

Review (beperkt) van boek: Going Down Going Down van Vincent Dekker

uitgave september 2022

‘grensoverschrijdende journalistiek?’

Luchtvaart Ongevallenonderzoek zoals bepaald volgens ICAO Annex 13 dient de oorzaak van het ongeval te achterhalen en maatregelen aan te bevelen om herhaling van een ongeval te voorkomen. Men is niet op zoek naar schuldigen: dat kan indien nodig via een strafrechtelijk proces.

Inleiding met gedachten en vragen van mijn (Henk Pruis’) kant

Het kennen van de waarheid is (of kan zijn) het begin van een verwerkingsproces, hoe hard of onverwacht die waarheid soms ook is. Dat geldt zeker voor de bewoners van de Bijlmermeer die een verschrikkelijke luchtvaartramp hebben meegemaakt.

Onduidelijkheid over de vliegramp geeft (na 30 jaar nog steeds) onzekerheid en dat ontnemt mensen de mogelijkheid om zaken goed op een rijtje te zetten.

Is er nu werkelijk zo ontzettend veel onduidelijk als de schrijver ons wil doen geloven en wat zijn die overblijvende onduidelijkheden dan?

Als op zich goede en terechte vragen van de media aantoonbaar tot de verkeerde antwoorden leiden.....waar komen we dan terecht?

Wat kun je verwachten als het Nationale Archief met betrekking tot de dossiers van de Bijlmer-ramp wordt ontsloten en een invloedrijke schrijver / journalist nu ondanks een veelheid aan bewijzen en analyses de werkelijkheid al niet kan accepteren? Is het echt zo dat de overheid ‘iets moedwillig’ te verbergen heeft, zoals wordt gesuggereerd?

Was er een kans geweest dat de schrijver - die beschikt over een groot podium - in een terugblik na 30 jaar de vele onjuistheden had kunnen corrigeren? Waarom heeft hij dat niet gedaan en er juist nog wat spektakel aan toegevoegd?

Is de schrijver eigenlijk wel een waarheidszoeker of waarheidsvinder en waarom laat hij het dan na 30 jaar na om goed onderzoek te doen met alle sinds 1994 ter beschikking gekomen onderzoeken en publicaties die een genuanceerder beeld van het ongeval geven?

Beschikt de schrijver wel over betrouwbare informatie van zijn bronnen of heeft hij voldoende toegang tot betrouwbare informatie om zijn beweringen te kunnen onderbouwen? Zoekt hij naar de kern van de problematiek of naar de randverschijnselen?

Respecteert de schrijver de grondbeginselen van goede onderzoeksjournalistiek, te weten het zorgvuldig checken van zijn informatie (doodzonde nummer 1 is het slecht checken van informatie bij van elkaar onafhankelijke bronnen) en het tonen van respect (doodzonde nummer 2 is het toepassen van het principe van hoor en wederhoor: het niet toepassen van hoor en wederhoor is een democratisch verzuim)?

Hoe is de kwaliteit van onderzoeksjournalistiek gewaarborgd? Bestaat er een (geaccepteerd) systeem van interne en externe kwaliteitsborging die publicaties tegen het licht houdt en waar nodig corrigerend optreedt of een evenwicht aanbrengt? Is daar eerst een melding van externe personen

of betrokkenen voor nodig voordat men (de beroepsgroep) erover nadenkt om bedenkelijke onderzoeksjournalistiek te onderzoeken (met het hedendaagse risico op ‘cancelen’ van de melder/klokkenuider?).

De herziene uitgave van Going Down Going Down "grensoverschrijdende laakbare 'onderzoeks' - journalistiek en geschiedvervalsing"?

De herziene uitgave van het boek uit 2022 is hetzelfde als het boek uit 1994, maar aangevuld met hoofdstukken naar aanleiding van de parlementaire enquête in 1998 en 1999.

Het verschijnen van de heruitgave van het boek is gekoppeld aan de 30 jarige herdenking van de Bijlmerramp door de KRO-NCRV in september en oktober 2022. Het is waarschijnlijk geen toeval dat het boek eind september verschijnt, vrijwel synchroon met de KRO-NCRV activiteiten.

De schrijver / journalist Vincent Dekker is de voornaamste adviseur van de drama serie schrijver Michael Leendertse . Dit is te lezen op de KRO-NCRV website over de rampvlucht. Zijn karakter 'speelt' een hoofdrol in de drama serie. Hij is niet alleen betrokken bij de totstandkoming van het scenario, maar speelt ook een min of meer heldhaftige rol als vasthoudend journalist die tegen alle stromen van naar zijn mening 'misleidende informatie van de overheid' in roeit. Maar ook in de podcast en de documentaire speelt de schrijver van het boek een vooraanstaande rol als journalist en als zelfbenoemd 'luchtvaartdeskundige'. In de documentaire van Noam Pinchas in januari 2023 krijgt Dekker ook een voorname rol toebedeeld: het lijkt er vaak op alsof hij over meer kennis en informatie beschikt dan de ongevallenonderzoekers of onderzoekers op velerlei maatschappelijke, medische en media-sociale onderwerpen. Daarbij moet bedacht worden dat hij bijvoorbeeld nooit een volledige set van de **Digital Flight Data Recorder (DFDR)** data te zien heeft gekregen. Hij krijgt veel tijd om zijn opvattingen te communiceren. Er volgen veel interviews in diverse dagbladen en media aankondigingen voor en na de uitzendingen van de KRO-NCRV.

De schrijver geeft op de KRO-NCRV website ramplucht aan binnen een jaar na de ramp een samenwerkingsverband gevormd te hebben met onder andere Pierre Heijboer, Joost Oranje en Rob de Lange (Trouw, Volkskrant, Nieuwsuur en Zembla). Deze journalisten bespraken volgens de schrijver ontwikkelingen in 'het geheim' en de besprekingen moesten leiden tot geloofwaardiger nieuwsartikelen in de landelijke dagbladen van op zich 'onwerkelijke of twijfelachtige' verhalen.

Joost Oranje heeft overigens aangegeven dat een dergelijk samenwerkingsverband, zoals geschetst door de schrijver, niet heeft bestaan en spreekt meer van incidenteel (professioneel) 'intercollegiaal contact'. Echter, de schrijver van Going down going down (GDGD) en de KRO-NCRV laten de artikelen op haar website ongecorrigeerd en de schrijver meldt in publicaties na de rampvlucht series een voortgaande samenwerking in kranten artikelen (december 2022 Noord Hollands Dagblad kerstbijlage). Het heeft er alle schijn van dat de schrijver de reputatie van een gelauwerde onderzoeksjournalist gebruikt om zijn eigen geloofwaardigheid te vergroten.

De schrijver oordeelt in zijn boek over situaties waarbij hij geen toegang tot alle beschikbare informatie heeft gehad (bijvoorbeeld de DFDR data, de rapporten met betrekking tot de 'bevindingen van de schade (de zogenaamde factual findings)' en de rapporten van de analyse van de schade en specifiek expertise rapporten van het Nationaal Lucht en Ruimtevaart Laboratorium).). Hij trekt in publicaties vrij direct na de ramp (te) snel conclusies op basis van ooggetuigenverklaringen en uitspraken van niet bij het onderzoek betrokken experts, terwijl gebeurtenissen binnen het ongevallenonderzoeksteam nog niet altijd voldoende zijn uitgezocht en de exacte bewijsvoering nog niet afgerond is. Er gelden in een onderzoek strenge regels voor wat betreft de acceptatie van bewijsvoering. Hij heeft niet gewerkt in een team dat tot afgewogen besluiten moet komen en waar alle voors- en tegens- met alle partijen besproken wordt. Hij laat belangrijke feiten achterwege en baseert zijn mening regelmatig op 'single source information' en / of geruchten die direct al of kort daarna aantoonbaar onjuist blijken te zijn. Hij ontkent feiten en bewijsvoeringen en speculeert. Indirect kwalificeert hij onder ede afgelegde verklaringen in een parlementaire enquête als onwaarheden en soms noemt hij die personen bij naam (KLM gezagvoerder Griffioen bijvoorbeeld, die iets 'erger dan meined' gepleegd zou hebben). Ook wordt de onder ede afgelegde verklaring van de dienstdoende verkeersleider niet gerespecteerd.

(toevoeging: volgens gepubliceerde informatie (de Groene Amsterdammer nr. 26 van 26 juni 1996) bleek de journalist de heer Dekker in zijn onderzoeken ondersteund te worden door de Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer. De werkgroep ageerde tegen de intensiteit van het vliegverkeer boven de flats in de Bijlmer en beweerde zoveel fouten in het eindrapport te hebben gevonden dat er van dit rapport van de Raad van de Luchtvaart 'niets' overbleef)

Hij construeert verdachtmakingen tegenover personen, deskundigen, de overheid en instituties en trekt niet alleen het oordeel van onderzoekers en deskundigen in twijfel, maar denkt het zelf beter te weten zonder een goede onderbouwing te kunnen leveren. Hij creëert verwarrende scenario's die onduidelijk lijken maar feitelijk juist erg helder zijn en die daardoor zijn lezerspubliek op het verkeerde been zetten. De schrijver laat bij de heruitgave van zijn boek in 2022 alle aanvullende informatie en corrigerende krantenartikelen in de periode 1999 tot 2022 weg, die een genuanceerder beeld van de omgang met het ongeval kunnen geven en volhardt in een tunnelvisie.

De schrijver respecteert de grondbeginselen van goede onderzoeksjournalistiek in een aantal specifieke gevallen niet. Dat wil zeggen: slecht checken en weinig respect (de eerste twee doodzonden op de lijst van 7 doodzonden van de Volkskrant zoals gepubliceerd op 10 november 2001).

De schrijver steekt geen energie in het opbouwen van goede of vertrouwelijke relaties met autoriteiten/deskundigen/instanties, maar gaat als een olifant door de porseleinkast (mening H.A. Pruis) en verifieert zijn informatie slecht.....daardoor verspeelt hij de goodwill bij veel partijen, waardoor het ook weer moeilijker wordt om de goede informatie te krijgen en hij in het gevaarlijke oerwoud van 'informanten' terechtkomt die ook moeilijkheden hebben om hun informatie goed te onderzoeken en te verifiëren (onder andere dus bij de Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer). Experts in het team van het vooronderzoek van de Raad voor de Luchtvaart die hem tijdens site-meetings tijdens persconferenties op andere gedachten proberen te brengen slagen daar in specifieke gevallen niet in. Ook na de parlementaire enquête lijkt het erop dat hij zich nauwelijks in de materie verdiept: na 30 jaar lijkt er nog geen enkel probleem opgelost.

De schrijver ontkent in 2022 dat er enig bewijs bestaat, ook naar aanleiding van de parlementaire enquête in 1998 en 1999 en welk onderzoek dan ook dat verricht is na 1998-1999, die zijn stellingnamen (de schrijver noemt het feiten) in zijn boek *Going Down, Going Down* uit 1994 ontcrachten (bladzijde 13 quote: "alle feiten uit 1994 staan nog recht overeind" unquote).

Hiermee begeeft Dekker zich op het gebied van misleiding van het publiek, geschiedvervalsing en is er naar mijn mening sprake van laakbare journalistiek. Voor de onderzoeksjournalistiek, die van essentieel belang is van een goedwerkende democratie, is het boek *Going Down Going Down* een voorbeeld van bedenkelijke kwaliteit, maar wellicht zeer interessant voor Bijlmer bewoners die hunkeren naar *echte* informatie. Het boek van Dekker wordt volgens de Atheneum Boekhandel in Amsterdam-Zuid namelijk uitstekend verkocht.

Een overheid die onderzoek doet naar een complexe ramp heeft daarvoor tijd nodig, is gebonden aan nationale en internationale wet- en regelgeving en dient getuigen ook - daar waar nodig - te beschermen. Er gelden voor de overheid in zijn algemeenheid maar zeker voor de luchtvaartsector strenge eisen voor wat betreft de kwaliteit van de bewijsvoering. Die overheid is niet altijd in staat om alle informatie meteen op tafel te leggen omdat alle informatie goed onderzocht en meermaals geverifieerd moet worden. Die overheid kan niet op elk moment journalisten tot detailniveau toelaten tot op een informatie-niveau dat journalisten het ongevalonderzoek als het ware 'zelf gaan verrichten' met hun eigen getuigen. Het is in de complexe situatie na de ramp in 1992 ook voor 'de overheid' bijna ondoenlijk om journalisten die onjuistheden publiceren achterna te zitten om kostbare tijd te verspillen aan het bestrijden van geruchten en speculaties terwijl de energie en capaciteit nodig is om het onderzoek goed te kunnen doen. Natuurlijk begrijpt iedereen dat een ramp van een dergelijk omvang ook *groot nieuws* is. Volledige verantwoordelijkheid zal in een eindrapport (dat is gebaseerd op een rapport van vooronderzoek) worden afgelegd. Het eindrapport is getoetst door de Raad voor de Luchtvaart en de vele betrokken partijen. De overheid wees in de eerste dagen na de ramp al wel op het risico van te makkelijk afgaan op getuigenverklaringen die niet altijd goed geverifieerd konden worden.

Opmerking: strikt genomen bestaat de raad voor de Luchtvaart niet meer, die is in 1999 opgegaan in de Raad voor de Transportveiligheid en in 2005 opgevolgd door de Onderzoeksraad voor Veiligheid.

Vanzelfsprekend is het wel een noodzaak dat een overheid zo transparant als mogelijk met de vragen van de media omgaat.

Daar heeft het wellicht nog wel eens aan ontbroken door van allerlei oorzaken (politieke bemoeienis, cultuur van de RLD, persoonlijke opvattingen van de vooronderzoeker).

Na het lezen van "*Going Down Going Down*" trek ik ook de volgende conclusies:

- (reeds aangehaald) ...De schrijver respecteert de grondbeginselen van degelijke onderzoeksjournalistiek in een aantal specifieke gevallen niet (checken en respect);
- De schrijver slaat in specifieke gevallen uitleggen door experts af (Klumper, Tigchelaar) en creëert verwarring;
- De schrijver heeft na 30 jaar niets geleerd van zijn fouten en is niet in staat tot zelfreflectie: de fout ligt altijd bij anderen en nooit bij hemzelf;
- De schrijver heeft maar zeer beperkt inzicht in het leed dat hij anderen (hulpverleners maar ook slachtoffers) heeft berokkend: voor zover dat inzicht nog zou bestaan toont hij geen enkel inzicht en empathie in de situatie van de deskundigen die hij veroordeelt (grootste voorbeelden: ir. H.N. Wolleswinkel, de verkeersleiders, de gezagvoerder?): alleen de auteur ziet de zaken scherp!;
- De schrijver onthoudt het publiek, maar vooral ook de slachtoffers, in 1994 maar zeker in 2022 essentiële (allang) bekende informatie die voor hen van belang is, en die niet bijdragen aan een evenwichtige onderzoeks-journalistieke beschouwing (maar de indruk wordt verkregen dat een evenwichtige beschouwing ook niet gewenst is....);

- De schrijver voedt het beeld dat de overheid in zijn algemeenheid niet te vertrouwen is, en in het bijzonder de RLD en dan ook nog gericht op personen en individuen (bijvoorbeeld Wolleswinkel en 'consorten');
- Voor slechts een klein gedeelte van de media bedoeld: Voor een aantal dagbladen: sommige actoren van de 'op onthulling gerichte of gedreven' media zijn niet in staat om kritisch op zichzelf te reflecteren en hun eigen rol tegen het licht te houden, en hebben in individuele gevallen geen belang bij de correctie van foutieve informatie aan het publiek (bijvoorbeeld in specifieke gevallen Dekker zelf, Trouw, Volkskrant, KRO-NCRV). Ze zouden ook na 30 jaar nog liever nieuwe onthullingen zien om aan te tonen dat er essentiële tekortkomingen waren wellicht omtrent het vervoer van biologische en chemische wapens, het 'verzaken' van de Parlementaire Enquete Commissie door onnauwkeurig of on-afgerond onderzoek;
- De schrijver gaat uit van weinig moreel besef van met name de onderzoekers van de luchtvaartramp: die stoppen 'immers' alles in de doofpot? De hulpverleners van de Brandweer en het IRT lijken de dans te ontspringen. De pijlen worden afgevuurd richting de RLD, BVOI, De Raad voor de Luchtvaart en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Daarnaast zijn de volgende observaties te maken:

- Er is een grote voorzichtigheid geboden bij 'conclusies' die zijn gebaseerd op de informatie van 1 bron, want dit kan makkelijk tot verkeerde bevindingen leiden (bijvoorbeeld de 'vondst van de DFDR' door Gerda Mostaard);
- Ook als er informatie is van meerdere (schijnbaar) onafhankelijke bronnen, moet daarmee nog steeds voorzichtig omgegaan worden als er 'harde data' voorhanden zijn waarvan geconcludeerd is dat die als geloofwaardig moeten worden gezien. Ook harde data moeten op geldigheid onderzocht worden (bijvoorbeeld: DFDR en RADAR Tapes en Verkeersleiding communicatie; bijvoorbeeld het reden van het afbreken van de motoren knallen/steekvlammen/vastlopen/oververhit raken);
- Het is heel makkelijk om verwarring te zaaien, en lezers op het verkeerde been te zetten (bijvoorbeeld momentopnamen van elkaar tegensprekende bewindspersonen en instanties die vrij snel daarna alweer gecorrigeerd worden, bijvoorbeeld over de vondst van de DFDR of CVR);
- Getuigen kunnen enorm teleurgesteld zijn als hun verhaal of getuigenis niet geaccepteerd kan worden omdat de bewijsvoering 'te dun' wordt geacht of niet onafhankelijk bevestigd kan worden (bijvoorbeeld scheefstand van de motoren door foto's van Bertholet, zie rapport TNO: hadden de GWK, BWK en gezagvoerder ook tijdens de pre-flight check een scheefstand van de motoren geconstateerd?);
- Het is heel makkelijk om te zeggen dat er 'niet naar mensen geluisterd is'. Van de vele honderden getuigen zullen er zeker vele zijn die zich niet gehoord voelen, zeker bij een ongeval dat zoveel emoties oproept (bijvoorbeeld de vele ooggetuigen die een 3^e rondje hebben gezien);
- Het is heel makkelijk om op de emoties van mensen in te spelen (voorbeeld: het vliegtuig vervoerde gevaarlijk uranium: de KRO-NCRV drama serie en podcast spelen hierop perfect in);
- Niet duidelijk zichtbaar maar toch relevant: Uitsluiting of afwijzing van een aantal primaire bronnen die aangeboden hebben om een uitleg te geven kan ertoe leiden dat niet het hele plaatje verkregen wordt en er geen inzicht kan ontstaan in de keuzen die tijdens een onderzoeksproces gemaakt zijn (bijvoorbeeld het afwijzen of niet benutten van een geboden kans om met verantwoordelijke RLD experts te spreken);
- De schrijver bespreekt geen enkel nuancerende publicatie, discussie, krantenartikel of (wetenschappelijk) onderzoek dat is verricht na 1994 dat hem in zijn overtuigingen kan bijsturen en die de lezer tenminste nog een indruk zou kunnen geven van journalistieke neutraliteit ?

- Was er in 1999 niet een discussie in de vakgroep van (onderzoeks)-journalisten geweest en heeft de Groene Amsterdammer hier niet over gepubliceerd?.

criteria voor beoordeling

Het boek is getoetst met telkens de volgende criteria en vragen in het achterhoofd:

- Worden de grondbeginselen van degelijke onderzoeksjournalistiek gerespecteerd (zorgvuldige checken en tonen van respect)?;
- Is de informatie die de schrijver van zijn bronnen verkrijgt betrouwbaar?;
- Worden bronnen die geacht worden betrouwbare en gecheckte informatie te verstrekken wel / niet vertrouwd?
- Vertellen bronnen verhalen uit directe waarneming of uit indirecte waarneming (verhalen die ze hebben van 'horen zeggen')?
- Welke harde en toetsbare gegevens uit 1^e hand zijn beschikbaar om beweringen en of geruchten te weerleggen?
- Worden de verklaringen van (single en/of multiple) bronnen weerlegd door 'harde data' en bewijzen van 'multiple sources' of onder ede afgelegde en getoetste verklaringen?;
- Hoe wordt omgegaan met 'single source informatie' (informatie uit 1 bron is erg riskant: 1 bron is geen bron), vooral als die informatie aantoonbaar fout blijkt te zijn?;
- Als artikelen van verschillende onafhankelijke dagbladen zijn gebaseerd op foutieve informatie van 1 bron, vergroot dat schijnbaar de geloofwaardigheid publiekelijk misschien wel, maar is er dan sprake van misleiding van het publiek?;
- Speculatie en framing van verhalen zijn natuurlijk verleidelijk, maar ook gevaarlijk. Wanneer zien we dat in het boek en wat is erover te zeggen
- Zijn harde waarheden weggelaten?: 'waarheden' die niet 'in je verhaal' passen ondergraven de geloofwaardigheid van je eigen constructies en beweringen: waar laat de schrijver informatie weg die eigenlijk een essentieel onderdeel van evenwichtige onderzoeksjournalistieke werkzaamheden had moeten zijn?
- Is er sprake van het telkens weer opvoeren van allang officieel ontkrachte informatie?
- Niet te verifiëren waarneming/bewering doordat auteur geen bewijzen overlegt (tijd, plaats, omstandigheden, 2^e ontbrekende bron, geen expertise, geen melding aan autoriteiten, onzorgvuldig gedane bewering)?
- Is er sprake van 'foutieve inkleuring' en waarom zou dat gedaan zijn?
- Waar spreekt de schrijver getuigenissen van onder ede afgelegde verklaringen tegen en verwerpt hij bewijsmateriaal van de Parlementaire Enquete?

Niet alle vragen kunnen beantwoord worden, omdat soms informatie ontbreekt. Echter, wat op een aantal vragen kan vanuit het onderzoeksperspectief in 1992 wel een antwoord worden gegeven.

Goede vragen van de auteur

De schrijver stelt goede vragen in zijn boek 'GDGD', dat wil zeggen vragen die elke onderzoeker, journalist of gezond denkende Nederlander zou stellen:

- Wat is er nu precies gebeurd waardoor het toestel (in de Bijlmermeer) neerstortte?;
- Waarom koos de gezagvoerder voor baan 27 in plaats van de door de verkeersleider aanbevolen baan 06?
- Waarom moest een vliegtuig in nood over bewoond gebied in Amsterdam vliegen, was dat niet veel te riskant?
- Was er een mogelijkheid om een landing op het IJsselmeer te maken en zou dat niet veel veiliger zijn geweest en veel slachtoffers hebben kunnen voorkomen? Kan de gezagvoerder een landing op water hebben overwogen en waarom heeft hij dat niet gedaan?
- Wat is de hoofdoorzaak van de Bijlmerramp: is dat nu de gebrekkige motorophanging of hebben de verkeersleiders en ELAL bemanning verkeerde keuzen gemaakt? Of is het een combinatie van factoren?

De volgende vragen behoren niet tot de vragen die beantwoord kunnen worden met een ICAO Annex 13 onderzoek naar de oorzaak van de ramp, maar kunnen vanzelfsprekend wel door een journalist gesteld worden:

- Wat is de invloed van zo'n ongeval invloed op de toekomst van Schiphol, die tot nu toe een groeiende luchthaven is geweest?
- Wat zijn de belangen die spelen (uitbreiding Schiphol, geld, macht, gesloten luchtvaartwereld, verdoezelen eigen falen, etc.)?
- Willen ELAL en Boeing (en de Israelische regering) hun belangen beschermen, en zo ja, hoe dan?
- Wat was de exacte lading van het toestel? Speelde die een rol? Waarom zou dat verborgen moeten blijven?
- Vervoerde het toestel militaire goederen?
- Was er sprake van 'een staat in een staat' op Schiphol, waarin de staat Israel te veel vrijheid kreeg om haar eigen gang te gaan zonder toezicht van buitenaf. Heeft Israel daar misbruik van gemaakt?

Op deze vragen wordt verder niet ingegaan in dit betoog.

Maar, de schrijver vergeet ook aantal essentiële zaken:

- Het onderzoek van de Raad voor de Luchtvaart wordt conform ICAO Annex 13 uitgevoerd en daarbij zijn de vliegtuig- en motorfabrikant (Boeing en Pratt & Whitney) en zijn Amerikaanse luchtvaart autoriteit (FAA = Federal Aviation Administration) en de Amerikaanse luchtvaart ongevallenraad (NTSB = National Transport Safety Board) alsook de luchtvaartmaatschappij ELAL betrokken, almede vele andere partijen (in een assisterende functie de politie, de rechterlijke macht, het gerechtelijk laboratorium, experts van de Nederlandse luchtmacht). Een concept ongevallen rapport wordt door alle partijen (Boeing, ELAL, FAA, NTSB, de

Israëlische Rijksluchtvaartdienst, de Commissie Lapidot (de door de staat Israël aangewezen accredited representative volgens ICAO Annex 13), Pratt & Whitney) besproken en wordt door de onafhankelijke Raad voor de Luchtvaart in het openbaar getoetst (14 en 15 oktober 1993). Partijen mogen een 'dissenting opinion' (een afwijkende mening over de toedracht van het ongeval of het rapport) indienen indien zij het met het rapport niet eens zijn. Ook de pers en de media kunnen hun mening publiceren over de afhandeling van de onderzoeken en de ramp;

- De conclusies van de onafhankelijke Raad voor de Luchtvaart kunnen niet zomaar hoofdzakelijk door 1 persoon beïnvloed of gestuurd worden, omdat het proces met de vele partijen en tegengestelde belangen een verregaande onafhankelijkheid verzekert. De heer Wolleswinkel trad op als de manager van het ongevalonderzoeksteam en moest in ieder geval over conclusies verantwoording afleggen aan meerdere partijen.

- Opmerking: de schrijver lijkt ervan uit te gaan dat de vooronderzoeker de heer H. N. Wolleswinkel alles een bepaalde kant heeft willen en kunnen opsturen.....en gaat daarbij uit van een nogal negatief mensbeeld, weinig moreel besef, en gedrevenheid door persoonlijke en of 'nationale' luchtvaartbelangen.)
- Eigenlijk lijkt het erop dat iedereen die de schrijver tegensprekt of informatie onthoudt een laag moreel besef en laaghartige belangen heeft (onderzoekers, politici, deskundigen.....)..... Alleen de schrijver. Pierre Heijboer en politicus Van Gijzel kennen de waarheid.....?). Zelf historica Beatrice de Graaf krijgt 'een veeg uit de pan' als een antwoord op een vraag van Dekker uitblijft (pagina 232 van GDGD).

Analyse van een aantal punten

In het voorwoord:

Item 1: Bladzijde 13:

De auteur legt uit hoe hij tot een heruitgave van zijn boek in 2022 is gekomen, en schrijft dat zijn boek geactualiseerd is met veel achtergrond informatie. Hij schrijft het volgende:

‘De feiten die ik 28 jaar (in 1994 voor de parlementaire enquête) geleden op een rij heb gezet, staan nog altijd recht overeind’.

Deze bewering van de schrijver is onjuist omdat ‘harde en onderbouwde’ bevindingen van het ongevalonderzoek en het rapport van de parlementaire enquête commissie dit tegenspreken. De fouten die in de uitgave van 1994 stonden staan nog steeds in de geactualiseerde uitgave van 2022. Het is zelfs ook zo dat gepubliceerde en weerlegde informatie geen plaats krijgt in de geactualiseerde uitgave. Het toont aan dat Dekker selectief met informatie omgaat.

De feiten worden verderop in dit geschrift benoemd en besproken.

(categorie: foutieve informatie, mogelijke laakbare journalistiek, potentiële geschiedvervalsing, zie de conclusies van het ongevalonderzoek en de parlementaire enquête, do not give me facts my mind is made up)

Item 2: Bladzijde 28:

De auteur schetst een beeld dat de RLD niet heeft opengestaan voor de aangedragen getuigenverklaringen van personen die hij gesproken heeft en vindt dat de RLD voor wat betreft de gevlogene route halsstarrig vasthoudt aan de visie die is ontstaan in de eerste dagen na het ongeval. Echter, als naar de feiten gekeken wordt, de conclusies van het eindrapport van de Raad voor de Luchtvaart en van de Parlementaire Enquête Commissie, blijkt het omgekeerde het geval te zijn. De auteur houdt halsstarrig vast aan zijn eigen inzichten die uit zijn eigen reconstructie met ooggetuigen is ontstaan.

“Do not give me the facts, my mind is made up”

Ik zal behandelen wanneer deze uitspraak rechtstreeks van toepassing is op de schrijver, en hij zich aan de historische feiten of onderzoeksresultaten onttrekt.

Item 3: Bladzijde 21:

Veel hooggeplaatste functionarissen tot aan De Minister toe verstrekken tegenstrijdige en verwarrende informatie.

“Verbazing over Maij-Weggen: De Minister van verkeer en Waterstaat meldde dat er 1 motor van het vliegtuig was gevallen”.

De Minister sprak zich uit 1 dag na de ramp toen bevestigde informatie, ooggetuigenverklaringen en geruchten elkaar tegenspraken. Het lijkt me aannemelijk en duidelijk dat de minister geen fout heeft gemaakt omdat zij haar informatie baseert op de melding van het beleidscentrum van 18.51 uur, een kwartier na de ramp. Het BC meldt dat het vliegtuig 1 motor heeft verloren, zie de bijlage in het boek op bladzijde 252.

Op maandagochtend bij de formatie van het onderzoeksteam was het al wel duidelijk dat er mogelijk 2 motoren van het toestel waren losgeraakt, maar dat moest natuurlijk eerst wel door eigen waarneming onomstotelijk worden vastgesteld.

Er was een strijd rondom de woordvoering: de Minister dacht dat zij de verantwoordelijkheid droeg voor de persconferenties, maar Wolleswinkel vond dat hij als onafhankelijke vooronderzoeker aangesteld door de Raad voor de Luchtvaart de zeggenschap over de woordvoering had. Er was namelijk bij aanvang van het ongeval onderzoek met de Minister van Verkeer en Waterstaat afgesproken dat het onderzoek zou gebeuren *in de geest van* de nieuwe luchtvaartwet die van kracht zou worden op 1 februari 1993, waarbij het onderzoek onder de onafhankelijke Raad voor de Luchtvaart kwam te vallen. Het heeft in de weken daarop nog wrijving gegeven tussen de Minister Hanja Maij-Weggen en de vooronderzoeker de heer Wolleswinkel.

(Ik was ten tijde van de persconferentie op het Gooimeer bij de berging van de 1^e motor direct betrokken en moest ervoor zorgen dat er geen beschadigingen aan de motor zouden komen. Ik heb nooit anders geweten dan dat er 2 motoren waren afgevallen en heb het pas vele jaren later via het boek van Vincent Dekker vernomen.)

(categorie: verschillende informatie bronnen waarbij de Minister van Verkeer en Waterstaat de lezing van het beleidscentrum aanhoudt en de schrijver niet bevestigde informatie krijgt van getuigen. Deze lezing wordt de dag erop wordt gecorrigeerd. De verwarring is simpel verklaarbaar, maar in het hoofd van de auteur begint het grootste vormen aan te nemen.

Item 4: Bladzijde 20:

De schrijver geeft aan dat de experts (onder andere de heer Benno Baksteen) meenden dat het de inschatting van de gezagvoerder van het vliegtuig moet zijn geweest dat hij nog veilig kon landen na het verlies van 2 motoren.

De gezagvoerder kon eigenlijk niet van tevoren inschatten hoe de situatie zich zou ontwikkelen, en dat die zich steeds zou verergeren. Niettemin zou een Boeing 747 ook op 2 motoren moeten kunnen vliegen. Het moet echter direct na het afvallen van de motoren duidelijk zijn geweest dat er sprake was van een ongebruikelijke situatie van de besturing met vrij veel stuurwiel uitslag naar links. Dit was vlak na het ongeval nog niet duidelijk.

Maar.... inderdaad landde een 4-motorige Boeing die ook motor 3 en 4 verloor boven Zuid Frankrijk met een noodlanding op de Franse luchtmachtbasis Istres vlak bij de middellandse zee op 31 maart

1992. Het toestel raakte ernstig beschadigd bij de landing maar de bemanning kon het vliegtuig ongedeerd verlaten.

Er is op dat moment – in de eerste dagen na het ongeval - nog geen reden om aan de inschatting van gezagvoerder Baksteen te twijfelen, maar nader onderzoek zal moeten uitwijzen hoe de vork in de steel steekt.

Er moet bij gezegd worden dat dit (Istres) toestel op ca 32000 feet de motoren verloor en dat de gezagvoerder voldoende hoogte en tijd had om de bestuurbaarheid van het vliegtuig te onderzoeken. De gezagvoerder van de ELAL Boeing 747 had niet zoveel tijd (8 minuten) en een geringe hoogte. Daardoor had de ELAL bemanning het veel moeilijker.

(categorie: de auteur spreekt eigenlijk 'voor zijn beurt'. Een gewone 2 engine out landing is met een B747 goed te doen. Gedegen onderzoek heeft tijd nodig: het bleek al snel dat er meer aan de hand was).

Item 5: Bladzijde 27 en verder en bladzijde 35:

“Te zwaar beladen de lucht in’.

Er wordt een heel hoofdstuk gewijd aan de te zwaar beladen B747 die te langzaam klimt, maar het blijkt al snel dat een vergissing in het aantal kilo's of liters kerosine (75000 eenheden, kilogrammen in plaats van liters) het vliegtuig niet te zwaar heeft gemaakt. Het ongevallen rapport van de Raad voor de Luchtvaart en de Parlementaire enquête maken dit verder duidelijk en bevestigen dat het vliegtuig niet te zwaar beladen was. De schrijver geeft dit zelf ook toe, maar laat nog een aantal keren in het boek verwarring ontstaan over het overbeladen toestel.

(categorie: mogelijke verspreking door een persoon in de top van het ministerie van VenW die allang door feiten van ongevallenonderzoek en Parlementaire Enquete achterhaald zijn).

Zie ook analyse van de vlieg-technische expert van het ongevallen onderzoeksteam van de Raad voor de Luchtvaart.

Item 6: Bladzijde 35:

De auteur probeert de persoon en het karakter van Wolleswinkel te beschrijven / analyseren, omdat Wolleswinkel niet erg blij is met de artikelen van de schrijver.

“Wolleswinkel is panisch boos’

Dit betreft informatie van een 'single source' die onvolledig is. Wolleswinkel is inderdaad een bijzonder mens, maar hij durft stelling te nemen en zijn rug recht te houden onder moeilijke omstandigheden. Dat vindt niet iedereen prettig. Zitten er RLD belangen achter of een persoonlijk controverser, vraagt de schrijver zich af?

Het echte verhaal is als volgt. Bij de 4-landen (CAA-UK, Luftfahrtbundesamt LBA, DGAC, RLD; de Engelse, Duitse, Franse en Nederlandse luchtvaartautoriteiten) certificering van de opvolger van de

Boeing 747 Classic (de Boeing 747-400) heeft Boeing geprobeerd om de 'verouderde' certificatie eisen te gebruiken voor de gemodificeerde / vernieuwde gewijzigde B747-400. Het betrof de verzwaarde eisen voor een 'explosive decompression', die een groter te beschouwen oppervlak in aanmerking moest nemen.

Er waren nogal wat problemen met een deel van de constructie van de romp van de Boeing 747 geweest, de zogenaamde sectie 41. Er was sprake van zwakheden en scheurvorming in de constructie die ook tot incidenten hebben geleid. Op de Boeing 747 Classic waren er uitgebreide modificatieprogramma's die de luchtwaardigheid van het vliegtuig moesten zien te handhaven en verzekeren.

De FAA, de primair certificerende Amerikaanse autoriteit, was niet bij machte gebleken de zwaardere certificatie eisen bij Boeing af te dwingen, maar de heer Wolleswinkel kreeg het als teamleider van een 4-landen certificatie door Europa wel voor elkaar dat Boeing aan de verzwaarde eisen moest voldoen. Dat betekende extra kosten en verlies van kostbare tijd voor Boeing en een vertraagde export van de nieuwe B747-400 naar Europa. Wolleswinkel toonde zijn onafhankelijkheid en 'hield zijn rug recht'. Hij werd gewaardeerd door de Europese overheidsinstellingen en had daarmee het ontwerp van de Boeing 747-400 naar een hoger veiligheidsniveau gebracht.

Het is dus geen persoonlijke afrekening van de heer Wolleswinkel zoals de schrijver van het boek ons wil doen geloven, maar een professionele houding van de heer Wolleswinkel die mogelijk ongelukken heeft voorkomen.

Dat de 747-400 hiermee maanden later naar Nederland geëxporteerd kon worden, kwam zeker de Europese luchtvaartmaatschappijen, waaronder de KLM, niet goed uit.

Het bovenstaande is eerder een bewijs van door de samenleving vereiste onafhankelijkheid van een 'luchtvaart waakhond' in de persoon van de heer Wolleswinkel, en zijn rechtvaardigheidsgevoel dat je je niet door grote industrieën zoals Boeing 'moet laten inpakken' dan dat hier een negatieve betekenis aan gegeven moet worden. De schrijver laat niets na om Wolleswinkel 'zwart' te maken zonder de echte feiten te kennen.

De schrijver zet vooronderzoeker Wolleswinkel dus erg controversieel neer.....maar kent de feiten niet.

(categorie: single source informatie, foutieve informatie, 'constructie van onbetrouwbaarheid', do not give me the facts my mind is made up, heeft de auteur hoor en wederhoor toegepast of wil hij de vooronderzoeker 'kapot schrijven'?)

Item 7: Bladzijde 25:

De schrijver beschrijft een certificatie specificatie, maar bij de interpretatie ervan heeft hij het toch enigszins mis. Zie voor de juiste interpretatie van de luchtvaart voorschriften een beschrijving van het ongeval in de 'lessons learned' van de Amerikaanse Federale Overheid de FAA: [Boeing 747-200F | Federal Aviation Administration \(faa.gov\)](https://www.faa.gov/air-traffic/air-traffic-safety/lessons-learned/boeing-747-200f).

De auteur stelt het volgende

'motoren dienen in een noodgeval recht naar beneden en achterwaarts vallend van vleugel af te breken.'

De schrijver heeft dit verkeerd begrepen. Het fuse pin concept houdt in dat bij een wheels-up landing de motoren zodanig afbreken dat de motor omhoog en achterwaarts over de vleugel wegbreken. Een motor die bij een wheels-up landing tussen de vleugel en de grond terecht zou komen brengt het risico op een beschadigde vleugel tank met zich en tezamen met de hete motor zou dat een explosie van de brandstoftanks tot gevolg kunnen hebben.

Om die explosie te voorkomen moeten de motoren juist over de vleugel heen wegbreken. De bemanning zal er normaal gesproken voor kiezen – als er voldoende tijd voor is - zoveel mogelijk brandstof te lozen en om de tanks bijna geheel leeg te vliegen.

Tot het ELAL ongeval werd aangenomen dat de engine separation ‘clean’ zou zijn, dwz dat er geen grote schade aan het vliegtuig zou zijn. De 747 engine separations waaronder die van ELAL en Chinese Airlines lieten zien dat die aanname niet correct is (een zogenaamde ‘flawed assumption’).

Eigenlijk is de materie nog veel gecompliceerder. Tijdens een wheels-up landing mag men ervan uitgaan dat de motoren geen stuwkracht meer leveren en dat de tanks vrijwel geen brandstof meer bevatten. Maar in een normale klim- of kruisvlucht voorafgaand aan een motor separatie produceert een motor stuwkracht en staan er grote aerodynamische krachten op de pylon van de motor. Bovendien zijn er gyroscopische krachten van de motor. Bij een fuse-pin breuk en een mogelijke motor-separatie heeft men te maken met een krachtenspel bepaald door aerodynamische- gyroscopische- en voortstuwings- krachten dat anders is dan tijdens een wheels-up landing, en dat niet te voorspellen is. Niettemin verliepen de drie motor separaties op 4 motorige Boeings met motor 3 en motor 4 (zoals die van de 707 op Istres in 1992, de China Airlines in 1991 en ELAL in 1992) toch min of meer gelijk. Het separatie ongeval op 31 maart 1993 in Anchorage waarbij 1 motor verloren ging was afwijkend.

Statistisch zijn engine separations in de luchtvaarthistorie bij 4-motorige vliegtuigen in 50% van de gevallen catastrofaal afgelopen.

(categorie: foute interpretatie van luchtvaartvoorschriften voor grote verkeersvliegtuigen FAR25).

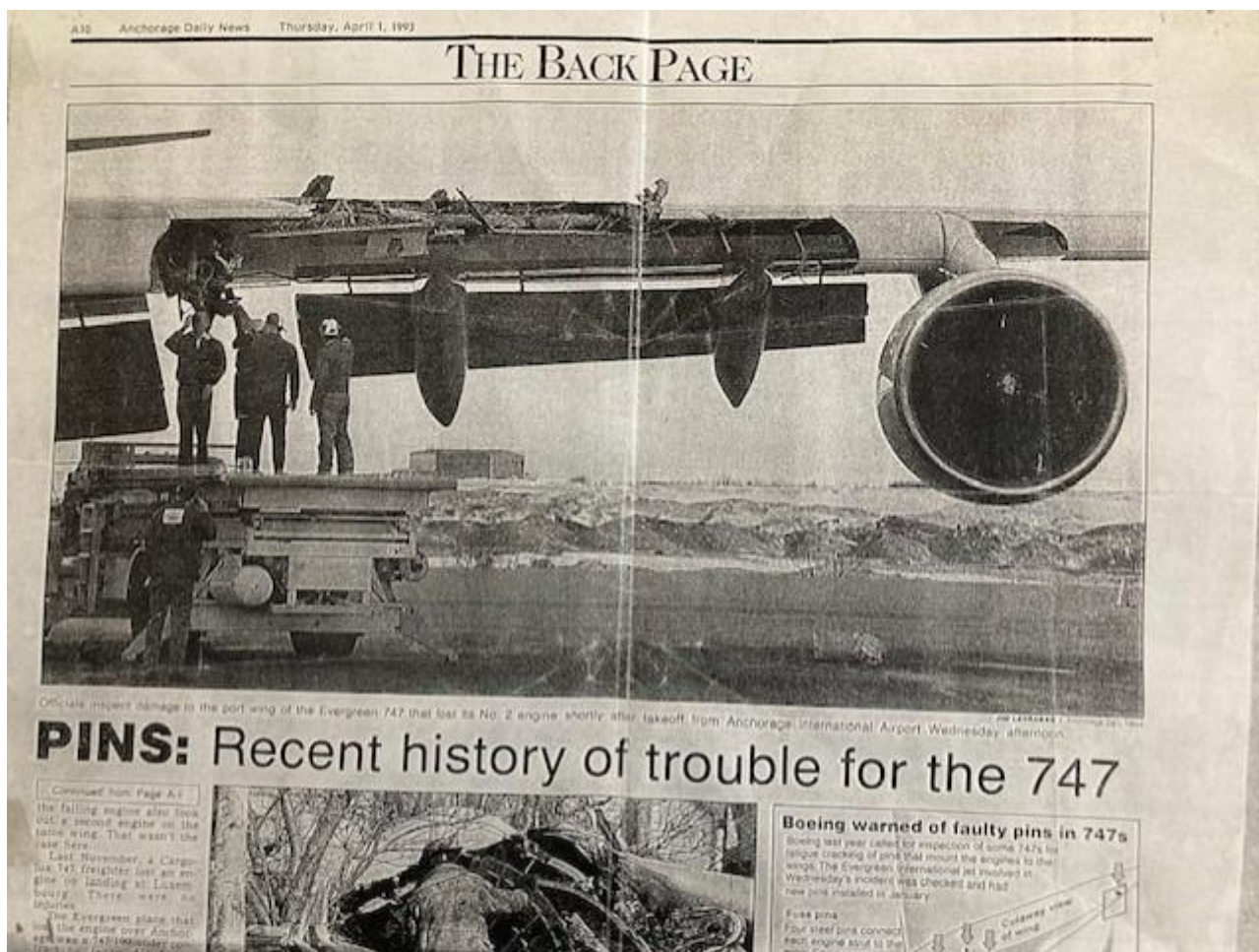


Foto van een afgebroken motor die tijdens de vlucht en een gedeelte van de vleugel voorrand heeft beschadigd (dus niet tijdens een wheels-up landing). Het betreft hier een incident/ongeval met een B747 vrachtmachine van Evergreen op 31 maart 1993 in Anchorage.

Item 8: Bladzijde 42:

De schrijver heeft verscheidene getuigen gesproken die knallen hebben gehoord, en sommigen hebben steekvlammen gezien toen de motor eraf viel. Een boordwerktuigkundige van de KLM legt aan de schrijver uit dat de motoren van de Boeing 747 stall-gevoelig zijn wat zou kunnen verklaren dat er extra krachten op de motor gekomen zijn.

'was er sprake van een motor stalls als inleiding voor het afbreken van de motoren?'

Uit de DFDR gegevens blijkt dat de motoren normaal functioneerden totdat ze afbraken. De toerentallen N1, N2 en de EGT (Exhaust Gas Temperature) en EPR (Engine Pressure Ratio, een maat voor de stuwkracht) vertoonden geen onregelmatig patroon en hielden er tegelijkertijd 'mee op'. Bovendien blijkt ook uit de rapporten van het team van de vooronderzoeker (de zogenaamde 'factual findings' die zijn opgesteld onder werkgroep voorzitter Henk Pruis), die door alle partijen zijn geaccepteerd, dat de motoren normaal functioneerden tot op het moment van afbreken.

facts report 17-10-1992

Het facts report is op 17 oktober 11.00 doorgenomen met vertegenwoordiger van Pratt and Whitney, Boeing, Elal en de rijksluchtvaartdienst. De Faa representative heeft een copie van het rapport, en kon wegens de terugreis de vergadering niet meer bijwonen. Zijn commentaar zal hij per post aan de RLD laten weten. Van Pratt and Whitney waren aanwezig [redacted] en [redacted] van Boeing [redacted] and [redacted] van Elal [redacted], en de de Israelische regering de vertegenwoordiger [redacted]. De heer [redacted], FAA, is om 1200 teruggereist. Het facts report kon door alle aanwezigen worden geaccepteerd, en had ook de instemming van de vertegenwoordiger van de Israelische regering. Boeing vertegenwoordigers hadden enige reserve tegen het statement dat de rub die in de fancase is opgetreden niet tijdens de normale operatie kan plaatsvinden. Zij vonden dat ook tijdens de normale operatie binnen certificatielimiten de rub zodanig kan zijn dat rub tot op het metaal optreedt. Boeing is verzocht hun commentaar schriftelijk aan de werkgroepvoorzitter Henk Pruis te melden.

Een opmerkelijk verschil voor wat betreft motor drie schijnt te zijn dat in de Elal motor no 3 geen indicaties gevonden zijn van rug van de 2nd stage fan, die daar door de case was ge"rubbed". De krachten hebben daar de compressor rotor uit de draaias gewrongen en de omhullende casing beschadigd. Bij onze motor drie was hier geen indicatie van. Motor no 3 is volgens de specialisten die in Taiwan aan het onderzoek hebben meegedaan dan ook aanzienlijk minder beschadigd [redacted]

In Januari 1993 werd 'on top of' de duidelijke indicaties van motor 3, toch nog besloten om motor 3 aan een detailinspectie te onderwerpen (een zogenaamde 'Tear Down' inspectie van motor 3). Hierbij is de motor in de KLM motoren overhaul werkplaats onder het toezien oog van de motorfabrikant en een verzekeringsmaatschappij volledig gedemonteerd. Hierbij werd ook vastgesteld dat een geen as-breuken, verbrande turbine schoepen, beschadigde compressor schoepen of andere typen beschadigingen waren die aanleiding gaven te twijfelen aan de bevindingen die resulteerden uit de DFDR gegevens dat de motoren 3 en 4 normaal functioneerden tot op het moment dat motor nummer 3 afbrak.

De stalls zijn er vrijwel zeker geweest, omdat de motorinlaten door het afbreken van de motor 'mee kantelden' en daardoor de luchtstromingen in de inlaat verstoord raakten. Zowel bij motor 3 als motor 4 moet dit het geval geweest. De inlaat van motor 4 werd deels geblokkeerd door motor 3, hetgeen naar verwachting ook geresulteerd heeft in een stall.

De stall was dus niet de inleidende oorzaak voor de 'engine separation', maar een gevolg van de engine separation.

De beschrijving en analyse van het gebeurde door de auteur zijn dus onjuist. De oververhitting van de motor en de gelegde relatie met slecht onderhoud van het vliegtuig en de motoren is een puur speculatief verhaal dat niet in overeenstemming is met de feiten.

Wat hier ook uit blijkt is, dat het een groot risico is om alleen op getuigenverklaringen af te gaan en dat het zonder onafhankelijke data bijna onmogelijk is om goede conclusies te trekken. Het verhaal over de warm gelopen motor, het oliegebruik, het slechte onderhoud is onterecht aan elkaar geknoopt.

Nog even over stall gevoeligheid: stalls treden met name op tijdens het proefdraaien van vliegtuigen op de grond met een mogelijke crosswind en in de eerste fase van de start tot ongeveer 60 knopen voorwaartse snelheid. Boven de 60 knopen moet het motorgedrag stabiel zijn zonder stalls (anders wordt er niet gecertificeerd). Het is vrijwel uit te sluiten dat een stall in een vlucht bij een snelheid boven de 250 knopen optreedt (tenzij door een andere oorzaak, dwz uncontained failure, shaft failure, compressor of turbine bladbreuk en dergelijke of als de motor te scherp is afgesteld mbt stall/surge marge).

(Categorie: single source informatie, foutieve informatie, gebrekkige/ onvolledige getuigenverklaringen, verkeerde analyse niet overeenstemmend met de feiten, do not give me the facts my mind is made up)

Item 9: Bladzijde 57:

De schrijver verbaast zich erover dat de Boeing 747 van ELAL kan klimmen met maar 2 motoren:

“Onmogelijk om te klimmen op 2 motoren?”

Een vliegtuig kan kinetische energie (snelheid) omzetten in potentiële energie (hoogte). Uiteraard is dit niet onbeperkt. Het vliegtuig klimt bij het hoge gewicht en slechts 2 motoren van ca 4200 naar 5000 voet en levert daarbij snelheid in vanaf ongeveer 310 knopen tot 270 knopen. De situatie heeft bijgedragen aan het besluit van de onderzoekscommissie om een zogenaamde energie analyse uit te voeren zoals ook in het rapport van de Raad voor de Luchtvaart is vermeld.

Er zijn overigens geen ‘rookpluimen’ achter de vleugel zichtbaar maar condensatie sporen van geloosde brandstof.

Uit het bovenstaande blijkt een gebrek aan elementaire kennis van de auteur van vlieg-technische zaken.

Zie ook analyse van de vlieg-technische expert van het ongevallen onderzoeksteam van de Raad voor de Luchtvaart.

(categorie: onjuiste analyse, gebrek aan deskundigheid van de auteur)

Item 10: Bladzijde 61:

“De heer Wouters van de kustwacht heeft een spreekverbod gekregen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat”

Uitleg: Het is niet de bedoeling dat een journalist iedereen die een bijdrage kan leveren bij het onderzoek gaat uithoren om een individuele visie te horen (maar natuurlijk mag het wel), en het is voorstelbaar dat het Ministerie van V en W enige ordening voor haar eigen personeel probeert aan te brengen en ook een soort bescherming creëert opdat de informatie die rondgaat ook eerst

beoordeeld kan worden. Dat is eigenlijk een zorgvuldigheidsprincipe (bij moordzaken gaan individuele agenten van de politie ook geen individuele standpunten naar buiten brengen maar stemt men het een en het ander met de organisatie op elkaar af). Getuigen dienen ook (soms tegen zichzelf) beschermd te worden. De schrijver neemt al min of meer de houding aan als een 'Sherlock Holmes' en als een soort ongevallen onderzoeker en begint een bijna activistische houding aan te nemen omdat hij de overheid niet vertrouwt. Het zal niet lang duren voordat hij de indruk wekt het beter te weten dan alle ministeries in Nederland bij elkaar en hij dwingt min of meer de onderzoekende instanties zijn versie van de verhalen te onderzoeken en te becommentariëren. Daar is (helaas) te weinig capaciteit voor in dit stadium van het onderzoek en bovendien blijkt hij het vaak mis te hebben.

De schrijver / onderzoeksjournalist plaatst een spreekverbod van een medewerker van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat – om goede redenen gedaan - in de categorie "doofpot" of maakt het verdacht alsof het ministerie van alles wil verbergen.

(gekleurde informatie en geen begrip voor het Ministerie en de onderzoekscommissie die tijd nodig heeft voor degelijk onderzoek)

Item 11: Bladzijde 74:

"Zichtbaarheid van de motor nummer 4 vanuit de co-pilot seat"

Er is een enorme discussie of de afgebroken motor nummer 4 vanuit de co-pilot seat door het raam zichtbaar was. Inderdaad kun je onder optimale condities vanaf de co-pilot seat met enige moeite en flink draaien van het hoofd een stuk van de motor inlaat nummer 4 zien. Dat is ca 25% - 35% van de motor inlaat (inlet lip of inlet cowl). Als de motorinlaat zelf niet meer zichtbaar is, is niet vast te stellen of de motor er zelf nog wel is.

Er bestaat namelijk een faal scenario (engine failure mode), vastgesteld bij certificering van vliegtuigen tijdens de certificatie die 'engine cowl separation' heet, dat wil zeggen dat de motor inlaat van de motor is losgeraakt.

Dit faalscenario heeft zich vaker voorgedaan op nieuwere generatie vliegtuigen zoals de Boeing 777 en Airbus 330, en mogelijk zijn die scenario's niet in de oorspronkelijk certificatie van de 747 Classic meegenomen: ze bestaan echter wel en zijn niet uitsluitbaar. Bij een Fan blad breuk kunnen er zodanige door onbalans veroorzaakte trillingen optreden dat de engine inlaat het erg zwaar te verduren krijgt en potentieel afbreekt.

Er is dus wel met zekerheid te zeggen dat een klein stuk van de motor, nl de motor inlaat gedeeltelijk zichtbaar is, maar er is niet met zekerheid vast te stellen dat de motor van het vliegtuig gesepareerd is als de inlaat niet meer zichtbaar is.

Er moet dus geconcludeerd worden dat er niet met zekerheid kan worden aangenomen dat de motor is gesepareerd als je niets meer vanuit de cockpit ziet. De enige conclusie die je kunt trekken als je de motor niet meer ziet is, dat tenminste de inlaat er niet meer is.

Voorbeeld van een motorinlaat separatie.



(categorie: onjuiste informatie en gebrekkige analyse, hoeveel andersdenkende statements er ook zouden zijn, maar het is begrijpelijk dat een dergelijk kennis niveau niet van een onderzoeksjournalist verwacht kan worden).

Item 12: Hoofdstuk 8

“Bladzijde 81 (hoofdstuk 7 over de radar) en bladzijde 91 (hoofdstuk 8 over het laatste rondje boven de Bijlmer)”

Ik ben zelf niet hoofddeskundig op het gebied van radar en niet betrokken geweest bij de analyse, en vindt het lastig om over die analyse uitspreken te doen. Deze problematiek is voldoende onderzocht door de parlementaire enquête commissie. De auteur Dekker heeft uit de ooggetuigenverklaringen de conclusie getrokken dat er een derde rondje moet zijn geweest (het is ‘zijn’ reconstructie). Er staan cirkels getekend op bladzijde 95 en 100 van zijn boek uit 2022 (die elkaar overigens tegenspreken). Het was duidelijk dat er tegenstrijdige ooggetuigenverklaringen waren, zo bleek al tijdens de openbare zitting van de Raad voor de Luchtvaart in oktober 1993 in Den Haag, waar verschillende ooggetuigen zelfs ruzie met elkaar kregen. Het Reformatorisch Dagblad publiceerde hierover ook een artikel op 6 juni 1998.

Alhoewel..... : net zoals een auto een minimum draaicirkel heeft zijn er fysische grenzen aan een 'rondje' van een vliegtuig: de door de auteur getekende cirkel op bladzijde 95 en 100 is kleiner dan die van een minimum rondje dat een B747 ooit zou kunnen maken: bij 260 knopen en 30 graden dwarshelling duurt een volledige bocht 2.5 minuten. Dit resulteert in een bochtstraal van 6,4 kilometer. Bij een voor een B747 realistischer dwarshelling van 25 graden duurt een bocht 184 seconden en leidt die tot een bochtstraal van 8 kilometer.

De verkeersleider Ter Braake verklaarde onder ede tijdens de Parlementaire Enquete in 1999 dat hij er zeker van was dat er nooit een derde rondje gemaakt is.

Daarnaast vermeldde het eindrapport van de enquete commissie dat de door de Raad van de Luchtvaart getekende route voldoende nauwkeurig is. Tot slot is er nooit een B747 piloot geweest die het door de auteur getekende rondje in een simulator heeft kunnen maken.

De beperkte maar toch bruikbare DFDR gegevens geven ook aan dat een derde rondje niet gemaakt is.

De vraag is dus eigenlijk waarom de auteur het verhaal van het derde rondje sinds 1999 nog 'in de lucht' houdt. Het is begrijpelijk dat hij de vele ooggetuigenverklaringen omtrent het derde rondje een stem wilde geven maar het blijft zeer dubieus dat hij alle informatie die dat tegensprak feitelijk 'wegfiltert'. Het lijkt er dus op dat de schrijver de waarheid selectief 'naar zijn hand' zet en de Bijlmer bewoners belangrijk bewijsmateriaal onthoudt.

(ontkenning resultaten parlementaire enquete Bijlmerramp: do not give me the facts my mind is made up)

Item 13:

"Motoren, verlies aan stuwkracht of daadwerkelijk(fysiek) verlies?"

De conclusies van het onderzoeksteam waren dat het gebruikelijk is om tijdens noodsituaties en stressvolle omstandigheden standaard terminologie te gebruiken en het verlies van stuwkracht aan te geven als 'we lost engine number 3 and 4'.

Het heeft geen zin om de discussie opnieuw te doen, want die is uitgebreid aan de orde geweest in het ongevalsonderzoek. Boeing, ELAL, de FAA en de NTSB en de onderzoeksraad en vrijwel alle onafhankelijke deskundigen hebben allen met de conclusies van het vooronderzoek ingestemd. Er zijn geen extra onnauwkeurigheden gebleken tijdens de parlementaire enquete. De luchtvaartterminologie is in internationaal verband niet door ICAO in Montreal aangepast: daar bestond geen reden toe. Vanzelfsprekend is bij simulator trainingen aan piloten wel aandacht besteed aan het nieuwe gegeven dat motorseparaties zouden kunnen bestaan en hoe er in die gevallen gereageerd zou moeten worden.

Item 14: Bladzijde 116:

“het mysterie van de zwarte dozen”.

Het is opmerkelijk dat de auteur na 30 jaar tegenover de KRO-NCRV bij het maken van de serie en documentaire Rampvlucht kenbaar maakt dat hij beschikte over aanwijzingen die zouden hebben kunnen leiden tot het vinden van de Cockpit Voice recorder. Een mevrouw had gezien hoe de CVR in de Bijlmer werd meegenomen (en misschien wel werd gestolen?). Dit ‘geheim’ heeft de auteur gedeeld met onderzoeksjournalist Heijboer.

De RvdL/BVOI/RLD was in de eerste weken na het ongeval nog hoopvol dat de CVR nog in hangar 8 gevonden zou kunnen worden en besloot na een aantal weken met justitiële hulp op zoek te gaan naar aanwijzingen die zouden kunnen leiden tot de vondst van de CVR. Daarom is het vreemd te moeten lezen dat de auteur uitspraken doet dat hij informatie had omtrent het meenemen van de CVR (zoals gedaan bij de KRO-NCRV in oktober 2022).

De auteur rept in zijn uitgave van 1994 en 2022 met geen enkel woord over deze informatie, en dat roept de volgende vragen op:

- Is het verhaal op de KRO-NCRV website verzonnen?, of,
- Wilde hij het verhaal voor de KRO-NCRV in 2022 iets spannender maken?
- Durfde de auteur het verhaal in 1994 niet te melden, en durfde hij het zelfs bij de heruitgave in 2022 niet te melden?
- Of doelt de auteur op de verklaringen van mevrouw Gerda Mostaard tegenover de Volkskrant, Trouw en het Parool: die verklaarde toch juist tegenover de politie dat zij belaagd werd door de pers en die tegenover de politie verklaarde de CVR noch de DFDR gezien te hebben?

Voorts valt ook het volgende op:

- Waar was de vondst dan exact: tijd, plaats, omstandigheden?
- Waarom zijn de autoriteiten niet ingelicht...wat kunnen de motieven van de auteur geweest zijn om deze informatie niet door te geven? Is hij bezig met een soort activisme tegenover de overheid of wil hij spannende (jongens) boeken schrijven?

Als we alles serieus moeten nemen is er eigenlijk maar 1 conclusie mogelijk: de auteur verwacht van de overheid dat zij alle informatie deelt en vrijgeeft, maar hijzelf doet dit niet. Is het niet zinvol om te verzoeken dat onderzoeksjournalisten zelf ook hun dossiers vrijgeven opdat er een fatsoenlijk onderzoek kan plaatsvinden naar de CVR?

Interessant is dat politicus Van Gijzel in 2022 in het Eindhovens Dagblad laat vermelden dat hij niets wil en kan loslaten over het samenwerkingsverband tussen hemzelf en een aantal journalisten. Houdt dit in dat er bewust informatie van de kant van een aantal hoofdrolspelers (Van Gijzel en Dekker) verborgen moet blijven?

Het verhaal is ook een voorbeeld van een te onnauwkeurige bewering om na 30 jaar nog goed te kunnen onderzoeken. Echter, het verhaal achter een mogelijk verborgen agenda van Van Gijzel en Dekker, eventueel in combinatie met belangengroepen in de Bijlmermeer, lijkt me van belang om verder te onderzoeken, vooral omdat het tot een Parlementaire Enquete heeft geleid.

(categorie: spannend verhaal, grote duim (?), activisme / tegenwerking tegen de overheid(?), vergissing van de schrijver (?).

AANBEVELING: ONDERZOEKSJOURNALISTEN VERZOEKEN HUN DOSSIERS TER BESCHIKING TE STELLEN VOOR ONDERZOEK OM DE DOOR DE SCHRIJVER OPGEROEPEN MYSTERIES OP TE LOSSEN.

Item 15: bladzijde 118, 119 en 120:

“De schrijver creëert een tegenstrijdige situatie over de vondst van de Digital Flight Data Recorder en voert een (single source information) getuige mevrouw Gerda Mostaard op die gezien heeft dat de DFDR op de Bijlmer rampplek met een regerings- of ambassade auto met vlaggetjes is opgehaald”

Het staat onomstotelijk vast dat de DFDR in Hangar 8 gevonden is. Alle deelnemende partijen aan het ongevalonderzoek kunnen dit bevestigen. De DFDR is vanuit hangar 8 overgedragen aan 2 politiemannen die hem op 7 oktober 1992 op het hoofdkantoor in Hoofddorp hebben afgeleverd.

(categorie: onjuiste single source information door Gerda Mostaard)

Mevrouw Mostaard heeft haar verklaring waarschijnlijk met de beste bedoelingen afgegeven. De schrijver misbruikt de situatie en mogelijke versprekingen om twijfel te (blijven) zaaien en corrigeert de informatie bij de herdruk van zijn boek september 2022 niet. Hij vermeldt ook niet dat mevrouw Mostaard heeft verklaard dat zij door de pers belaagd werd om tot een verklaring tegenover de politie te komen en begeeft zich naar mijn mening op het gebied van laakbare onderzoeksjournalistiek en geschiedvervalsing. En ook hier: don't give me the facts my (Dekker) mind is made up.

Uit het bovenstaande wordt ook duidelijk dat de auteur meer waarde hechtte aan een enkele getuige dan vele bewijzen die door de Raad voor de Luchtvaart en de Parlementaire Enquete zijn aangeleverd. Bovendien laat de auteur essentiële verklaring die tegenover de politie zijn afgelegd weg (misleiding van het publiek?)

Overigens is de beslissing om alle vliegtuigdelen naar hangar 8 te verplaatsen, inclusief de black boxen, ingegeven door het feit dat BVOI / de RLD geen gekwalificeerd personeel in de vorm van KLM-GWK's naar de rampplek mocht sturen. De opruiming moest vanaf 6 oktober met zeer grote spoed gebeuren, en daarom moest alles van het vliegtuig naar hangar 8. Niet alle brandweermannen zijn gekwalificeerd om de CVR/DFDR te herkennen, en er zouden in de haast te gemakkelijk fouten gemaakt kunnen worden. Met gekwalificeerd personeel in Hangar 8 zou er minder risico moeten zijn om de CVR / DFDR over het hoofd te zien en kon er zorgvuldiger gewerkt worden. De brandweer van Schiphol weet overigens precies hoe zwarte dozen eruit zien. Tonnen materiaal zijn – niet altijd even nauwkeurig goed onderzocht - van de rampplek in de haast afgevoerd naar vuilstortplaatsen.

De schrijver kleurt de zaak - ten onrechte - nogal negatief in – alsof men de brandweer geen info wilde geven over hoe een DFDR / CVR eruit zou kunnen zien – maar hij kent de achtergronden achter de besluiten van BVOI / RLD niet om de opsporingskans van de zwarte dozen zo groot mogelijk te maken in de door de burgemeester van Amsterdam gecreëerde situatie dat de Bijlmer snel

'schoon moet' en er een situatie ontstaat dat er te weinig zorgvuldigheid kan worden betracht bij het vinden van de kritieke vliegtuigdelen.

Item 16: Bladzijde 124:

“wat zou er mogelijk op Cockpit Voice Recorder hebben kunnen staan?”

Alles over wat er op de Cockpit Voice Recorder *zou hebben kunnen staan* begeeft zich op het gebied van de “speculatie”.

Het deel van de gesprekken tussen de verkeersleiding in de verkeerstoren en de bemanning die zijn opgenomen op de verkeersleiding tape en die ook later met het publiek zijn gedeeld zijn wel duidelijk geworden.

Er is dus geen enkele harde conclusie te trekken, of toch wel?

Vliegers zijn opgeleid volgens procedures en volgen die procedures in noodgevallen nauwgezet. Zonder twijfel zijn de procedures voor het bestrijden van motorbranden uitgevoerd. Zonder enige twijfel is er een taakverdeling in de cockpit geweest (de een vliegt, de ander 'lost storingen op'). De data van de DFDR kunnen ondersteunend zijn aan de conclusies welke acties de bemanning uitgevoerd heeft.

Uiteindelijk heeft de bemanning zich mogelijk gerealiseerd dat er sprake was van een 'uncontrollable fire' (een oncontroleerbare brand) die de noodzaak voor een onmiddellijke landing met zich bracht.

Het ongeval rapport spreekt zich uit over de mogelijke scenario's.

Het is - gezien de werklast in de cockpit - zeer onwaarschijnlijk dat er een uitgebreide discussie heeft kunnen plaatsvinden die inzicht kan geven in de beweegredenen van de gezagvoerder waarom hij koos voor baan 27.

Als de CVR wel beschikbaar was geweest was er mogelijk meer duidelijkheid geweest over zaken waar de onderzoekscommissie nu alleen maar in veronderstellende wijze over heeft kunnen berichten .

De schrijver onderzoeksjournalist begeeft zich op het gebied van de speculatie.

Item 17: Bladzijde 112 en verder Hoofdstuk 12:

‘waarom niet naar het IJsselmeer’?

“Discussie landing in het IJsselmeer (ditching) en de overlevingskans van een landing op het water”

De schrijver haalt voorbeelden aan van succesvolle landingen op het water, maar die vergelijking is onterecht. De waterlanding van de A320 in de Hudson rivier vond plaats in 2009 en was niet bekend

ten tijde van het ongeval en van de parlementaire enquête. Het ELAL toestel was zwaar beladen (en op het moment van het afbreken van de motoren boven het Maximum Landing Weight) en ernstig beschadigd en daardoor is een vergelijking met waterlandingen van onbeschadigde en niet zwaar beladen vliegtuigen onjuist. Bij de A320 werd meteen de APU gestart en konden alle systemen gebruikt worden inclusief full flaps, elektrische systemen, hydraulische systemen en alle flight controls en waren er geen beschadigingen aan de vleugelconstructie die de vliegeigenschappen nadelig beïnvloedden. Een landing op het water zou met de 747 van ELAL bij zeer hoge snelheid hebben plaatsgevonden (ongeveer 100 knopen sneller dan normaal). De vliegtuigbemanningen van de jaren omstreeks de ramp waren meestal niet getraind op het uitvoeren van landingen op het water. Een argument om naar de luchthaven terug te keren zou ook ingegeven kunnen zijn om de schade te beperken, maar dat weten we uiteraard niet. Een landing op het water zou tot catastrofale schade aan het vliegtuig en verlies van het leven van de bemanning hebben geleid.

De auteur laat tevens in zijn boek (mogelijk, maar waarschijnlijk bewust) de achtergronden van een aantal essentiële beslissingen van gezagvoerder Sullenberger weg (en hierdoor ontstaat geen evenwichtig beeld) van de analyse van de auteur. En dat is schadelijk voor goede onderzoeksjournalistiek.

Airbus A320 Captain Sullenberger op US Airways flight 1549 overwoog na zijn 'total loss of thrust' **eerst** een terugkeer naar het dichtstbijzijnde vliegveld La Guardia of Tetteburo en toen hij concludeerde dat dat onmogelijk was, besloot hij tot een landing in de Hudson rivier. Een waterlanding was in de tijd van het ELAL ongeval geen 'alternatief' voor een veilige landing op de luchthaven, maar juist de 'best possible option' om levens te sparen in een noodgeval ('if everything else fails and if no more options are available'). De meeste piloten waren destijds niet getraind voor een waterlanding.

Captain Sullenberger heeft zijn beslissing om een waterlanding te maken en niet terug te keren naar een van de dichtstbijzijnde vliegvelden in hoorzittingen en simulator sessies met de FAA en de National Transport Safety Board moeten bewijzen en is daar na veel tegenwerpingen in geslaagd.

Ik ga ervan uit dat de schrijver de situatie bewust niet bespreekt in zijn boek, omdat dit zijn beweringen verzwakt, maar stel vast dat zijn beschrijving en analyse door weglating van feiten onvolledig en daarom zeer gekleurd is.

In ieder geval zal een vliegtuigbemanning tijdens een noodgeval een afweging maken: zolang redelijkerwijs aangenomen kan worden dat de luchthaven nog gehaald kan worden, zal een vlieger dat ook proberen, omdat hij de schade beperken kan en op de luchthaven redding en brandbestrijding mogelijk is inclusief vervoer naar de dichtstbijzijnde ziekenhuizen in geval van gewonden. (zie latere discussie over de Zweedse Boeing 707 gezagvoerder die ook geen landing op het water verkoos in Istres Zuid-Frankrijk).

Pas als er geen enkel alternatief meer is zal een piloot besluiten om een landing op het water te maken. , voor zover dit ten minste mogelijk is.

Uiteindelijk heeft Boeing in een z.g. engineering simulator een representatie gerealiseerd van het vliegtuig met al zijn schade. Het doel hiervan was om zo goed mogelijk het gedrag van het vliegtuig te verklaren, nadat de motoren eraf gevallen waren inclusief de uiteindelijke "loss of control" Dat bleek door het gas geven aan het einde van de vlucht in combinatie met een vertraagde reactie op het voetenstuur. Beide RLD vliegers van het onderzoeksteam hebben dit scenario nagevolgen bij Boeing en bevestigden de overeenkomst met de DFDR gegevens. Uit deze beproeving bleek ook dat bij gas

reduceren het vliegtuig bestuurbaar bleef, maar wel aanzienlijk hoogte verloor, zodat de crash onvermijdelijk werd.

Alleen als er geen enkele andere optie meer mogelijk is om een veilige landing te maken en levens te sparen kan een gezagvoerder kiezen voor een landing op het water. De beslissingen van Captain Sullenberger in 2009 in New York om **wel** op water te landen (geen opties meer) en de gezagvoerder van de Nigeriaanse Boeing 707-321 op 31 maart 1992 om niet op het water te landen in Istres Zuid-Frankrijk (wel een optie) ondersteunen die conclusie.

De auteur heeft veel te weinig informatie en kennis om zijn stelling te onderbouwen.

(categorie: weglating van informatie, foutieve inkleuring van de luchtvaartgeschiedenis, trekken van verkeerde conclusies, onvoldoende expertise op luchtvaartgebied, of gewoon onvoldoende moeite gedaan om het goed uit te zoeken)

Zie ook analyse van de vlieg-technische expert van het ongevallen onderzoeksteam van de Raad voor de Luchtvaart.

Item 18: Bladzijde 127:

“Mannen in witte pakken”.

Toen de auteur op 28 juni 1993 publiceerde over “mannen in witte pakken” – ca 8 maanden na het ongeval - was het ongevallen onderzoek nagenoeg compleet afgerond en was het concept eindrapport voor de Raad voor de Luchtvaart bijna voltooid en bereidde men zich voor op de openbare zitting van de Raad voor de Luchtvaart midden oktober 1993 in het congresgebouw in Den Haag.

Iedereen was doodmoe van de inspanningen van 8 maanden continue werken aan het ongeval, en het gewone werk had ook door moeten gaan.

De publicatie kwam als een enorme verassing omdat de ‘mannen in witte pakken’ volledig buiten het kader van het ICAO Annex 13 onderzoek lag: de 747 vloot had met noodmaatregelen kunnen blijven doorvliegen en was niet aan de grond gezet; de vliegtuigbouwer Boeing had zich gecommitteerd aan een herontwerp van de motorophanging van het meest iconische vliegtuig van de 20^e eeuw en zou prijspeil 2023 zo’n 10 miljard (in 1993 ca 2 miljard) gaan uitgeven en er zou consensus over de oorzaak van het ongeval en de aanbevelingen worden bereikt.

Het ongevallenonderzoek had geen enkele relatie gehad met deze onbekende mannen in witte pakken, want het richtte zich op het vinden van de oorzaak en het bewerkstelligen dat een dergelijk ongeval nooit meer zou kunnen gebeuren.

De Raad voor de Luchtvaart / RLD kon überhaupt niets met de informatie uit de publicatie doen, laat staan dat hier enige documentatie hierover in de onderzoeks-archieven zou kunnen bestaan.

Wellicht dat een onderzoek naar de mannen meer op het terrein van Justitie had gelegen, maar Justitie was waarschijnlijk ook verrast door het artikel. De auteur beschuldigt vaak ‘de overheid’, en dat is wel heel erg breed.

Tijdens de Parlementaire Enquete heeft de heer D. van Os verklaard dat er ook mannen in witte pakken in Hangar 8 zouden zijn geweest op de dag na de ramp (maandag 5 oktober), zoekend tussen de wrakstukken, echter, op maandag was het transport naar hangar 8 nog niet tot stand gekomen en lagen er een paar kleine deeltjes. De verklaring van de heer D. van Os is onjuist. Daar is over getuigd in de openbare zitting van de Parlementaire enquête commissie.

In het kader van de Parlementaire Enquete in 1998 en 1999 zijn ca 35 Gigabyte en 3500 bestanden aan opgenomen tapes van politie beluisterd. Zie ook de documentaire/uitzending radio 2doc.nl van 1 oktober 2017 van Botte Jellema over de Bijlmertapes. Er is niets gebleken van mannen in witte pakken

(categorie: niet meer door de RvdL of RLD te verifiëren bewering / waarneming van getuigen behalve Hangar 8; 'verplaatst' in de tijd, onduidelijk verhaal, geen relatie met extra doden of gewonden of extra ziekten?, niet in verhouding/betekenis tot wat tot dan toe is gebeurd, reputatie van Dekker was al bedenkelijk in ogen RLD), niet te bewijzen, al behandeld door de Parlementaire Enquete en aanvullend nog door onafhankelijke onderzoeksjournalisten, spannend verhaal?).

Item 19: Bladzijde 152:

“Not a cat in Hell’s chance: geen kans om veilig naar Schiphol terug te keren”

Er wordt besproken of er een kans op een veilige terugkeer naar Schiphol na het afbreken van de motoren was. Er wordt een woordvoerder van de Britse piloten vakbond aangehaald en ook de mening van de vertrouwenwekkende deskundige Benno Baksteen wordt gevraagd. Baksteen is van mening dat er op 2 motoren nog met een B747 gevlogen kan worden. De voorzitter van de Britse pilotenbond spreekt uit dat er geen enkele kans bestond om veilig naar Schiphol terug te keren.

Engine separations zijn niet nieuw in de commerciële luchtvaart. Sinds 1959 zijn er 22 engine separations geweest (bron: aviation-safety network) die niet allemaal catastrofaal zijn geweest. Er is een verschil tussen engine separation op 4 – motorige vliegtuigen en 2-motorige vliegtuigen, en de redenen van de separatie (structural failure, engine uncontained failure, maintenance).

Op 31 maart 1992, 6 maanden voor het ongeval in de Bijlmer, verloor een 4-motorige vracht Boeing 707-321 twee motoren aan de rechter vleugel. Ook hier brak motor 3 als eerste af en nam hij motor 4 mee. Vergelijkbaar met het ELAL ongeval dus. Het vliegtuig maakte een noodlanding op de Franse luchtmachtbasis Istres.

De motorophanging constructie van de Boeing 747 is min of meer identiek aan de Boeing 707, namelijk met de zogenaamde 'fuse-pinnen'. Het is zelfs zo dat de bewijsvoering voor de certificatie van de Boeing 747 Classic is gekopieerd (naar analogie van) van de verouderde Boeing 707 en dat de FAA geen aanvullende bewijsvoering en of tests voor de Boeing 747 heeft verlangd. Het ongevallen onderzoek van de Raad voor de Luchtvaart gaat op het verlangen van additionele tests en bewijsvoering in.

Maar goed: de Boeing 707 heeft in Istres een noodlanding gemaakt en is naast de baan geraakt. Het vliegtuig was ernstig beschadigd en moest worden afgeschreven, maar de bemanning heeft het overleefd.

Een aantal weken na het ELAL ongeval heeft het BVO-RLD ongevallenonderzoek team de Zweedse gezagvoerder van de Boeing 707 uitgenodigd in Hoofddorp om hem te interviewen op welke wijze hij had weten te bewerkstelligen dat hij zijn bemanning gered heeft, en slachtoffers op de grond gespaard heeft. Ook in Istres bestond de mogelijkheid om uit te wijken naar een plaats waar een waterlanding kon worden gemaakt: het was een kwestie van enkele kilometers.

De gezagvoerder blijkt geen rechterbochten in de richting van de 'dead engines' te hebben gemaakt, maar juist linker bochten (waardoor hij meende meer marge te hebben had). De gezagvoerder heeft ook zijn flaps niet uitgedaan omdat hij zich realiseerde dat er wellicht een flap-asymmetrie zou kunnen bestaan. De landing was met een zeer hoge snelheid van ongeveer 190 knopen. Het vliegtuig is van de baan geraakt en gedeeltelijk uitgebrand maar de bemanning kon het toestel ongedeerd verlaten.

Er moet wel bedacht worden dat de Zweedse machine boven Zwitserland op 32000 voet de motoren verloor: de bemanning had dus tijd beschikbaar om uit te vinden hoe het vliegtuig bestuurd kon worden.

Wat blijft er over van de bewering van de woordvoerder van de Britse pilotenvakbond BALPA dat er geen enkele kans bestond dat de ELAL machine had kunnen landen....gedaan op het moment dat een goed onderzoek eigenlijk nog geen eens had kunnen plaatsvinden?

De bewering (single source) van de British Airways Pilot Association aangehaald door de auteur van *Going Down* mist dus een goede analyse.

De schrijver laat hier als onderzoek journalist een belangrijk steek vallen en vermeldt het ongeval in Istres niet omdat het hem niet bekend is of indruist tegen zijn plaatje: *do not give me the facts, my mind is made up*. Zijn conclusies en publicaties waren wellicht ook te snel: hij had geen geduld om te wachten totdat de zaken goed waren uitgezocht. De artikelen die Vincent Dekker publiceerde en zijn boek uit 1994 waren en zijn dus niet alleen onvolledig maar ook feitelijk onjuist.

(categorie: aanhalen van single source information die 'spreekt voor zijn beurt', weglating van essentiële informatie die de auteur niet bekend is en of wellicht niet in het plaatje van de schrijver past. Het kan niet van een onderzoeksjournalist verwacht worden dat hij over een dergelijk niveau van kennis beschikt, *do not give me the facts my mind is made up*).

Verdere analyse: het lijkt me voorstelbaar dat vele partijen zoals het team van ongevallenonderzoekers, de Minister van V en W zich ernstig zorgen beginnen te maken omtrent de berichtgeving in dagblad Trouw, omdat veel zaken noch nauwkeurig moeten worden uitgezocht en omdat het risico van een publieke veroordeling op loer ligt. Er ontstaat een gespannen sfeer tussen de partijen die bij het onderzoek betrokken zijn waarbij de vraag zich voordoet of het verstandig van Trouw is om zo hard 'voor de troepen uit te lopen' zonder over geverifieerde en gevalideerde informatie te kunnen beschikken. De auteur speelt ook met zijn "goodwill" en er ontstaan spanningen als hij een uitleg door experts van onder andere het nooit gemaakte 'derde rondje' niet wil accepteren. Tijdens een persconferentie, waarbij Wolleswinkel voor nadere toelichting over het vermeende derde rondje naar één van RLD experts verwees, wenste de auteur de uitleg van de betrokken RLD expert niet te accepteren, terwijl de auteur werd gecorrigeerd door tenminste één mede journalist. De auteur legt de bewijsvoering van de luchtvaartexpert simpelweg naast zich neer omdat zijn getuigen een ander verhaal vertellen. Tot overmaat van ramp wordt een persconferentie van de Minister van V en W afgelast waar experts zich hebben voorbereid om uit te leggen hoe er met de synchronisatie problemen van radar en DFDR is omgegaan. Later wijst de auteur een speciale uitleg af als de RLD-expert toch zijn verhaal nog graag wil uitleggen. Met andere journalisten ondervindt het onderzoeksteam geen problemen.

Item 20: Bladzijde 164 en 165:

“discussie over de ware toedracht en hoofdoorzaak van de ramp: de motorophanging of een fout van de piloot of een fout van de verkeersleider?”

Dekker is van mening dat de ware toedracht van de ramp niet gelegen is in de gebrekkige motorophanging van de B747 waardoor er veel motorseparaties zijn geweest (ELAL 1862 was niet de enige), maar het is niet helemaal duidelijk wat hij dan wel vindt wat de hoofdoorzaak is: een fout van de piloot of een fout van de verkeersleider? *Of, dat de gezagvoerder een landing op baan 27 verkoos boven een voor de hand liggende landing in het IJsselmeer omdat er gevaarlijke lading aan boord was die nog heimelijk op Schiphol door de Mossad veilig gesteld kon worden)?*

Of zoekt de schrijver naar een verklaring waarom het vliegtuig juist in de Bijlmer is neergestort en dat misschien anders had kunnen of had moeten aflopen? Die verklaring is duidelijk: de bemanning verloor boven de Bijlmer de controle over het vliegtuig. Had de bemanning eerder of later de controle over het vliegtuig kunnen verliezen?: ja, dat is mogelijk, maar zeer academisch. Andere keuzes van de gezagvoerder hadden erin kunnen resulteren dat het vliegtuig net iets later of eerder zou zijn neergestort, maar het staat ook vast dat het vliegtuig zodanig was beschadigd dat het uiteindelijk zou zijn neergestort bij teruglopende snelheid. De gezagvoerder heeft waarschijnlijk niet kunnen weten waar hij in terecht zou komen. Dat is heel erg jammer voor de bewoners van de Bijlmermeer.

De heer Wolleswinkel en de RLD medewerkers hebben overigens niet in hun eentje de meest waarschijnlijke oorzaak bepaald, maar een gremium van Nederlandse Raad voor de Luchtvaart, de NTSB, de FAA en Boeing en ELAL. Er is in de internationale luchtvaart gemeenschap en ook na de parlementaire enquête van 1998-1999 geen enkele discussie over wat de hoofdoorzaak is.

(sterk afwijkende mening van algemeen internationaal aanvaarde conclusie die ook door de Parlementaire Enquête Commissie is geaccepteerd: de positie van de schrijver lijkt me niet houdbaar.

Zie ook analyse van de vlieg-technische expert van het ongevallen onderzoeksteam van de Raad voor de Luchtvaart.

Item 21: Bladzijde 166:

“Wie heeft het voor het zeggen: de gezagvoerder of de verkeersleider?”

De schrijver haalt 2 zaken door elkaar, namelijk verkeersleiding bij normale operatie en verkeersleiding in noodsituaties.

Er is geen enkele twijfel (volgens de protocollen in de luchtvaart) dat bij een noodsituatie de gezagvoerder het voor het zeggen heeft en dat de verkeersleider ondersteunende diensten moet leveren aan het vliegtuig in nood.

(categorie: verwarring zaaien op een gebied dat erg duidelijk (internationaal) geregeld is volgens ICAO regels: een luchtvaartjournalist zou dat moeten weten. De stellingname van de schrijver getuigd eerder van ondeskundigheid op luchtvaartgebied)

Zie ook analyse van de vlieg-technische expert van het ongevallen onderzoeksteam van de Raad voor de Luchtvaart.

Item 22: Bladzijde 169:

“een aanbeveling door de Raad voor de Luchtvaart om verarmd uranium uit vliegtuigen te halen wordt gemist”

Vanaf 1981 worden er geen vliegtuigen met verarmd uranium balans gewichten meer gebouwd en inderdaad hebben vele luchtvaartmaatschappijen (zoals de KLM) al besloten om het verarmde uranium te vervangen door wolfram.

Indien, zoals gebruikelijk, een cost / benefit analysis gemaakt zou worden van een door de overheid (de primair certificerende autoriteit voor het ontwerp: de FAA) op te leggen maatregel om verplicht het uranium te vervangen, zou dat stranden vanwege het feit dat er geen causaal verband bestaat tussen de aanwezigheid van verarmd uranium en een aantal doden ten gevolge van een ongeval met vliegtuig door verarmd uranium (want die zijn er niet: verarmd uranium resulteert niet in casualties).

Als er toch tot een modificatieprogramma om andere reden (environment) zou worden besloten, zou daar een flink aantal jaren voor uitgetrokken gaan worden (in de orde van grootte 10 jaar) om de luchtvaartmaatschappijen extra kosten te besparen. Gezien de vrijwilligheid waarmee de luchtvaartsector het verarmde uranium al vervangt, is een verplichting van overheidswege niet nodig, en een dergelijke aanbeveling sorteert het geen effect (maar misschien wel een publiek effect als demonstratie van bereidwilligheid iets te doen). Alleen een verplichting in Nederland op te leggen heeft geen zin.....want de KLM heeft de balansgewichten al vervangen).

(categorie: geen inzicht in werking van internationale luchtvaart, geen goede analyse, geen begrip voor het feit dat zo'n aanbeveling geen zin heeft of zou stranden).

Item 23: bladzijde 175:

“de contragewichten van verarmd uranium die in de rampjumbo waren verwerkt zijn voor een deel verbrand. Stofdeeltjes ervan zijn ingeademd en hebben mensen ziekgemaakt” (De schrijver onderbouwt zijn bewering niet)

Deze bewering van de schrijver dat er mensen ziek zijn geworden is onbewezen en achterhaald door de analyses van het RIVM en de parlementaire enquête. Er is geen causaal verband aangetoond tussen de klachten van bewoners en het verarmde uranium uit het Bijlmerongeval en ook na 30 jaar zijn er studies en publicaties die dat bevestigen. Ik verwijs ook naar de studie die is gedaan door Dr.

Peter Vasterman, die promoveerde op het proefschrift met de titel 'ziek van de ramp, of ziek van het nieuws over de ramp?'

Toch hierbij dan enige achtergrond informatie die heeft geleid tot een onder ede afgelegd getuigenis tijdens de parlementaire enquête op 11 februari 1999 van mijzelf (H.A. Pruis). De verarmd uranium balansgewichten werden in onbeschadigde vorm in hangar 8 aangetroffen met de beschermende laag intact (clad-laag van Nickel Cadmium, primer en topcoat). Het was het 22^e geval dat een Boeing 747 neerstortte waarbij er verarmd uranium in de vliegtuigconstructie was verwerkt.

- Tot serienummer 551 zijn in Boeing 747's verarmd uranium contragewichten ingebouwd. Het werd ook ingebouwd in de DC-10;
- Tientallen zo niet honderden technici hebben bij Boeing die gewichten ingebouwd (niet gevaarlijk, wel zorgvuldig behandelen) en tientallen zo niet honderden technici hebben die gewichten bij luchtvaartmaatschappijen door Wolfram vervangen;
- Er was verarmd uranium aanwezig in de Boeing 747 vliegtuigen van Pan Am en KLM die crashten in Tenerife in 1977. De toestellen zijn volledig uitgebrand. Er werd geen gesmolten of verpulverd uranium gevonden. Er was verarmd uranium verwerkt in de Boeing 747 in Lockerbie. Er zijn geen problemen ontstaan. Er was verarmd uranium in de Chinese B747 die in 1991 ook 2 motoren verloor. Er was verarmd uranium in een 747 die in 1999 neerstortte bij Londen. Er zijn geen problemen ontstaan. H.A. Pruis heeft de Engelse CAA en AAIB geadviseerd het publiek zo snel mogelijk in te lichten opdat geen ongerustheid en mediahypes zouden ontstaan;
- Er zijn 64 Boeing 747's tot nu toe neergestort (vastgesteld in 2022 en ook in 1992 waren tenminste 22 ongevallen bekend). In 41 daarvan was verarmd uranium verwerkt. Alleen in Nederland heeft dat geleid tot escalatie;
- Het verarmde uranium dat in de Bijlmer werd gevonden in onverbrande toestand met de beschermende Nikkel Cadmium laag intact. De vind locatie van de staart waarin de balansgewichten waren verwerkt was buiten de intense brand in het centrum van de flats. Er zijn geen 'gedeeltelijk' verbrande verarmd uranium balansgewichten gevonden;
- Vanwege het feit dat de fire walls van de designated fire zone niet verbrand zijn (ze zijn bestand tegen 1100 graden) moet geconcludeerd worden dat de temperaturen niet hoger dan 1100 geweest kunnen zijn. De APU zit in de staart van een Boeing 747 en is ook beschermd met een designated fire zone met fire walls. De staart van het vliegtuig waaraan de roervlakken zitten waarin het verarmd uranium was verwerkt was natuurlijk wel aangetast en enigszins geblakerd maar lag aan de kant van de flat waar niet de haard van de brand was;
- Stukjes aluminium die aan de balansgewichten waren blijven steken waren afgescheurd en niet gesmolten: aluminium smelt ongeveer bij 650 graden, dus er kan met ook met zekerheid vastgesteld worden dat de temperatuur van vele stukken balansgewicht zelfs geen 650 graden gehaald heeft;
- Alle bij het ongeval betrokken experts uit de hele wereld waren unaniem van mening dat het verarmd uranium *in de gevonden conditie* niet gevaarlijk was en *geen volksgezondheidsrisico vormde*, maar dat je er wel zorgvuldig mee moest omgaan;
- Er is in de luchtvaart historie geen enkel geval bekend waarbij verarmd uranium gewichten zijn gesmolten: de Amerikaanse FAA heeft hierover een onafhankelijk statement afgegeven;
- Weliswaar kan verarmd uranium *in poedervorm* pyrofoor zijn (verbranden bij kamer temperatuur), echter dit scenario is aantoonbaar niet van toepassing in de ramp in de Bijlmermeer: het is ongeschonden gevonden en ik heb zelf meerdere staven in mijn handen gehad en tijdelijk onder mijn bureau opgeslagen
- Zoals veel metalen corrodeert verarmd uranium zelfs bij kamertemperatuur (een verbinding aangaan met zuurstof = roesten);

- Vrij snel (1-2 dagen) na het bekend worden van de vondst van verarmd uranium in hangar 8 heeft de RLD medewerking van RLD personeel gevraagd om het verarmde uranium op de vuilstortplaatsen alsnog te zoeken. Zware metalen mogen niet in het milieu achterblijven. Ongeveer 15-20 RLD medewerkers hebben zich vrijwillig gemeld om gedurende een actie van vele dagen de verarmd uranium gewichten uit de bergen vuil op de stortplaatsen te halen. Daarbij is ook daadwerkelijk een hoeveelheid verarmd uranium gevonden en veilig gesteld. Dat was ook een extra mogelijkheid om naar de CVR te zoeken, die mogelijk per vergissing in een verkeerde container terechtgekomen zou kunnen zijn: niet alle bergingsmedewerkers in de Bijlmer hebben kennis van een CVR.
- In een ongeval met een Koreaanse vracht Boeing 747 op 22 december 1999 nabij London-Stansted was ook sprake van 20 ingebouwde verarmd uranium balansgewichten. De Rijksluchtvaartdienst adviseerde de Engelse Accident Investigation Board om transparant met media en bevolking om te gaan over de aanwezigheid van het verarmde uranium. *In het eindrapport van het ongeval hoofdstuk 1.6.6.1 wordt vermeld dat er geen gevaar uitgaat van het verarmde uranium in een crash en dat de verspreiding van verarmd uranium deeltjes door de lucht onwaarschijnlijk en zelfs vrijwel onmogelijk is.* Voorts was er volgens de Engelse AAIB geen bewijs van een brand met een zodanige intensiteit dat de verarmd uranium gewichten konden zijn verbrand. Op een na werden alle balansgewichten gevonden en er werden geen sporen van verarmd uranium op de accident site en de directe omgeving gevonden. Deze situatie is vrijwel identiek aan die met het ongeval in de Bijlmermeer. Er ontstond in England geen ongerustheid over het verarmde uranium.

Samenvattend: er bestaat geen enkel bewijs dat de niet gevonden verarmd uranium balansgewichten gedeeltelijk of geheel verbrand zouden zijn: de meest logische verklaring is dat ze op de vuilstortplaatsen terecht gekomen zijn.

Als alle in Hangar 8 gevonden verarmd uranium balansgewichten vrijwel onbeschadigd zijn met de NICAD coating laag intact en als ook op de vuilstortplaatsen geborgen verarmd uranium gewichten onbeschadigd zijn gevonden, is er geen grond en is het niet logisch om aan te nemen dat alle niet gevonden balansgewichten verbrand zijn: gezien de bekend staande feiten en de aanwezige expertise tijdens het ongevallen onderzoek is de kans op verbranding nihil (E.e.a. wordt ook bevestigd door de vindlocatie van de staart (zie ongevalsrapport bijlage). Deze stellingname wordt ook bevestigd door het ministerie van VROM aan wie de KLM namens het ongevallenonderzoek team de vondst gemeld heeft. VROM komt onafhankelijk van het onderzoeksteam tot de conclusie dat er sprake is van een verwaarloosbaar risico, en besluit ook de vondst niet aan de minister te melden. Zie het rapport van de parlementaire enquête commissie.

Om na alle mediahypes de samenleving te bewijzen dat er geen volksgezondheidsrisico bestaat, is een berekening met de meest zware condities gedaan, waarbij dan maar de onrealistische aanname is gedaan dat alle niet gevonden balansgewichten gedeeltelijk of geheel zijn verbrand en alle deeltjes door de lucht zijn vervoerd. Het is nog enigszins realistisch om aan te nemen dat er een verbranding van uranium op het oppervlakte van de balansgewichten heeft plaatsgevonden waar de NICAD laag beschadigd zou kunnen zijn (bij een totale beschadiging van die laag in de orde van 0,5 tot 1 gewicht procenten volgens de literatuur). Het RIVM komt in haar onderzoek tot 0,5 kilogram, echter zij neemt aan dat de balansgewichten niet voorzien waren van een Nikkel Cadmium laag en dat ze in een van de twee vuurhaarden hebben gelegen, en **dat was (beide) niet het geval**. Het RIVM meldt ook dat het reëel is om ervan uit te gaan dat het verarmde uranium onbeschadigd is afgevoerd naar de vuilstortplaatsen: reëel betekent hier 'van de werkelijkheid uitgaand'. We moeten dus eigenlijk aannemen, gebaseerd op de condities van de berging, dat er nagenoeg niets verbrand is. Maar, zelfs bij 100% verbranding is er berekend dat er een zeer laag risico is, geen schade voor de volksgezondheid is en er na 30 jaar ook geen causaal verband vastgesteld kan worden.

De feiten en onderzoeken bewijzen het ongelijk van de schrijver van het boek.

(categorie: ontkenning van feiten dwz ontkenning van onder ede afgelegde geaccepteerde verklaringen, ontkenning van onderzoek van de parlementaire enquête, ontkenning van door het RIVM uitgevoerd onderzoek, ontkenning van bevindingen na 30 jaar die het beeld bevestigen dat de overheid het gevaar van het verarmde uranium juist heeft ingeschat (alhoewel duidelijk is dat op mogelijke maatschappelijke ongerustheid niet goed geanticipeerd is), misleiding van het publiek, laakbare journalistieke wanprestatie en geschiedvervalsing: do not give me the facts my mind is made up)

Verdere analyse van H.A. Pruis:

De stellingname van de schrijver is verontrustend en verbazingwekkend. Het is eerder zo dat LAKA en de auteur en politicus Van Gijzel en sommige samenwerkende journalisten de vondst van het verarmd uranium 'instrumenteel' gebruikt hebben om vertwijfeling te zaaien en om de parlementaire enquête georganiseerd te krijgen. Hun 'timing' om met twijfel zaiende publicaties te komen was ook bewust gekozen (net voor de openbare zitting van de Raad voor de Luchtvaart in oktober 1993 in Den Haag).

Daarmee doen ze in feite de Bijlmer bewoners tekort en zetten hen op het verkeerde been. Natuurlijk was de brand in de Bijlmer een grote ziekmakende milieuramp waarop de overheid niet goed gereageerd heeft (een mini milieu ramp of een mini-Tsjernobyl om met Noam Pinchas te spreken, maar dan zonder nucleaire component?), echter door zich alleen te concentreren op het verarmde uranium ziet men andere mogelijkheden om antwoorden te vinden op de ziekteverschijnselen over het hoofd en ontstaat er een enorme onrust (die in de geschiedenis van de luchtvaart bij 40 ongevallen met verarmd uranium nooit is geëscaleerd). Zie proefschrift Dr. Peter Vasterman "ziek van de ramp of ziek van het nieuws over de ramp".

Een mening is nog geen bewijs.

Item 24:

"De publicatie in de landelijke dagbladen (Trouw en Volkskrant) van de aanwezigheid van het verarmde uranium in de Boeing 747 van ELAL"

Het is een groot misverstand dat de Rijksluchtvaartdienst of de Raad voor de Luchtvaart de vondst van de verarmd uranium balansgewichten heeft achtergehouden voor het publiek omdat er sprake zou zijn voor een groot volksgezondheidsgevaar. Het is eerder zo dat men geen 'extra paniek' wilde veroorzaken gezien er toch al de wildste verhalen de ronde deden. Ik verwijs naar mijn eerdere meldingen van de Raad voor de Luchtvaart en de KLM aan het ministerie van VROM omstreeks 7 oktober 1992. Alle partijen en deskundigen schatten het gevaar van het verarmde uranium laag in en er werd geconstateerd dat het vrijwel uitgesloten was dat er überhaupt iets van verwarmd uranium balansgewichten was verbrand.

In 1977 was na de ramp in Tenerife tussen de KLM en Pan Am B747 gepubliceerd dat het verarmde uranium geen gevaar vormde en dat mensen zich niet moesten laten leiden door gedachte dat het iets gevaarlijks in nucleaire zin was. Het ging in het artikel van Washington Post met name over straling en niet zozeer over verbranding.

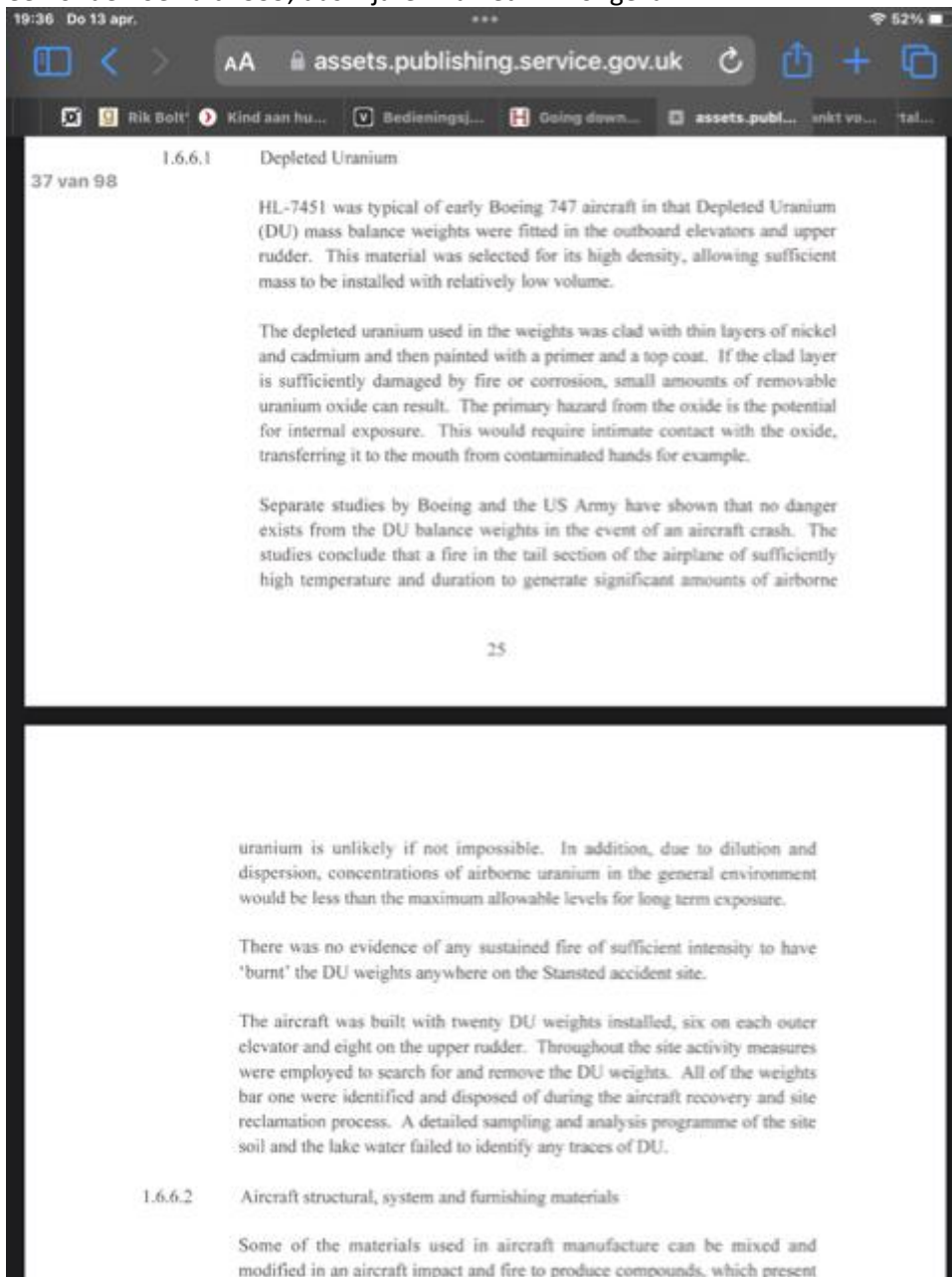
[Jumbo Jets in Tenerife Crash Carried Uranium as Ballast - The Washington Post](#)

In de parlementaire enquête van 1999 is in de besloten voorverhoren en het openbare publieke verhoor gesproken en zijn onder ede verklaringen afgelegd. De PEC heeft de verklaringen onderzocht en geaccepteerd, maar achtte het aannemelijk dat er op basis van deskundigenverklaringen toch verarmd uranium zou zijn verbrand (*deze aanname is voor mij toch heel bijzonder en niet zonder meer logisch*).

Het RIVM rapport uit 1999 maakt een inschatting die in brede kring geaccepteerd lijkt. Toch gaat het RIVM ervan uit dat de gewichten in de vuurhaarden hebben gelegen en dat er geen beschermende Nikkel Cadmium, primer en deklaag aanwezig waren die contact van de buitenlucht met het verarmde uranium uitsloten.

De RLD-RVDL ongevallenonderzoek commissie besloot tijdens het schrijven van het concept ongevallen rapport omstreeks medio april/mei 1993 dat er een passage in het rapport moest worden opgenomen over het verarmde uranium, en dan met name over de hoeveelheid niet teruggevonden gewichten. Het was de bedoeling van de onderzoek commissie (gezien het maatschappelijke belang ervan) om daarover transparant te zijn en het ICAO Annex 13 rapport biedt de mogelijkheid om bijzonderheden tijdens een onderzoek te vermelden (dit is bijvoorbeeld ook gebeurd in het ICAO Annex 13 rapport van de in 1999 bij London Stansted neergestorte Boeing 747 van Korean Air).

Voorbeeld uit het ICAO Annex 13 rapport van de Engelse AAIB met betrekking tot uranium (dit was een onderzoek uit 1999, dus 7 jaren na het EI Al ongeval.



Het rapport van vooronderzoek voor de Raad voor de Luchtvaart dat behandeld zou worden bij openbare zitting van de RvdL van 14 en 15 oktober was vertrouwelijk.

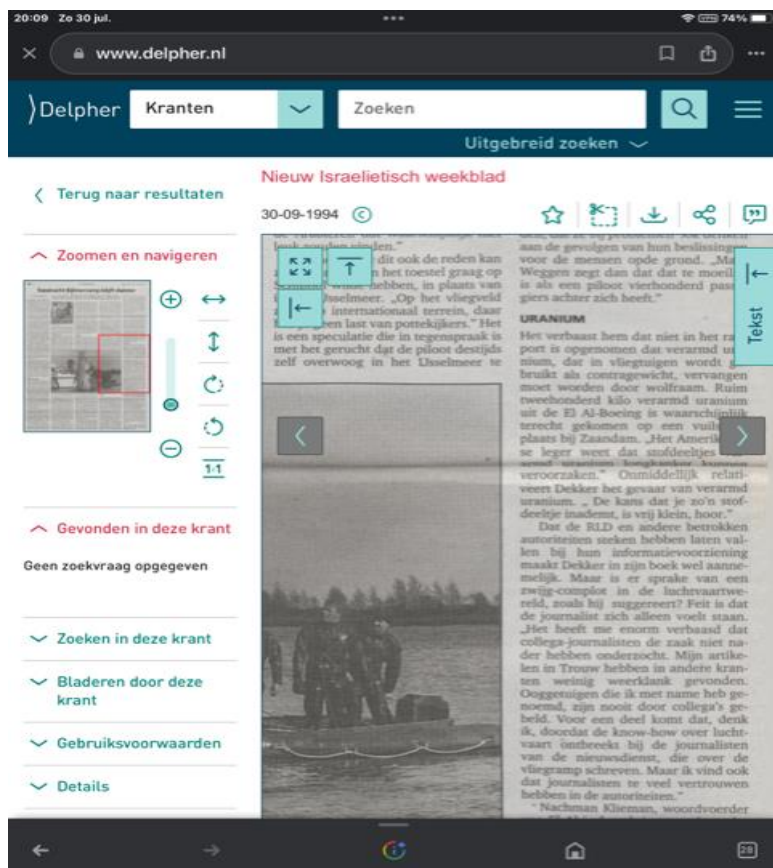
Het concept rapport was ruim voor de datum van 12 oktober aan de belanghebbenden in de openbare zitting van de Raad voor de Luchtvaart toegezonden en is mogelijk in de handen van de media gekomen. *(Dit is op dit moment niet zonder meer te bewijzen).*

Gezien het artikel in de Washington Post kan er eigenlijk geen sprake zijn van een 'baanbrekende onderzoeksjournalistieke ontdekking' of 'onthulling' op 12 oktober door de stichting LAKA of dagblad Trouw dat er verarmd uranium in Boeing 747 vliegtuigen was verwerkt: het was in feite bekend 'oud' nieuws. LAKA schrijft zelf dat ze in al in juni 1993 al op het spoor zat van het artikel in de Washington Post van 1977. Er moet bij bedacht worden dat LAKA waarschijnlijk geen informatie had omtrent de conditie van de gevonden balansgewichten en het feit dat de gewichten niet in de vuurhaard hadden

gelegen. De informatie over verarmd uranium in B747's was dus eigenlijk publiekelijk allang bekend, maar niemand, noch de RLD, noch BVOI, El AL of Boeing noch de pers had er in de commotie van het ongeval in de Bijlmermeer aan gedacht. Het was eigenlijk een 50%-50% verdeling als een B747 neerstortte waarin wel of geen verarmd uranium balansgewichten waren verwerkt.

(Het is overigens verbazingwekkend dat berichten over het verarmde uranium de pers niet eerder bereikt hebben dan ten tijde van de openbare zitting van de Raad voor de Luchtvaart. Bij de poorten van Schiphol-Oost stonden dagelijks vanaf 6 oktober vele journalisten te wachten om met tewerkgestelden in hangar 8 te kunnen praten. Mogelijk, maar zeer waarschijnlijk, heeft iemand informatie gegeven over de vondst van verarmd uranium (dat niet als spectaculair werd gezien). Ook 'onze buurman in hangar 8', de heer D. van Os, was goed op de hoogte van het verarmde uranium, maar meer informatie over met wie hij heeft gecommuniceerd is me niet bekend. Het is wel bekend dat journalisten KLM grondwerktuigkundigen hebben benaderd om meer te weten te komen over de werkzaamheden in hangar 8 en de vorderingen van het onderzoek. Van 1 KLM GWK is bekend dat hij een verzoek van een journalist afwees, omdat hij verzocht werd af te spreken op een geheime locatie omdat de journalist zou worden achtervolgd door de Mossad). Ik acht het waarschijnlijk dat journalisten al vrij snel wisten dat er verarmd uranium was gevonden, maar in eerste instantie zelf ook inschatten dat het niet erg gevaarlijk was.

De auteur Dekker liet zich in het Nieuw Israëlitisch weekblad op 30-09-1994 zelf ook uit: 200 kg van het verarmde uranium zou terechtgekomen zijn op de vuilstortplaatsen en de stofdeeltjes zouden weinig risico met zich gebracht hebben.



Niettemin heeft LAKA kort voor de openbare zitting van de Raad voor de Luchtvaart in oktober 1993 besloten om met een publicatie te komen dat het onderzoeksteam van de Raad voor de Luchtvaart de vondst van het gevaarlijke en gezondheidsklachten veroorzakende verarmde uranium verborgen had gehouden. Dat was 2 dagen voor de openbare zitting ter behandeling van het rapport van vooronderzoek. *Dit paste perfect in het beeld dat de RLD een gesloten organisatie was.*

Toen de media in oktober 1993 over het verarmde uranium berichtten heeft het Bureau Vooronderzoek Ongevallen en Incidenten (BVOI) in de haast een specialist van het ECN in Petten

(Keverling-Buisman) geconsulteerd om de mediahype te stoppen, maar tevergeefs. De geest was al uit de fles.

Voor de Bühne is het voor de media 'heel makkelijk scoren' en 'inkoppen'nl dat belangengroepen en dagbladen fors uitpakken met 'breaking news'. Ik zou het als absoluut misleidend willen kwalificeren dat LAKA of Trouw, Volkskrant en de NRC als eerste aan de basis van deze 'onthulling' hebben gestaan. Er waren maar weinig Boeing 747 crashes geweest zonder dat er sprake was van verarmd uranium balansgewichten. Het waren eerdere publicaties van de Washington Post en de onderzoekers zelf die in een eindrapport verantwoording moesten afleggen. Natuurlijk waren LAKA en Trouw wel degenen die er in Nederland voor het eerst over publiceerden. Het was natuurlijk wel een bijzonderheid in Nederland.

Het was vrij makkelijk dat de belangengroepen en een deel van de schrijvende pers het zo hebben 'geframed' dat er iets te verbergen was geweest, en nog veel erger, dat er al min of meer rekening gehouden werd dat er een mogelijk causaal verband tussen het verarmde uranium en Bijlmerziekten zou zijn. Dit was te makkelijk in te schieten, en riep de vraag op of de kranten (en politici) zich niet meer hoefden te verdiepen in zaken die er werkelijk wel toe deden? Er ontwikkelde zich een 'tunnelvisie' in de schrijvende pers en ook de politicus Van Gijzel liet zich door het verhaal meeslepen om antwoorden te vinden op de ondervonden gezondheidsklachten van Bijlmerbewoners (niet van de onderzoeks medewerkers).

Jammer genoeg hebben de stichting LAKA, de schrijvende pers en een enkele politici zich niet voldoende in de bestaande bewijzen verdiept, maar hebben ze ook geen rechtstreeks contact met het ongevalen onderzoeks team gezocht. De heer Van Gijzel is specifiek voor onderzoek naar de lading nog bij BVO langs geweest, maar naar verarmd uranium heeft hij – bij mijn weten - nooit gevraagd.

Ook na 30 jaar zoeken de schrijver en de politicus Van Gijzel nog steeds niet naar de echte feiten. *(Dit is te lezen op de KRO-NCRV website over de rampvlucht. De politicus Van Gijzel beweert na 30 jaar nog steeds dat er aerosolen van verarmd uranium in het gewondennest zijn gevonden). Er is uit latere publicaties duidelijk dat juist de aerosolen niet het probleem zijn:*

Zie: [WHO to Study Health Effects of Depleted Uranium in Iraq - The Washington Post](#)).

Waarom hebben de auteur en politicus Van Gijzel in de afgelopen 23 jaar na de enquête niet verder gezocht en het publiek waarheidsgetrouwer geïnformeerd?

Mijn verklaring: dat past niet in hun verhaal dat de overheid gefaald heeft en dat zij het allemaal bij het rechte eind hadden. En het is bijzonder moeilijk om terug te komen op verhalen die je 30 jaar in de lucht hebt proberen te houden.

En dat is het (mediatechnische of maatschappelijke) onverkoopbare verhaal' van de vliegramp in de Bijlmermeer.

Item 25: Bladzijde 175

"Publicatie over mannen in witte pakken"

Toen dagblad Trouw in de zomer van 1993 over de mannen in witte pakken publiceerde was het ongevalenonderzoek vrijwel afgerond, op de openbare zitting van de Raad voor de Luchtvaart na (midden oktober 1993 in Den Haag). De publicatie was dus 9 maanden na de gebeurtenissen in de

Bijlmer, waar alle bewijsmateriaal na 6 dagen al was verwijderd omdat er door een beslissing van burgemeester Van Thijn grote druk was gezet op de schoonmaakactie.

De Raad voor de Luchtvaart kon eigenlijk met deze publicatie 9 maanden na de crash niets meer doen aangezien het ongevallenonderzoek niets met mannen in witte pakken te maken had en omdat alle bewijzen eigenlijk al waren verdwenen. De mannen met witte pakken hadden niets met het ICAO 13 ongevallen onderzoek naar de oorzaak van het ongeval te maken.

Wie is er trouwens zo zeker van dat het alleen maar mannen waren?

De schrijver laat na het verhaal 'in de tijd te schetsen' en geeft het idee dat de onderzoekers real time actie zouden hebben kunnen nemen op mannen in witte pakken.

(categorie: bewijzen ontbreken, geen relatie met vliegtuigongevallenonderzoek: wie wil de schrijver hiervoor verantwoordelijk houden?).

Heeft de schrijver ooit zelf de afgelopen 30 jaar betere bewijsvoering aan kunnen dragen?

Item 26: Bladzijde 235

“verkeersleiders de bevoegdheid te geven om vliegtuigen van woonwijken weg te houden hebben het niet gehaald”.

Deze informatie is voor een deel onjuist:

Het eindrapport vermeldt de volgende aanbeveling:

4.10 Expand the training of pilots and ATC personnel to include the awareness that in the handling of emergency situations not only the safety of airplane/passengers but also the risk to third parties especially residential areas should be considered.

Wat de auteur laat opschrijven in de kerstbijlage van het Noord-Hollands dagblad over het vliegen over woonwijken door vliegtuigen in nood 'raakt kant noch wal': er zou niets geleerd zijn door de luchtvaartsector:

De auteur is kennelijk niet op de hoogte van het 3PR onderzoek: 3PR onderzoek (Reduction of Third Party Risk during handling of Emergencies) waarover de Luchtverkeersleiding de 2^e kamer heeft geïnformeerd in maart 2003. Dit onderzoek is gestart naar aanleiding van het ELAL ongevallenonderzoek en de uitkomsten van de Parlementaire Enquete.

(categorie: onjuist, foutieve inkleuring aan het publiek)

Aan
CAA
John Bristow

Telefaxnummer
0-00-44-1293-573-3855

Van
H.A. Pruis
Datum
7 januari 2000
Kenmerk

Doorkiesnummer
00 31 23 5663121 fax 3011
Telefoonnummer indien incompleet ontvangen
(023) 566 3121
Aantal pagina's (inclusief voorblad)
20

Onderwerp
depleted uranium installed in B747, accident investigation

Dear John,

Referring to our telephone conversation I send you the following information, that will help you answer most questions, i.e:

Boeing Letter B-B600-16143-ASI, may 30 1997
Boeing Service Letter 747-SL-51-11-F
Advisory Circular AC 20-123 12/20/84
some RLD correspondence

General information about depleted uranium balance weights:

- balance weights (max 24 positions in only horizontal and vertical stabilizer) are plated with cadmium for corrosion protection;
- radiation is very low and difficult to measure beyond 4 inches distance from the weights;
- melting point balance weights is 1232 Celsius, boiling point 3818 Celsius, uranium corrodes at roomtemperature;
- uranium oxide is toxic, so contact with balance weights should be avoided, and protective material be used, see instructions;
- FAA has never found any depleted uranium balance weights melted during accident investigations

Luchtwaardigheid
Postadres Postbus 575, 2130 AN Hoofddorp
Bezoekadres Saturnusstraat 50, Hoofddorp

Telefoon (023) 566 30 00
Telefax (023) 566 30 11
Telex 74592 rldli nl.

Bereikbaar met de trein (Schiphollijn)

I would advise you to take following actions:

- find out s/n aircraft (< s/n 550 means that depleted uranium balance weights are installed in production aircraft);
- find out if Korean has replaced balance weights by Tungsten/Wolfram balance weights. They should have SB's etc on file, and records that tell you how many uranium weights have been replaced with Tungsten/Wolfram;
- protect and inform all personnel to avoid contact (skin contact) with depleted uranium, see Advisory Circular;
- try to find all balance weights and keep record of total weight found, since in future there will be questions (by press, politicians, etc) about how many kg's are found, what happened with it, and so on; pay attention to transport of material
- since my experience with the EI AI accident Investigation I would advise you to write instructions for protection of personnel;
- try to communicate as open as possible with public and all organisations involved (fire department) about depleted uranium, to avoid escalation of problems;
- communicate with fire departments

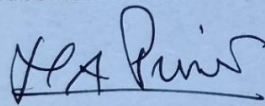
Important

- depleted uranium has been a hot issue in dutch press since the EI AI accident happened in 1992, and one of the main reasons for questions in parlement for a period over 7 years after 1992. It is important that you will not underestimate the public concern associated with the term uranium

If you need any information:

- phone: 31-23-5663121, fax 31-23-5663012
- e-mail: henk.pruis@rld.minvenw.nl

Best regards,



Henk A. Pruis