen wekken dat die data al perfect geanalyseerd kan zijn. Het was een eerste indicatie....een geen grafiek die in het eindrapport terecht zal komen.

Het antwoord op zijn vraag zal de volgende 30 jaar helaas ook niet komen. De RvdL verstrekt geen DFDR data meer.

De controverse tussen de RvdL en Dekker is, ook vanwege andere artikelen in de media, geboren. De Israelische ambassadeur, de Minister en de vooronderzoeker vinden dat Dekker teveel op de troepen vooruit loopt en dat er risico's kunnen gaan ontstaan voor een publieke veroordeling en de gedachte dat men bij de 'RLD' maar wat aanrommelt...want er wordt niet erg positief door Dekker gepubliceerd. Ondertussen heeft Minister Maij-weggen verboden dat de RLD zich uitlaat. (opmerking: de Minister kan in principe volgens de werkafspraken geen instructies aan een onafhankelijke vooronderzoeker geven, maar doet dit toch, omdat de vooronderzoeker ook de directeur van de Luchtvaart Inspectie is, die onder haar ministerie valt).

Dekker voelt het commentaar op zijn publicaties en onthullingen als een aansporing om nog verder te zoeken: dit wordt een speurtocht van 30 jaar.

- De verwarring van Dekker is begrijpelijk: hij heeft weldegelijk een punt
- Maar het is ook begrijpelijk dat de onderzoekers zich beroepen op het feit dat dit 1 grafiekje is, slechts de waarheid van het moment, een 'single source of information' die tenminste bevestigd moet worden met een tweede onafhankelijke bron van informatie, voordat daar vergaande conclusies aan verbonden kunnen worden. Een derde rondje is voor de onderzoekers 'over de top' en niet gebaseerd op enig fysisch inzicht en de data die ze hebben (maar niet mogen laten zien)
- Uiteraard vraagt Dekker de DFDR data op....maar die worden niet verstrekt: de uitleg in woorden moet voldoende kunnen zijn
- Na de openbare zitting van de RvdL in oktober 1993 blijft Dekker volharden in zijn derde rondje de onnauwkeurigheden in de route. Hij brengt getuigen van het 3^e rondje mee naar de zitting van de Raad. Er ontstaan discussies omdat er ook getuigen zijn die de beweringen Dekker's getuigen weerspreken.
- In 1994 publiceert hij een aantal maanden na het officiële eindrapport zijn boek GDGD, waarin alles weer om het eerste verstrekte grafiekje gaat, 8 dagen na 4 oktober
- In 1999 volgt de Parlementaire Enquete: alle data worden gecheckt en men komt opnieuw tot de conclusie dat er geen 3^e rondje was. Er blijkt namelijk met de DFDR data door prof B. Mulder en ir H. Smaili van de TU in Delft een onafhankelijk onderzoek te zijn uitgevoerd, en men heeft de radarroute en de DFDR gegevens nagerekend (koers en snelheid integreren en compenseren met de windfactor). H. Wolleswinkel legt hierover zelfs een getuigenis af tijdens de parlementaire enquête: de narekening van de DFDR gegevens en de radar plot komen juist heel erg goed overeen. De PEC bevestigt dat er geen 3^e rondje geweest kan zijn.
- In 2022 publiceert Dekker zijn boek GDGD opnieuw: het 3 rondje wordt weer getekend op bladzijde 95 en 100 en het eerste grafiekje van 8 dagen na het ongeval wordt weer opgevoerd op bladzijde 52.....alsof er niets gebeurd zou zijn tussen 12 oktober 1992 en het eindrapport van februari 1994 en de parlementaire enquête.
- In 2024 wordt Dekker nog steeds uitermate geïrriteerd als hij volhoudt dat hij nog nooit antwoord op zijn vraag gehad heeft, en hij noemt het derde rondje de essentie van zijn boek GDGD...zijn 'piece de resistance'....en dit alles slechts op basis van 1 getuige
- De podcast van Flugforensik neemt in 2024 de materie opnieuw in onderzoek, en de heer Dekker laat zich verleiden om weer over het 3^e rondje te beginnen. De Duitse journalisten en hun experts kunnen echter op basis van de verstrekte DFDR gegevens niet anders concluderen dan dat het 3^e rondje niet mogelijk was.

Brief 2e Kamer nr.4

Over het onderzoek naar de oorzaak van de ramp met het EL AL vliegtuig zijn sinds mijn vorige brief de volgende ontwikkelingen te melden, weergegeven in een vrij willekeurige volgorde.

- Na de aanvankelijke tegenslag van het niet kunnen aflezen van de vluchtreorder in Farnborough bleek, tot grote opluchting van de onderzoekers, dat bij de N.T.S.B. in Washington het aflezen van de niet beschadigde delen van de tape geen problemen opleverde. Het in het kader van het onderzoek meest belangrijke gedeelte van de tape, te weten de korte tijdspanne dat naar alle waarschijnlijkheid de beide motoren van het vliegtuig vielen, is niet beschadigd en bevat uitermate belangrijke gegevens die nu uit Washington worden overgestuurd om in Hoofddorp te kunnen worden bestudeerd. Dit vergt nog wel enige tijd, de totale hoeveelheid informatie over de vlucht van nog geen kwartier, beslaan ongeveer vijfhonderd pagina's. De digitale (cijfermatige) gegevens van de recorder worden uitgezet in grafieken. Twee van de grafieken zijn als voorbeeld bijgevoegd. De eerste grafiek toont het hoogteverloop (Altitude) tegen de tijd. Uit deze grafiek valt af te lezen dat het vliegtuig normaal aan het uitklimmen was tot op het moment dat er iets gebeurde. De recorder staat dan vier seconden stil omdat, als gevolg van het afbreken van de vierde motor, de stroom uitvalt.

Als na vier seconden de stroomtoevoer hersteld is, blijkt dat het vliegtuig gaat dalen. De tweede grafiek geeft de koers (Heading) aan. Na de interruptie van vier seconden gaat het vliegtuig naar rechts draaien, hetgeen overeenkomt met de eerder gepubliceerde radar waarnemingen.

In de wrakstukken van het vliegtuig zijn sporen van vogels aangetroffen. Uit radarwaarnemingen, beschikbaar gesteld door de Koninklijke Luchtmacht, blijkt dat er op de bewuste avond extreem veel trekvogelactiviteit was.

Uiteraard wordt een en ander verder onderzocht.

Voor een goed begrip moge dienen dat vliegtuigen en motoren zo ontworpen worden dat ze bestand zijn tegen aanvaringen met vogels tot een gewicht van vier Engelse ponden, iets meer dan 1,8 kg.

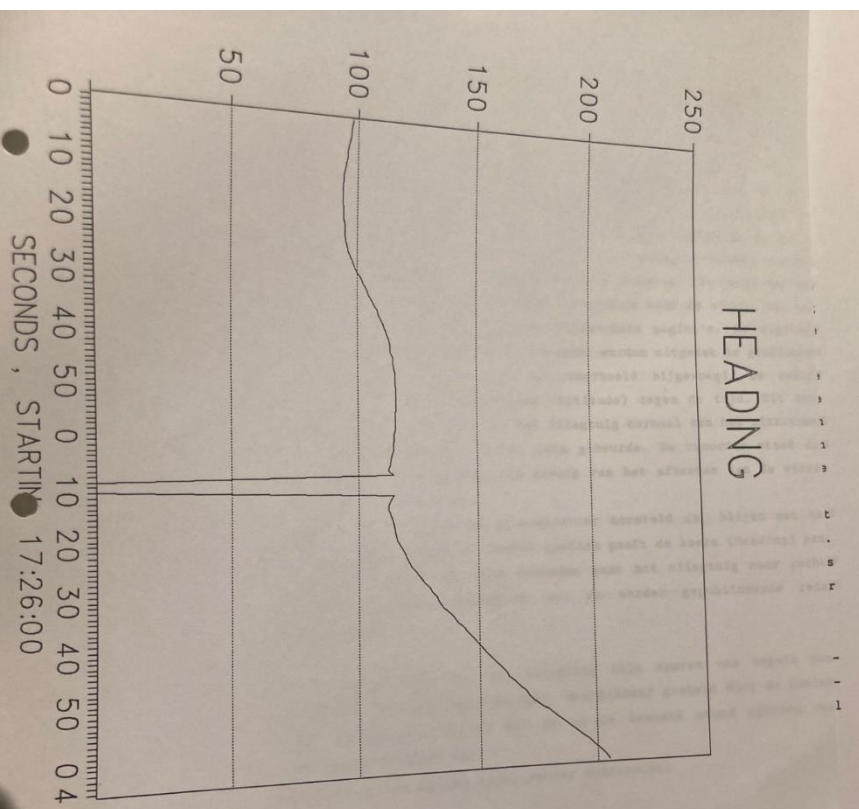
Naarmate het vliegtuig groter is, is het minder kwetsbaar voor vogels. Er kan wel schade optreden maar dat heeft geen consequenties voor de veiligheid van de vluchtuitvoering. De gevoeligheid van de motoren voor vogelaanvaringen is minder afhankelijk van de grootte van de motor. Ook voor motoren geldt bovengenoemde gewichtseis. Deze eis geldt overigens voor maximale vliegsnelheid. Is de snelheid lager dan is er wel enige marge. Tot nog toe zijn in de motoren geen vogelsporen gevonden.

Het wordt steeds duidelijker dat er bij de rechter binnenmotor iets mis gegaan is dat vervolgens tot een kettingreactie heeft geleid. Wat er mis gegaan is, is nog volstrekt onduidelijk. In principe zijn er twee mogelijkheden. Of wel de motor zelf heeft het begeven of de motor uithouder, de z.g.n. pylon, is als eerste bezweken. Om hierover tot meer duidelijkheid te komen is het zeer belangrijk dat meer onderdelen van de rechter binnenmotor en bijbehorende "pylon" worden gevonden.

Uit de gegevens van de recorder valt af te leiden dat deze delen gezocht moeten worden in hetzelfde gebied waar ook de rechter buitenmotor is gevonden. Het zoeken in dit gebied wordt voortgezet.

Bij de afsluiting van dit voortgangsrapport zijn belangrijke onderdelen van de rechter binnenmotor gevonden.

Alle capaciteit wordt nu ingezet om deze delen te indentificeren en daarna de wijze van bezwijken te analyseren. Andere gevonden onderdelen worden terzijde gelegd tot hier capaciteit voor vrij komt.



ALTITUDE

