

**Ministry of Transport and Public Works
The Netherlands Department of Civil Aviation
Aeronautical Inspection Directorate**

TO

Name : Mr.J.W.Weck, DG-RLD
Department : RLD
Fax : 070 - 3516348
Telephone :
Your ref. :
Copy to :

FROM

Name : Directeur LI
Department : Aeronautical Inspection
Fax : +31 2503 24120
Telephone : +31 2503 63215
Date : 28-8-92
Our ref. : LI/DIR-92-160

first page of 3 pages

SUBJECT : Persbriefing 7/10.

MESSAGE :

if you do not receive all pages, please call +31 2503 63216

Aanpak

Bij het ongevallen onderzoek zijn een viertal elementen te onderscheiden te weten:

- a. Het verzamelen van feiten. Te denken valt aan brokstukken en getuigenverklaringen. Maar ook aan gegevens over vliegtuig, bemanning, weersomstandigheden, radiocommunicatie en eventuele andere bijzondere omstandigheden.
- b. Terwijl de feiten verzameld worden wordt reeds begonnen deze zo goed mogelijk met elkaar in verband te brengen. Zo worden de gegevens over de radiocommunicatie uitgezet op de kaart die de vliegbaan weergeeft zodat duidelijk wordt waar wat gezegd wordt. Later worden ook de teruggevonden delen van het vliegtuig op deze kaart geplot.
- c. Naarmate meer bekend wordt over het ongeval worden hypothesen ontwikkeld over wat er mogelijk gebeurd kan zijn. In eerste instantie wordt daarbij niets uitgesloten. Pas wanneer positief is vastgesteld dat een bepaalde hypothese onmogelijk is, wordt deze terzijde gelegd. Op dit moment is nog niets uitgesloten.
- d. Wanneer een bepaalde hypothese als de meest waarschijnlijke naar voren komt, wordt er alles aangedaan om zoveel mogelijk relevante informatie over deze hypothese boven water te krijgen. Als blijkt, zoals hier het geval is, dat er een motor afgevallen is, wordt nagegaan wat voor consequenties dit heeft voor de systemen die daarbij beschadigd worden, zoals het elektrisch en hydraulisch systeem. Met deze informatie kan dan weer vastgesteld worden in hoeverre daardoor de besturingsmogelijkheden van het vliegtuig kunnen zijn aangetast.
- e. Als alle aanvankelijke hypothesen zijn geëlimineerd en alle gevonden informatie op een logische manier in elkaar blijkt te passen, kunnen conclusies getrokken worden ten aanzien van de oorzaak van het ongeval.

Deelname en organisatie

Op dit moment zijn vertegenwoordigers van de Israëlische luchtvaartautoriteiten, ELAL, de Amerikaanse NTSB en FAA, Boeing, en Pratt & Whitney actief bij het ongevallenonderzoek betrokken. In totaal circa 25 mensen. Daarnaast zijn circa 15 RLD-medewerkers voor het onderzoek ingeschakeld. Het onderzoeksteam werkt thans in vier groepen:

1. De operationele groep die alle gegevens over de vluchtuitvoering verzamelt en analyseert.
2. De motorgroep die het onderzoek aan de motoren en wat daar nog van over gebleven is uitvoert.
3. De constructieve groep die de breukvlakken en de wijze van afbreken van de teruggevonden motor bestudeert.
4. De recordergroep die het aflezen van de z.g.n. Flight Data Recorder en Cockpit Voice recorder zal voorbereiden en begeleiden.

Feitelijkheden

Naast de algemeen bekende gegevens over de vluchtuitvoering kan nog worden meegedeeld dat sinds de persconferentie op maandagochtend zich de volgende ontwikkelingen hebben voorgedaan:

- Reeds maandag is een motor in het Gooise meer gevonden en geborgen. Alle relevante wrakdelen worden naar een hangar op Schiphol-Oost gebracht voor nader onderzoek. Inmiddels is gebleken dat het hier om de rechter buitenmotor gaat. De motorophanging is bij de vleugel afgebroken. De motor vertoont geen sporen van brand.
- Het staat nog niet vast of de rechter binnenmotor ook van het vliegtuig gevallen is. In het Gooise meer wordt nog met Sonar apparatuur naar deze motor gezocht.
- Kleinere delen van het vliegtuig zijn gevonden, respectievelijk gelocaliseerd in de buurt van het Gooise meer.
- Rond het middaguur is in het rampgebied de z.g.n. Flight Data Recorder gevonden. Dat is wat men wel de zwarte doos noemt die een groot aantal vluchtgegevens registreert. De recorder is beschadigd en heeft duidelijk aan hoge temperatuur bloot gestaan. In ieder geval zal alles in het werk gezet worden om te proberen hier nog bruikbare informatie aan te ontlenen. De recorder wordt nu naar het Engelse Farnborough gebracht waar de Engelse Accident Investigation Board, de A.I.B., over geavanceerde apparatuur beschikt om het maximum aan informatie aan de recorder te kunnen ontlenen. Op dit moment is nog niet te zeggen hoe lang dit gaat duren.

Tenslotte

Zodra bij het onderzoek nieuwe belangrijke feiten naar voren komen zult U daarover worden ingelicht.