

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 tijdsperiode 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 bezwaken. Om hierover tot meer duidelijkheid te komen is het zeer belangrijk dat meer onderdelen van de rechter binnenmotor en bijbehorende "pylon" worden gevonden.

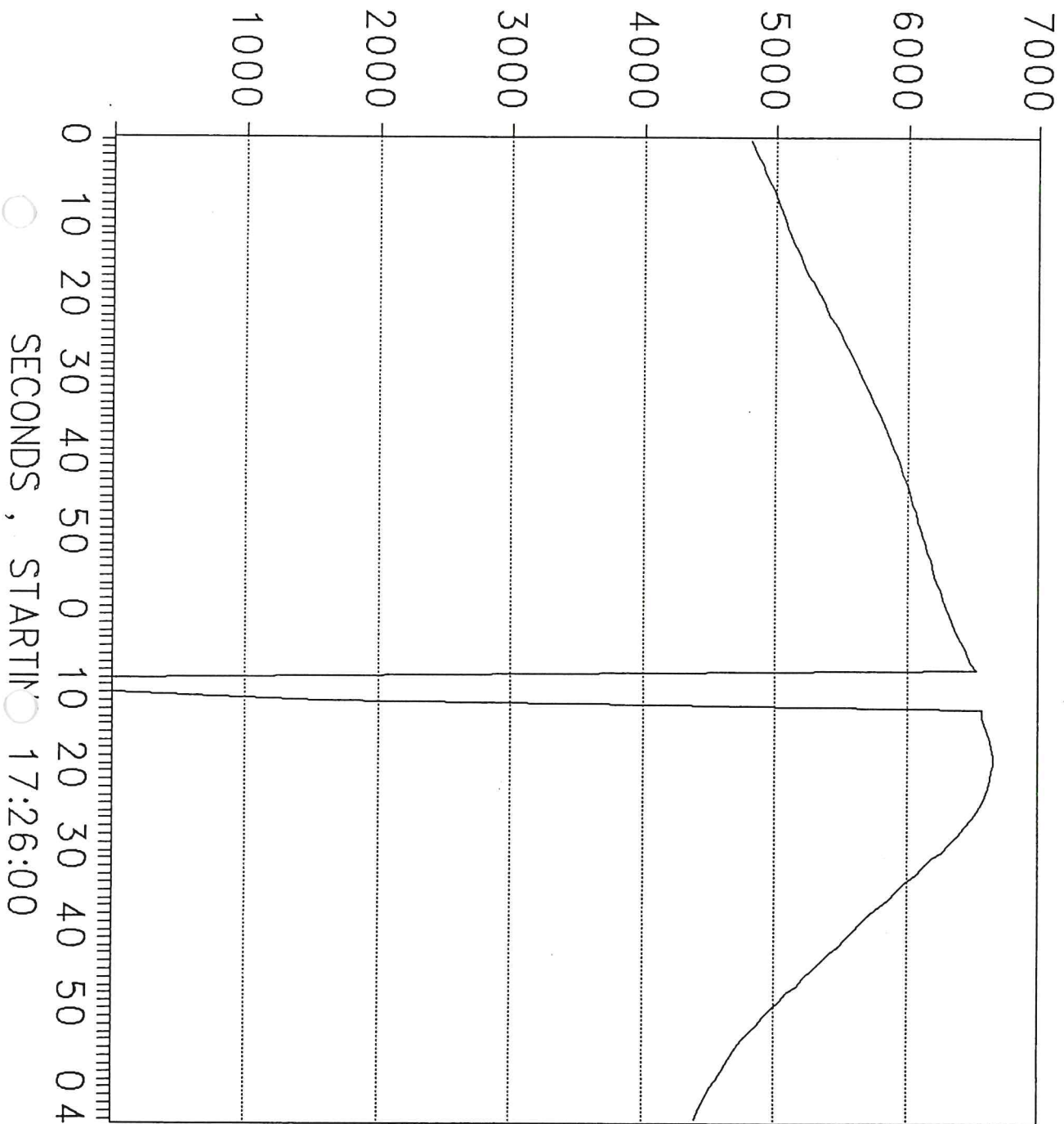
Uit de gegevens van de recorder valt af te leiden dat deze delen gezocht moeten worden in hetzelfde gebied waar ook de rechter buitenmotor is gevonden. Het zoeken in dit gebied wordt voortgezet.

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

FEET



HEADING

DEGREES

