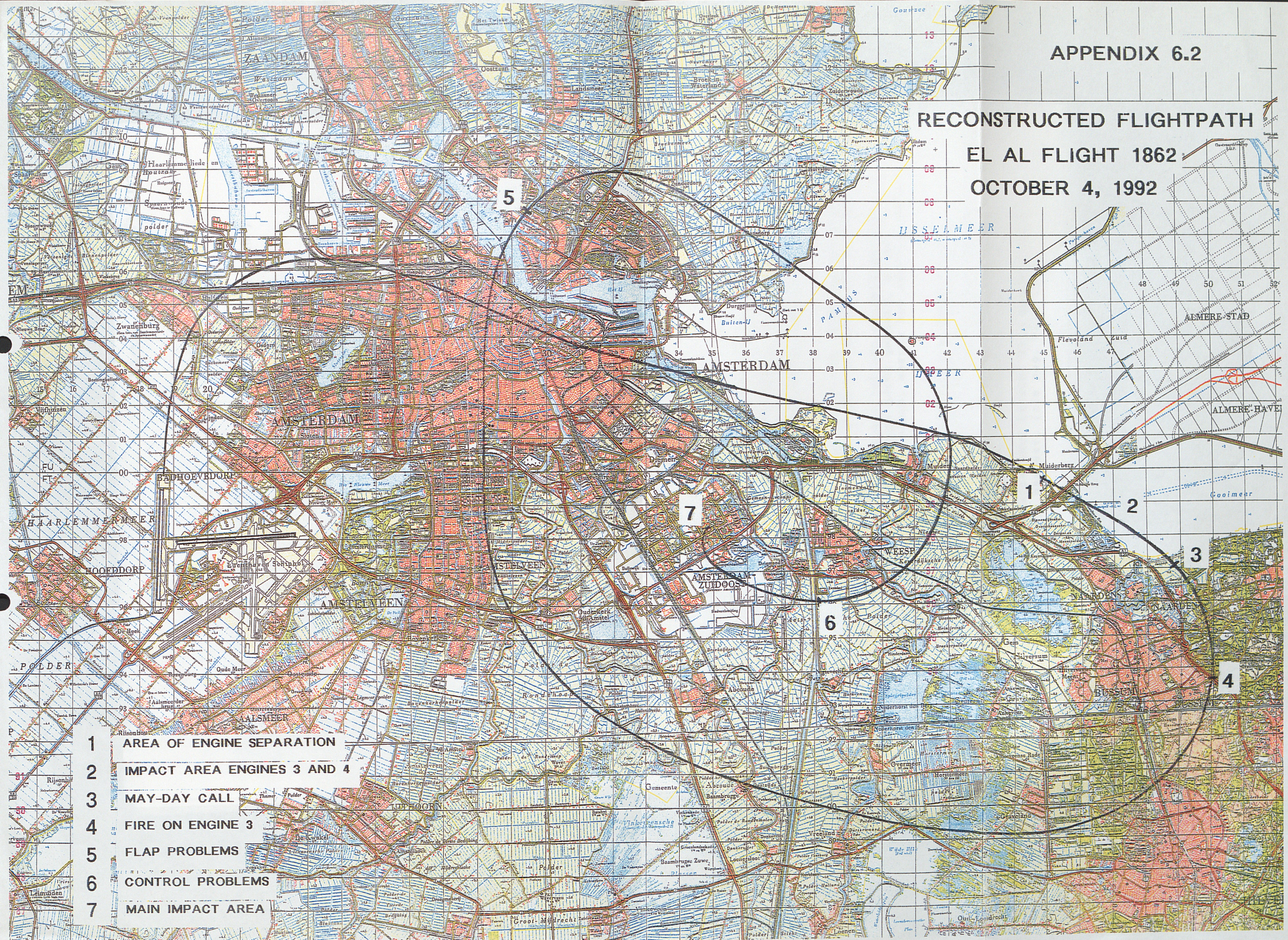


RECONSTRUCTED FLIGHTPATH

EL AL FLIGHT 1862

OCTOBER 4, 1992



Vragen en kritieken n.a.v. Bijlerramp
(de pagina-verwijzingen hebben betrekking op het boek Going Down!)

A. Wat was het startgewicht? (zie pag. 30-31)

De officiële opgave:

lading	114,7 ton
kerosine	72 ton
totaal	338,3 ton

werkelijk:

lading	114,7 ton ?
kerosine bij crash volgens Vrom en V&W:	75 ton
kerosine gedumpt: 8 minuten 2t/min:	16 ton
kerosine verstoekt:	4 ton
leeggewicht 747-200F volgens Boeing:	153,7 ton
totaal minimaal	363,4 ton

Maximum toelaatbaar die dag op Schiphol 359,3 ton)

B. Waarom werkt op 26:51, 26:55 en 26:59 de transponder van het toestel niet? Zie de vierkantjes van de primaire radar op de radarplot. (zie pag. 41)

Waarom werkt de transponder wel rond 27:28, het moment waarop volgens de RLD motor 4 afbreekt waardoor de stroom tijdelijk uitvalt?

C. Hoe kan het dat de radar van Schiphol en de black box van het toestel elkaar tegenspreken over de tijd tussen het afbreken van de motoren en het ingaan van de bocht? (zie pag. 45-47)

Volgens de black box duurt dat 7 seconden, volgens de radarkaart 40 tot 48 seconden.

Volgens de animatie is het 11 seconden, maar de animatie toont aan het eind weer wel de radarkaart en is daardoor met zichzelf in tegenspraak.

D. Hoe kan het dat volgens de RLD het toestel na zijn tweede overkomst over Amsterdam-Noord koers 120 heeft gevlogen, terwijl de radarkaart koers 132 aangeeft. (zie pag. 75-76)

Hoe kan het dat Klaas Wiltink, naast vele anderen!, zegt dat het toestel niet boven Pampus en Muiden maar veel oostelijker, in de buurt van Almere en de Hollandse brug, de 'laatste' bocht terug naar Schiphol heeft gemaakt. Dat zou betekenen dat het toestel daarvoor koers 100 zou hebben gevlogen, zoals was opgedragen door Schiphol, ipv 120/132.

E. Waar is het rechte stuk gebleven dat volgens de radar tussen 34:08 en 34:32 is gevlogen maar op de uiteindelijke routekaart een keurige bocht is geworden? (zie pag. 93)

In werkelijkheid heeft het toestel volgens tal van ooggetuigen een flauwe bocht gevolgd door een heel scherpe bocht gemaakt, en dat boven de Hollandse brug in plaats van Muiden, waarna het toestel weer keurig horizontaal verder vloog.

F. Hoe kan het dat de RLD zegt dat het toestel in de bocht boven Muiden onbestuurbaar werd en dus Boeing aanbeveelt om de besturing te verbeteren, terwijl Boeing dit laatste weigert „omdat de besturing altijd goed heeft gewerkt“?

(dat laatste sluit aan bij hetgeen de ooggetuigen melden)

G. Hoe kan er kerosine op het Kantershof terecht zijn gekomen terwijl het toestel daar nooit zou zijn geweest, (zie pag. 85)

hoe kan er kerosine op de huizen van Kelbergen zijn gekomen terwijl het toestel daar op 600 meter hoogte overheen zou zijn gekomen en er een harde noordoosten wind stond die het dan ver weg zou hebben gevoerd

hoe kan de kerosine daar wel (ondanks de wind) recht naar beneden zijn gevallen, terwijl brandweerlieden zware onderdelen 1,5 kilometer westelijk hebben gevonden

hoe kan het dat de laatste radarplot vlak naast de spoorlijn valt (waar de net vermelde onderdelen zijn gevonden), terwijl volgens de definitieve route het toestel 1,5 km oostelijker heeft gevlogen (zie opnieuw pag. 93)

H. Hoe kan het dat de radar het toestel om 35:35 nog op 1700 voet (600 meter) hoogte waarneemt, terwijl de politie dan al meldt dat het is neergestort (zie pag. 97-99)

(de radartijd was volgens de RLD, net als de politiebans van deze melding, gebaseerd op de 'telefoon-tijdmelding' = GMT)

I. Waarom zijn de verkeersleiders nooit ondervraagd over wat zij hebben gezien toen zij het toestel in zijn laatste minuten vanuit de lucht via hun verrekijkers hebben gevolgd? En wat hebben zij gezien en doorgegeven aan hun collega's die het toestel moesten begeleiden?

J. Wat was er op de radar te zien toen de motoren afbraken? Zij zijn zo groot als een sportvliegtuigje en moeten op de radar zichtbaar zijn geweest.

K. Hoe kan het dat Schiphol de politie in Huizen al tijdens de vlucht meldt dat 'het toestel boven Oud-Naarden een motor heeft verloren' (zie pag. 68-69)

Hoe kan het dat het beleidscentrum een kwartier na de crash te horen krijgt dat het toestel 'een motor heeft verloren'

(verloren heeft in het nederlands niet de dubbele betekenis van het engelse 'lost' en betekent heel eenduidig 'fysiek kwijt')

L. Hoe kan motor 3 al scheef hebben gehangen bij de landing op Schiphol, zoals op de foto's van Bertholet is te zien?

M. Hoe kunnen de motoren 1 en 2 bij de crash 600 meter naar het oosten zijn weggeslingerd terwijl het toestel volgens de RLD vrijwel recht naar beneden vallend (in een hoek van 70 graden) op de flat is neergestort?

Volgens ooggetuigen is het toestel veeleer horizontaal 'vliegend', maar met de linkervleugel omhoog stekend, ter hoogte van de zesde etage de flat binnengedrongen. Bij zo'n crash zouden de twee motoren inderdaad zijn weggeslingerd naar het oosten.

N. Wat tonen de foto's van het moment van neerstorten die gemaakt zijn door J. Baatje en die nooit openbaar zijn gemaakt?

O. Heeft brandweerman Vervoort inderdaad de voice recorder gevonden en in een container gegooid die naar Schiphol is afgevoerd? Waarom is hij nooit serieus verhoord. (zie pag. 105-106)

P. Hoe kan Wolleswinkel beweren (RTL4 - oktober 1994) dat de voice recorder vermoedelijk op een stortplaats is gedumpt (wat overigens een internationale blamage zou zijn) terwijl hij in november 1992 heeft verklaard alle stortplaatsen grondig te hebben afgezocht? Dat laatste is vermoedelijk waar, want toen is een deel van een breekbuit gevonden, een onderdeel dat veel kleiner is dan de recorder.

Black Box
13-10-02

Q. Waarom werden in de eerste nacht na de ramp alle journalisten hardhandig van de rampplek en de daarop uitkijkende flats verwijderd?

Wat werd er in die donkere uren al weggehaald?

Wat was nu eigenlijk de military ordinance equipment precies die het Amerikaanse ministerie van defenesie naar Israel liet vervoeren? (zie pag. 117)

Waar toe dienden de hulzen die de brandweer op de rampplek heeft gevonden?

Waar in was het kwik verwerkt dat aanvankelijk niet op de lijst met gevaarlijke goederen stond vermeld?

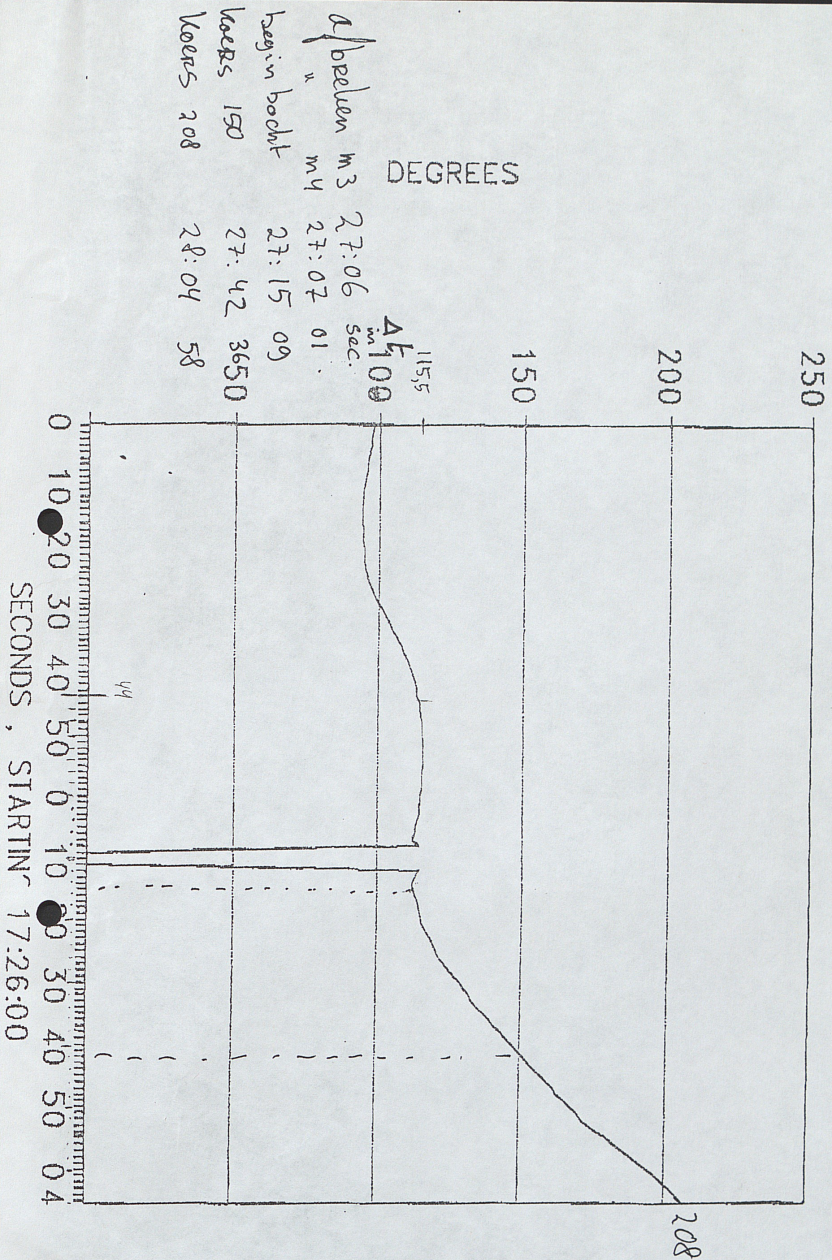
R. Waarom is niet meteen gewaarschuwd dat er verarmd uranium in het vliegtuig zat als contragewicht,

terwijl bergingswerkers op Schiphol-Oost wel met beschermende kleding en stralingsmeters de aankomende containers controleerden, en de gevonden radio-actieve stoffen in gele containers met een doodskop erop moesten worden gedeponeerd.

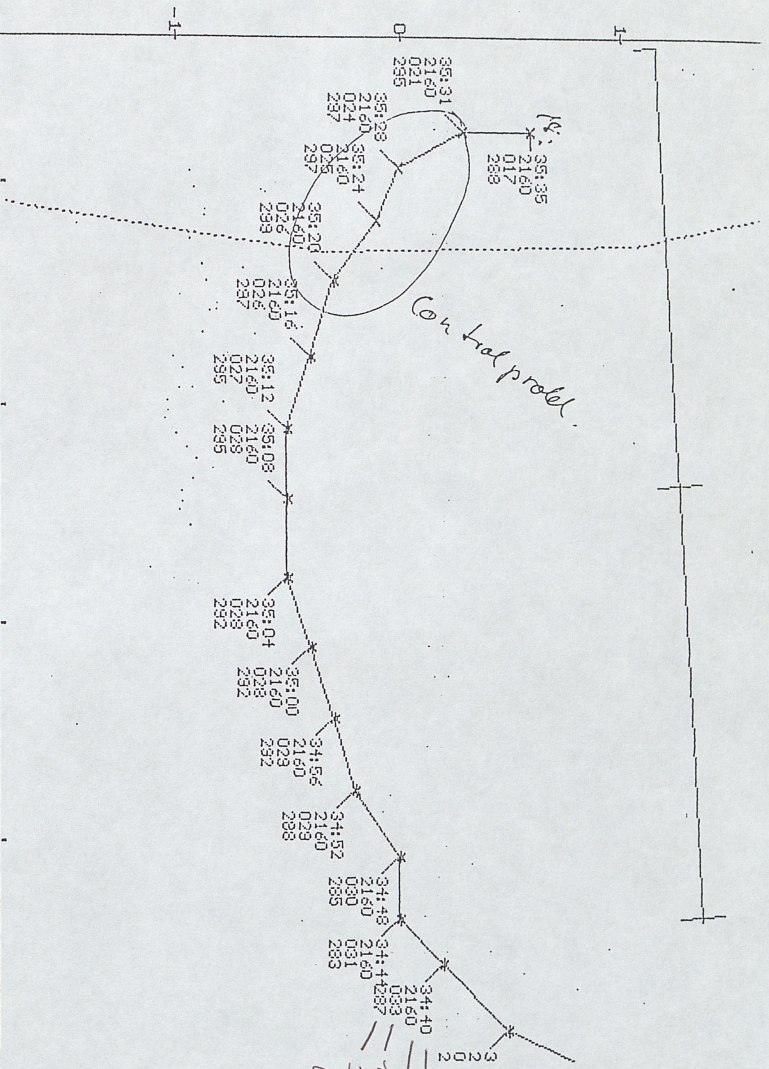
S. Hoe is het toch mogelijk dat de Rijkspolitie dienst luchtvaart een band met ooggetuige-meldingen, onder andere van de politie in Almere, twee weken na de ramp wist 'omdat dat de standaard-procedure is'. (Als dit tenninste echt gebeurd is, hetgeen eigenlijk onvoorstelbaar lijkt.)

Al deze vragen zijn nooit beantwoord.

Vele ervan verdienen het volgens onder meer B. Baksteen wel degelijk om onderzocht te worden. Baksteen heeft in 1993 ook al aangedrongen op een onafhankelijk onderzoek naar de scheve motor op de Bertholet-foto's.

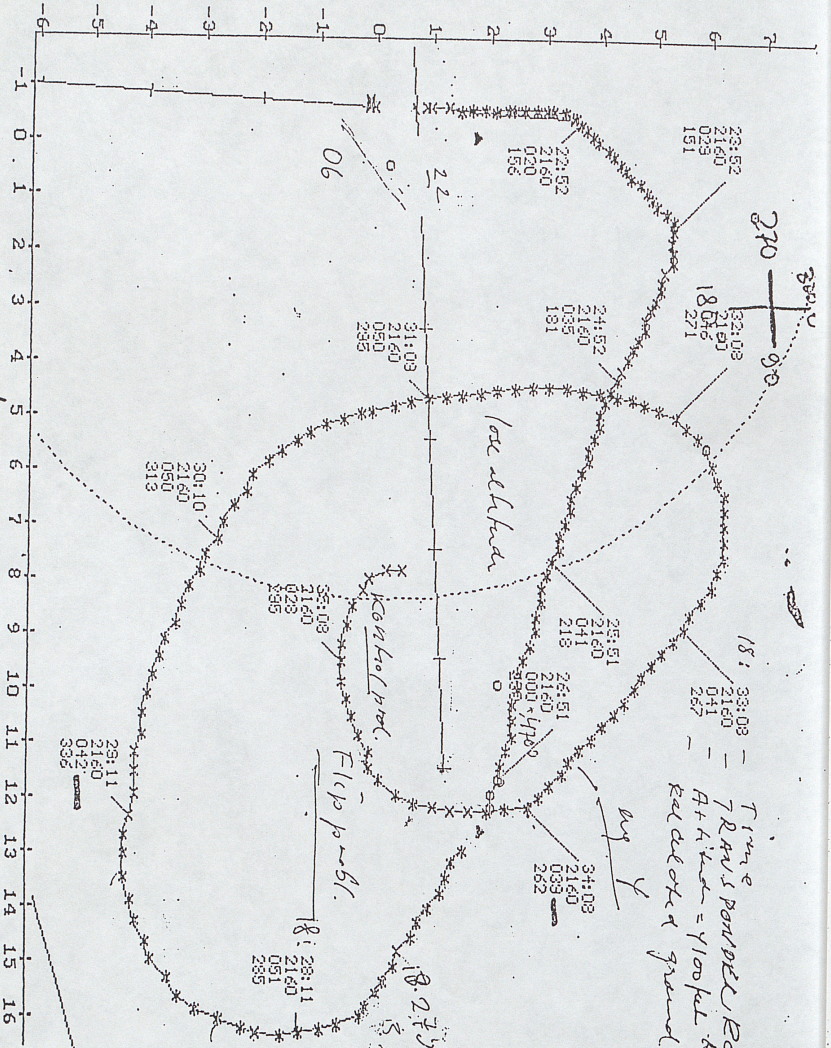


! = Combined Inhoudlabel : TykIn:sec of Tracknr Logging Data : 041092
 0 = Primair SSR code of Tracknr Logging Tyd : 17:20:20-17:35:35
 x = Secundaair Mode-c
 Speed



100 voet / 1/30 sec = 1500 voet/minuut!
 400 v / 20 sec = 1200 v
 " gedeetailleerde " print van laatste radar waarnemingen

! = Combined Inhoudlabel : TykIn:sec of Tracknr Logging Data : 041092
 0 = Primaair SSR code of Tracknr Logging Tyd : 17:20:20-17:35:35
 x = Secundaair Mode-c
 Speed



34:08, 3900 voet
 35:08 2800 v } = 1100 voet/minuut



33 p. de bron met een afbeelding van de volgens welke

Aan
de voorzitter van de Vaste Commissie voor
Verkeer en Waterstaat van de Tweede
Kamer der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon
-
Datum
9 september 1998
Ons kenmerk
DGRLD/DB/L98.200191
Onderwerp
Vliegkamp Bijlmermeer.

Doorkiesnummer
-
Bijlage(n)
1 (kaart) + vrachtdocumentatie
Uw kenmerk
-

Geachte voorzitter,

De uit het midden van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat samengestelde **Werkgroep Vliegkamp Bijlmermeer** heeft een lijst met vraagpunten over de vliegkamp opgesteld. Op verzoek van de Minister-President bied ik u hierbij, mede namens mijn ambtgenoten van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, van Justitie, van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en in overeenstemming met de gemeente Amsterdam, de reactie op deze vraagpunten aan. In deze reactie wordt volledigheidshalve veelvuldig verwezen naar u reeds eerder toegezonden stukken.

Wat betreft het door de Werkgroep gevraagde overzicht van geclassificeerde documenten zal ik u binnen een week informeren.

1. Technische staat van de El Al-Boeing voor de fatale vlucht

- * *Was het vliegtuig te zwaar beladen, zo ja in welke mate en welke risico's bracht dat met zich mee?*

Het vliegtuig woog zonder lading 151.000 kg. Bij vertrek vanaf Schiphol was het beladen met 114.700 kg bruto lading. Volgens de tankbon werd op Schiphol 59.200 kg (74.200 liter) brandstof bijgetankt, waardoor bij aanvang van het taxiën in totaal 72.000 kg brandstof aan boord was. Tijdens het taxiën naar de startbaan is hiervan ongeveer 1000 kg verbruikt. Het totale startgewicht van het vliegtuig bedroeg daardoor ca. 338.000 kg, hetgeen ruim onder het voor de heersende condities maximaal toegestane startgewicht van 359.300 kg lag. (Eindrapport Raad voor de Luchtvaart, Tweede Kamer, vergaderjaar 1933-1994, 22861 nr. 10). Ook het strafrechtelijk onderzoek door de Luchtvaartpolitie in 1996 en 1997 naar aanleiding van de klacht van de heer Plettenberg heeft uitgewezen

dat de El Al-Boeing niet was overbeladen. (Bron: proces-verbaal luchtvaartpolitie 59.201 nr. 96.08.21.0452.01.1, pag. 38).

2. De noodvlucht en de toedracht

- * *Welke route volgde de El Al-Boeing van de start tot de crash en hoe verliep deze laatste vlucht?*

De reconstructie van de gevolgde route van het vliegtuig was een van de onderdelen van het door de Raad voor de Luchtvaart uitgevoerde onderzoek naar de oorzaak van het ongeval. Bij deze reconstructie werd gebruik gemaakt van radardata van de luchtverkeersleiding, gegevens uit het Fanomos-systeem en van de gevonden Flight Data Recorder alsmede van de locatie van de afgevallen motoren. Daarbij is de consistentie van de reconstructie onderzocht tegen de door de politie afgenomen getuigenverklaringen van door derden waargenomen posities van het vliegtuig. Overigens bleken de getuigenverklaringen sterk uiteen te lopen.

Het is dan ook niet verwonderlijk dat een deel van de getuigen vraagtekens blijft zetten bij de routereconstructie van de Raad voor de Luchtvaart. Omdat de routereconstructie plaats vond op basis van twee onafhankelijke bronnen (Flight Data Recorder en radarbeelden) bestaat over de juistheid niet de geringste twijfel. De gereconstrueerde route is aangegeven op bijgaande kaart afkomstig uit het eindrapport van de Raad voor de Luchtvaart.

(Tweede Kamer, vergaderjaar 1993-1994, 22861 nr. 1 bijlage:

Verkeersleidingstechnische rapportage; Eindrapport Raad voor de Luchtvaart).

- * *Welke relevante beslissingen met betrekking tot die route werden genomen door de piloot/piloten, de LVB en door derden en waarom? Wat waren de effecten van ieder van die beslissingen?*

Bij noodsituaties geldt internationaal dat de gezagvoerder van het vliegtuig de uiteindelijke beslissingsbevoegdheid heeft en dat de verkeersleiding hem maximale ondersteuning biedt. De ratio daarvan is dat veelal alleen de gezagvoerder in staat is om vast te stellen welke de actuele noodsituatie is en waartoe het vliegtuig nog in staat is. (Tweede Kamer, vergaderjaar 1995-1996, 22 861, nr. 12.) Na het ontstaan van de noodsituatie zond de bemanning van de El Al-Boeing een noodoproep uit en keerde het toestel met een rechterbocht in de richting van Schiphol terug. De verkeersleiding meldde dat landingsbaan 06 (Kaagbaan) beschikbaar was en gaf daartoe een koers van 260° op. De bemanning verzocht echter om op baan 27 (Buitenveldertbaan) te mogen landen, hetgeen door de verkeersleiding werd geaccepteerd.

De El Al-Boeing bleek zich echter te hoog en te dichtbij Schiphol te bevinden om - met haar manoeuvreerbaarheid van dat moment - een rechtstreekse landing op baan 27 te maken.

De verkeersleiding leidde vervolgens - conform de toen geldende verkeersleidingsvoorschriften - het vliegtuig met rechterbochten naar het noorden en over het IJsselmeer terug naar de aanvliegroute (de zgn. hartlijn) in het verlengde van de baan 27. Als gevolg van de nog steeds hoge vliegsnelheid, de beperkte bestuurbaarheid van het vliegtuig en de harde noordoostelijke wind kwam het vliegtuig ten zuiden van de hartlijn van baan 27 uit, waarna het met koerscorrecties, aanvankelijk 290°, daarna 310°, naar de hartlijn vloog. Tevens gaf de verkeersleiding toestemming verder te dalen naar 1500 voet. Tijdens de rechterbocht naar de opgegeven koers van 310° verloor de bemanning de controle over het vliegtuig. Het vliegtuig viel over rechts weg en sloeg onder een steile hoek in de Bijlmermeer. (Eindrapport Raad voor de Luchtvaart).