

Memo



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst
Directie Luchtvaartinspectie

Aan
Mevrouw de Minister

Van	Doorkiesnummer
ir.H.N. Wolleswinkel	023-5663215
Datum	Bijlage(n)
1 oktober 1996	--
Onderwerp	
Opvolging aanbevelingen Raad voor de Luchtvaart inzake het El-Al ongeval.	

Als achtergrondinformatie bij de lopende activiteiten van de vaste Kamercommissie voor V en W met betrekking tot het El-Al ongeval moge het volgende dienen.

In Uw reactie op de aanbevelingen van de Raad schreef U in februari 1995:

"Een wezenlijk probleem bij de behandeling van de aanbevelingen - die ik overigens volledig onderschrijf - is dat deze vrijwel zonder uitzondering veel verder reiken dan de competentie van de Minister van Verkeer en Waterstaat. Vanuit Nederland het buitenland de wet voorschrijven of de wereld luchtvaart procedures opleggen is onmogelijk. In hoofdzaak zal langs de weg van overtuiging en communicatie getracht worden andere partijen er toe te bewegen de aanbevelingen over te nemen, en dat is ook gebeurd. Over het algemeen kan de respons positief tot zeer positief genoemd worden."

Niettemin is de Raad tevreden over de gegeven antwoorden en de situatie zoals die zich tot op heden ontwikkeld heeft.

Het reusachtige modificatie programma aan de Boeing 747 verloopt volgens schema en zal op tijd worden afgerond.

Externe camera's om vanuit de cockpit schade te kunnen zien zullen naar alle waarschijnlijkheid niet worden ingevoerd. De nadelen blijken groter te zijn dan de voordelen.

De Raad beschouwt aanbeveling 10, waarin staat dat vliegers en verkeersleiders bij de afhandeling van noodsituaties ook het risico van derden dienen mee te wegen nog als een open zaak.

Over voor de hand liggende maatregelen zoals het aanwijzen van de meest veilige baan bij de heersende windcondities en het eerst boven zee evalueren van de noodsituatie als dat, gezien de urgentie van de zaak, nog mogelijk is, is in de discussies tussen vliegers en verkeersleiders een zelfde inzicht ontstaan.

Postadres Postbus 575, 2130 AN Hoofddorp
Bezoekadres Saturnusstraat 71, 2132 HB Hoofddorp

Telefoon 023 5663215
Telefax 023 5624120
Telex 74592 ridli nl.



- 2 -

Eind 1995 heeft de Flight Safety Foundation in opdracht van de RLD een rapport uitgebracht over het verschil in veiligheid tussen een "precision approach" en een "non precision approach". Het blijkt dat de eerste soort naderingen vijf maal zo veilig is als de tweede. Hoewel de conclusie primair betrekking heeft op vliegtuigen waar in principe niets aan mankeert, zijn er goede redenen om aan te nemen dat dit voor vleugellamme vliegtuigen zo mogelijk in nog sterkere mate geldt. Dit betekent dat het geen aanbeveling verdient een in nood verkerend vliegtuig afwijkende procedures te laten volgen. Dit zou de kans op een ongeval alleen maar verhogen. Volgens de voorlopige berichtgeving hierover was bij het ongeval met de Hercules op Eindhoven ook sprake van een "non precision approach" en was het niet goed uitvoeren hiervan in feite de oorzaak van het ongeval. Met deze informatie vooralsnog wel voorzichtig omgaan.

Op wat langere termijn wordt het steeds meer waarschijnlijk dat, mede door de veel nauwkeuriger navigatie mogelijkheden dankzij satelliet navigatie (GPS), meer gecompliceerde procedures normaal gaan worden. De primaire drijfveer daarbij is het op routine basis vermijden van aaneengesloten bebouwing ten behoeve van geluidhinder reductie maar de daarvoor gedefinieerde procedures zouden ook voor veiligheidsdoeleinden een bijdrage kunnen leveren indien zij de werkbelasting van de bemanning niet wezenlijk vergroten. Verwacht wordt dat één en ander tussen de vijf en tien jaar vanaf heden een feit zou kunnen zijn.

ir.H.N. Wolleswinkel