

Het El Al ongeval op 4 oktober 1992

In deze algemene inleiding wil ik kort stilstaan bij de juridische, organisatorische, onderzoekstechnische en voorlichtingsaspecten. Daarna zal ik in het kort nog even ingaan op de resultaten van het onderzoek.

Juridische aspecten

Het ongeval
Toen het El-Al ongeval gebeurde, was nog steeds de oude Luchtvaartrampenwet van kracht. De nieuwe Luchtvaartongevallenwet was reeds door de Tweede en Eerste Kamer aangenomen, maar nog niet door de Minister in het Staatsblad gepubliceerd en derhalve nog niet van kracht. Volgens de oude wet is de DG RLD min of meer automatisch de Vooronderzoeker. De facto wordt het vooronderzoek altijd door de directeur Luchtvaartinspectie gedaan. Ook in dit geval had de Minister weinig andere keus dan de directeur Luchtvaartinspectie te benoemen. Om meer dan één reden riep dat vraagtekens op.

Om te beginnen had de Minister meer dan een half jaar gewacht met het van kracht verklaren van de nieuwe wet. Daarnaast waren er wat premature uitspraken gedaan over de rol van de Luchtverkeersbeveiliging. De benoeming van een ambtenaar van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat werd derhalve met grote argwaan bekeken. De pers schreef er over het algemeen erg kritisch over, en diverse kranten hebben zich zeer ingespannen om iets negatiefs over mijn persoon te ontdekken. Gelukkig had ik geen skeletten in de kast hangen, en heeft dit onderzoek ook niets opgeleverd.

Op 1 Februari 1993 werd de nieuwe Luchtvaartongevallenwet van kracht. Volgens deze wet adviseert de Raad voor de Luchtvaart aan de Minister, wie zij als vooronderzoeker dient te benoemen. De Minister besloot om bij het ingaan van de nieuwe wet ook in dit geval de Raad advies te vragen. Mede dankzij mijn jarenlange relatie met de Raad, en ook de wijze waarop met de Raad werd samengewerkt ^{bij} ~~inzake~~ het El-Al ongeval tot op dat moment besloot de Raad unaniem mij voor te dragen als de vooronderzoeker voor dit ongeval. Op een enkele uitzondering na verstomde daarmee de kritiek op de benoeming van mijn persoon in deze zaak.

Organisatorische aspecten

Het El-Al ongeval was organisatorisch gezien buitengewoon gecompliceerd, vanwege de vele partijen die daarbij betrokken zijn. Ik noem de RLD, de FAA, de NTSB, Israëlische autoriteiten, Boeing, Pratt & Whitney, en El-Al. Al deze instanties en bedrijven hebben onmiddellijk deskundigen naar Nederland gestuurd. U kunt zich voorstellen dat dit een nogal hectische situatie opleverde. Meer dan 40 mensen die ieder vanuit hun eigen invalshoek en vanuit hun eigen belang proberen om op één of andere manier in het onderzoek te participeren. Mensen ook uit zeer verschillende landen en vanuit zeer verschillende culturen werkend en denkend.

Toch is het gelukt dit proces in goede banen te leiden, en enerzijds maximaal gebruik te maken van de expertise die deze heterogene groep in zich borg, en anderzijds de partijen tevreden te stellen ten aanzien van de door hen gewenste informatie en invloed.

In eerste instantie is dit gedaan door de groep onder te verdelen in een aantal werkgroepen die ieder een eigen opdracht kregen. Aanvankelijk rapporteerden de groepen twee maal per dag, later werd er iedere dag een briefing gehouden waarbij alle relevante informatie werd uitgewisseld. Dit heeft goed gewerkt. In een volgende fase ontstaat er dan een "tien kleine nikkertjes" effect. Na enkele weken hebben velen het wel gezien, zeker als ze ervan overtuigd zijn dat hun belangen geen gevaar lopen.

In de daarop volgende fase werd veel middels correspondentie afgehandeld. Bijzondere vermelding verdient de steun van de NTSB, die door het beschikbaar stellen van één van hun toponderzoekers, de heer Bob Benzon, belangrijk heeft bijgedragen aan de samenstelling van het rapport.

Alles op alles werd gezet om het rapport inderdaad zo snel mogelijk beschikbaar te hebben. Het ongeval was buitengewoon belangrijk. De 747 is de ruggegraat van de wereld-luchtvaart, en er waren twee ongevallen gebeurd met vliegtuigen van dit type, die vrijwel identiek waren. Het is inderdaad gelukt om het ongevalsonderzoek midden 1993 af te sluiten. Een belangrijk element daarin is geweest de twee-daagse workshop, die door alle betrokken partijen als een groot succes werd gezien. Het is gelukt om aan de hand van de beschikbare teksten vrijwel volledige overeenstemming te bereiken tussen alle betrokken partijen. Persoonlijk beschouw ik dit nog steeds als één van de grootste prestaties in dit onderzoek.

Het onderzoek

Aanvankelijk was niet duidelijk dat er inderdaad twee motoren van het vliegtuig waren afgevallen. De eerste motor liet zich snel vinden, het vinden van de tweede motor heeft meer dan een week geduurd. Het almaar niet kunnen vinden van die tweede motor, gaf op een gegeven moment nogal wat spanningen in het onderzoeksteam. Gelukkig werd net toen dit onaangenaam begon te worden, de tweede motor gevonden. Een saillant aspect is dat de moderne opsporingsmethoden in een situatie zoals die zich bij de Randmeren voordoen, niet bruikbaar bleken te zijn.

Zoals bekend, was de situatie in de Bijlmer bijzonder dramatisch. Dit heeft een negatieve invloed gehad op het verzamelen van de wrakstukken van het vliegtuig. Met name toen Burgemeester van Thijn, om overigens zeer begrijpelijke redenen, verordonneerde dat alles voor vrijdagavond opgeruimd moest zijn, is het ^{opruimen} ~~bergen~~ van de chaos in een zeer hoog tempo ^{verlopen} gekomen. Dit heeft het sorteren van puin, ^{schroot} ~~ijzer~~ en vliegtuigdelen bepaald geen goed gedaan. Het puin werd afgevoerd naar een tweetal stortplaatsen, het metalen afval naar een schroothandelaar, en de vliegtuigonderdelen naar Schiphol-Oost.

Omdat vitale onderdelen niet vindbaar bleken bij een nadere sortering op Schiphol Oost, is besloten de stortplaatsen nogmaals grondig door te zoeken. Dit heeft nog een aantal belangrijke vliegtuigonderdelen opgeleverd die bijgedragen hebben tot de conclusies van het ongeval.

Het is op zijn minst waarschijnlijk dat de Cockpit Voice Recorder, die nooit teruggevonden is, bij het oud ijzer terechtgekomen is. De schroothandelaar bleek wat al te voortvarend te werk te zijn gegaan en het was niet meer mogelijk het oud ijzer opnieuw op vliegtuigonderdelen na te zoeken. Met nadruk zei hier gesteld dat de Flight Data Recorder zeer belangrijke informatie verschaft heeft, en dat de Cockpit Voice Recorder waarschijnlijk toch van secundair belang zou zijn geweest.

Bij een identiek ongeval in Taiwan was het net andersom; daar is de Cockpit Voice Recorder wel teruggevonden, en de Flight Data Recorder niet. De informatie van de Cockpit Voice Recorder bij dit ongeval bleek nauwelijks relevant.

Voorlichting

De geweldige publieke belangstelling voor de ongeval, maakte het noodzakelijk om aan de voorlichting veel aandacht te besteden. In Nederland was tot dus verre een uiterst terughoudend beleid gevoerd als het ging om voorlichting over ongevallenonderzoek. In dit geval was dat niet vol te houden. In een aantal persconferenties werd steeds zo goed mogelijk de stand van zaken weergegeven. Een dilemma dat zich daarbij voordoet is dat snel en zeker hierbij op gespannen voet staan. Er is voor gekozen ook informatie te verstrekken waarvan op dat moment bepaald nog niet zeker was of het wel juist was. Wanneer later andere gezichtspunten naar voren kwamen, of de nieuwe informatie tot een andere theorie leidde, dan werd dat gecorrigeerd. Over het algemeen heeft de pers dit redelijk opgepakt en daar ook begrip voor getoond. Alleen het dagblad Trouw is tot het bittere einde doorgegaan met zijn pogingen het vooronderzoek in een kwaad daglicht te plaatsen. Uiteindelijk heeft dit geculmineerd in de publikatie van het boek "Gowing down, gowing down" van de betreffende Trouw-journalist, dhr. Vincent Dekker. Persoonlijk was ik niet ongelukkig met deze publikatie, omdat het een goede aanleiding vormde alles nog weer eens op een rijtje te zetten. Van de vele aantijgingen is weinig of niets overgebleven.

Resultaten

Na enkele weken was duidelijk dat de pylon van motor 3 van de vleugel was losgebroken als gevolg van vermoeiingsverschijnselen. Dit is één van de moeilijkste periodes geweest. De vraag lag levensgroot op tafel of het nog verantwoord was om met de 747 door te vliegen.

Er is zelfs even sprake van geweest om het Nederlandse luchtruim te sluiten voor 747 vrachtvliegtuigen. In nauw overleg met Boeing en FAA zijn zeer intensieve inspectie-programma's ontwikkeld, en op grond daarvan kon worden besloten het vliegtuig niet aan de grond te zetten. De inspectie-programma's zijn steeds verder verbeterd. Toch heeft Boeing besloten om het vermoeiingsprobleem aanzienlijk rigoreuzer aan te pakken. De pylon-constructie van de 747 wordt zeer ingrijpend gewijzigd. In feite wordt de constructie "fail safe" gemaakt. De totale kosten van dit programma bedragen naar schatting 1 miljard dollar. Dit is veruit het grootste modificatie-programma dat ooit in de geschiedenis van de luchtvaart is uitgevoerd als gevolg van de resultaten van een ongevallenonderzoek. Ook op operationeel gebied waren er wijze lessen te trekken uit de resultaten van het onderzoek. De vraag doet zich voor: wat doe je daarmee? Besloten is om te proberen de luchtvaart daarvoor te interesseren. Tijdens presentaties voor de ICAO, IATA en Flight Safety Foundation, is aandacht voor deze zaak gevraagd en ook gekregen. Daarnaast heeft Boeing een algemene publikatie over de lessen uit dit ongeval verwerkt in een zeer lezenswaardig geschrift over hoe te handelen in geval van zeer extreme omstandigheden.

Tenslotte

Mede dankzij het feit dat in Nederland veel expertise aanwezig is, zowel op het gebied van materiaalkunde als op het gebied van vliegeigenschappen en een grote kennis over de 747, was het mogelijk om een onderzoek te doen dat door de internationale luchtvaartgemeenschap als zeer hoogwaardig werd onderkend. Met name de NTSB was zeer enthousiast over het niveau en de gevolgde procedure. Ik denk dat we het als Nederland goed gedaan hebben. Ik dank U wel voor Uw aandacht.