

### Enkele aantekeningen bij het El Al ongevallenonderzoek

De recente publiciteit over het El Al ongevallenonderzoek is op zijn zachtst gezegd nogal fragmentarisch. Veel bomen en weinig bos. De bedoeling van deze aantekening is om enkele relevante zaken op een rij te zetten, ten einde zo een beter inzicht te krijgen in de waarde van de gepresenteerde feiten en feitjes.

#### **Wetgeving**

Toen het El Al ongeval gebeurde was de oude Luchtvaartrampenwet nog van kracht. De nieuwe Luchtvaartongevallenwet was reeds enige tijd geleden door het Parlement goedgekeurd, maar nog niet in het Staatsblad afgekondigd. Dit betekende dat het El Al ongeval op een qua wetgeving ongelukkig moment plaatsvond. Besloten is om bij het onderzoek zo veel mogelijk het regime van de nieuwe Luchtvaartongevallenwet te volgen en deze wet ook zo snel mogelijk van kracht te verklaren. Dit is ook gebeurd.

Onder het regime van de oude wet zou het onderzoek de verantwoordelijkheid van de RLD zijn geweest. Bij de nieuwe wet is de Raad voor de Luchtvaart verantwoordelijk voor het onderzoek. Gezien de eerder genoemde afspraak is van meet af aan de Raad voor de Luchtvaart direct betrokken geweest bij het vooronderzoek en heeft ook de vooronderzoeker aangestuurd.

Toen per 1 februari de nieuwe wet in werking trad kreeg de Raad de bevoegdheid een vooronderzoeker voor te stellen aan de Minister. De Raad heeft toen unaniem besloten de heer Wolleswinkel als vooronderzoeker aan te wijzen. Dit op grond van zijn ervaring en de ervaringen van de Raad met deze vooronderzoeker.

Het is dus apert onjuist om te spreken van een onderzoek van de Rijksluchtvaartdienst. Het was een onderzoek van de Raad voor de Luchtvaart, waarbij de heer Wolleswinkel uitsluitend en alleen aangestuurd is door de Raad en tijdens zijn werkzaamheden als vooronderzoeker nooit directieven ontvangen heeft van de Minister van Verkeer en Waterstaat of van de Rijksluchtvaartdienst.

#### **Het internationale proces**

Bij een ongeval als dit gelden internationale afspraken, vastgelegd in Annex 13 van het Verdrag van Chicago. De essentie is dat het land waar het vliegtuig opereert, in dit geval Israël, en het land waar het vliegtuig is geproduceerd, De Verenigde Staten, het recht hebben aan het vooronderzoek deel te nemen en ook hun oordeel te geven over het rapport van vooronderzoek. Ook de betrokken luchtvaartmaatschappij, El Al, en de betrokken fabrikanten, Boeing en Pratt & Whitney, zijn gerechtigd om aan het onderzoek deel te nemen. Alle partijen hebben van hun rechten in deze gebruik gemaakt. De consequenties van deze regeling zijn tweeledig; in de eerste plaats wordt op deze manier alle beschikbare expertise bijelkaar gebracht - in het begin van het onderzoek waren er in Hoofddorp meer dan 40 deskundigen uit de diverse landen aanwezig - en in de tweede plaats is dit een meer dan afdoende garantie dat er bij het vooronderzoek geen onregelmatigheden plaatsvinden. Bij een dergelijke opzet is het volstrekt uitgesloten dat bepaalde zaken bewust onder het tapijt geveegd zouden kunnen worden.

#### **Hulpverlening en opruimen**

De Burgemeester is verantwoordelijk voor hulpverlening en het opruimen van brokstukken en wrakstukken. Daarbij zijn, terecht, de volgende prioriteiten gesteld: ten eerste het zoeken naar overlevenden, ten tweede het zoeken naar stoffelijke resten en in de derde plaats komen pas de belangen van het vooronderzoek aan de orde.

In de zeer hectische situatie, die de eerste dagen na het onderzoek bestond - er werd toen nog gedacht aan 250 à 300 slachtoffers - heeft de Burgemeester besloten dat de plaats des onheils, vrijdagavond geheel schoongemaakt zou moeten zijn. Dit heeft de zorgvuldigheid van het sorteren van wrakstukken en ander puin zeer onder druk gezet. Er werd ter plaatse een zo goed mogelijke selectie gemaakt waarbij de vliegtuigonderdelen naar Schiphol Oost werden vervoerd, het puin naar een tweetal stortplaatsen, en het niet vliegtuig gebonden metaal naar een schroothandelaar is gegaan. Middels deze systematiek is de Flight Data Recorder wel boven water gekomen, maar de Cockpit Voice Recorder niet. Gehoopt werd dat deze mogelijk nog op één van de stortplaatsen te vinden zou zijn. Deze stortplaatsen zijn vervolgens minutieus onderzocht. Daarbij is meer dan 3.000 ton puin verzet. Bij dit onderzoek zijn nog waardevolle onderdelen van het vliegtuig teruggevonden, die een beslissende rol gespeeld hebben bij het vinden van de oorzaak. De Cockpit Voice Recorder is helaas niet teruggevonden. De schroothandelaar die het niet vliegtuiggebonden metaal van de gemeente Amsterdam heeft opgekocht bleek helaas wat voortvarend te werk gegaan te zijn; het schroot was inmiddels gesmolten. De kans dat de Cockpit Voice Recorder daar tussen gezeten heeft, is bepaald niet klein, te meer daar alle andere nog openstaande mogelijkheden zeer minutieus zijn nagezocht. Zelfs aanwijzingen van helderzienden zijn nagetrokken en er is een prijs van f 10.000,- uitgelooft; dit heeft niets opgeleverd. Dit alles tot grote teleurstelling van het onderzoeksteam en de Raad voor de Luchtvaart.

#### **Doel van het onderzoek**

Het doel van het onderzoek is het vaststellen van de oorzaak en het nemen van maatregelen om te voorkomen dat soortgelijke ongevallen zich zouden herhalen. In de berichtgeving tot op heden is onvoldoende duidelijk geworden dat het onderzoek onder grote druk gestaan heeft.

Er waren twee gelijksoortige ongevallen gebeurd, één in Taiwan en één in Amsterdam en zolang de oorzaak daarvan niet was vastgesteld kon ook niet met zekerheid gezegd worden dat een dergelijk ongeval zich niet nog eens zou voordoen. Het vinden van de oorzaak van het afbreken van de motoren had dan ook alle prioriteit. In een later stadium, toen ook de Flight Data Recorder gegevens beschikbaar waren, is een meer diepgaande studie gemaakt van de vliegbaarheid van het kreupele vliegtuig. Op zichzelf een niet onbelangrijk onderwerp, maar toch van een andere orde dan het vinden van de oorzaak van het afbreken van de motoren. Deze studie is overigens goed verlopen en met grote zekerheid kan gesteld worden dat de uiteindelijke vliegbaan, zoals die in het rapport van de Raad voor de Luchtvaart is gepresenteerd, juist is. Deze vliegbaan is gebaseerd op de radargegevens, de Flight Data Recorder-gegevens en de resultaten van het simulatoronderzoek. Ook dit deel van het onderzoek heeft tot niet onbelangrijke conclusies en aanbevelingen geleid.

#### **Snelheid geboden**

Omdat, zoals eerder betoogd, de veiligheid van de Boeing 747 op het spel stond, was het zaak om snel met resultaten te komen. Dat betekent concentreren op hoofdlijnen en alles wat niet relevant is, laten liggen. Verhalen als zou het vliegtuig nog een extra rondje boven De Bijlmer hebben gevlogen, zijn volstrekt niet relevant: het heeft met de oorzaak van het ongeval niets te maken en het levert ook geen informatie op over de bestuurbaarheid van het vliegtuig. Bovendien is met vrijwel 100% zekerheid vast te stellen, op grond van eerder genoemde informatie, wat exact de vliegbaan geweest is. Er was derhalve geen aanleiding om de 700 getuigen die zich initieel hadden aangemeld en waarvan er 500 tegenover de politie een verklaring hebben afgelegd nog nader te interviewen.



Door consequent op de hoofdzaken te concentreren is het gelukt om het onderzoek in een jaar af te sluiten en het rapport van onderzoek in oktober 1993 aan de Raad te presenteren. Vergeleken bij andere onderzoeken van een dergelijke complexiteit is dat zeer snel.

De snelheid waarmee het onderzoek heeft plaatsgevonden en de kwaliteit van het onderzoek, heeft internationaal grote waardering gevonden. Het feit dat alle partijen, Boeing, El Al, Pratt & Whitney, FAA, NTSB en Israëliëse autoriteiten, zich geheel met de inhoud van het rapport konden verenigen, mag bijzonder genoemd worden.

### **Resultaat**

Het onderzoek heeft op overtuigende wijze een inherente zwakheid van delen van de Boeing 747 constructie aan het licht gebracht. Boeing heeft zich volledig door de resultaten van het onderzoek laten overtuigen, en heeft besloten tot een modificatie-programma dat zonder meer het meest omvangrijke uit de geschiedenis van de luchtvaart genoemd kan worden. Circa 1.000 747's moeten ingrijpend worden gewijzigd. De totale kosten van dit programma worden geschat op een kleine 2 miljard gulden.