

Herman Stil, Parool, 3 oktober 2017. Het was de captain die onbewust de ramplek van het toestel bepaalde.

'Dat het El Al-toestel zou crashen, was onvermijdelijk'

Zo groot als een colablikje en zo zwaar als een pasgeboren baby. 'Mid spar fuse pin', zo heet het onderdeel aan boord van de El Al - Jumbo dat de Bijlmerramp veroorzaakte.

De pin hield aan de rechtervleugel van de Jumbo de derde straalmotor van de Jumbo vast. Er zitten haarscheurtjes in, die als het toestel van Schiphol opstijgt, boven het IJmeer tot een breuk leiden. Motor drie breekt af, neemt een grote hap uit de voorrand van de vleugel en ketst vervolgens tegen de buitenste straalmotor die ook afbreekt.

Het is een scenario dat volgens fabrikant Boeing niet voor kan komen. De ophanging is zo ontworpen dat als er iets mis gaat ze recht naar beneden vallen. De bouten zijn er speciaal op ontworpen. Alleen gold dat ontwerp de veel kleinere voorganger van de Jumbo, de Boeing 707. Boeing heeft halverwege de jaren zestig simpelweg dat ontwerp gekopieerd.

Ontwerpfouten

Al dertien jaar voor de ramp waren de eerste ontwerpfouten in de pin ontdekt. Die konden leiden tot haarscheurtjes en uiteindelijk breuk van de ophanging. Er kwam een nieuw ontwerp, maar dat bleek al vier jaar voor de ramp het probleem niet te hebben opgelost.

Maar een nieuwe remedie bleef uit, terwijl signalen dat er iets niet deugde steeds luider klonken. Negen maanden voor de Bijlmerramp raakte een Taiwanese vrachtjumbo op een akelig dezelfde manier twee motoren kwijt omdat - bleek pas later - de pin had gefaald.

Elke dag het belangrijkste nieuws vanuit Amsterdam.

Het toestel crashte tegen een berg, waarbij de vijf bemanningsleden omkwamen. Vier maanden later overkwam een ander vrachttoestel in Alaska een vergelijkbaar incident, maar dat kon op miraculeuze wijze alsnog landen.

Volstrekt onvoldoende

Pas na de Bijlmerramp wordt alsnog ingegrepen. Boeing blijkt in de jaren zestig, toen het de Boeing 747 ontwierp, simpelweg de motorophanging van de veel kleinere voorganger 707 te hebben gekopieerd. Vooral bij zwaarbeladen vrachttoestellen blijkt die constructie volstrekt onvoldoende.

Boeing wordt zowel als in het officiële onderzoek naar de Bijlmerramp als in de beoordeling daarvan door de Parlementaire Enquêtecommissie als hoofdverantwoordelijke aangewezen. Maar de twee verschillen van mening over de rol

van El Al. Weliswaar blijkt uit het technisch ramponderzoek dat ook de inspecties van de maatschappij tekortschoten, maar zelfs vlekkeloze keuringen hadden de ontwerpfout niet kunnen compenseren.

Op basis van het ramponderzoek worden alle Jumbo's in de wereld geïnspecteerd, wat een hele serie aangetaste bevestigingspinnen oplevert. In de jaren daarna spendeert Boeing - los van schadevergoedingen - omgerekend 900 miljoen euro aan een nieuw ontwerp van de falende motorophanging en de introductie daarvan in de mondiale Jumbovloot. De ingreep duurde tot begin deze eeuw.

Onvermijdelijk

Dat vlucht 1862 zou crashen was, vanwege de enorme schade die de afgebroken motoren aan de vleugel hadden achtergelaten, destijds onvermijdelijk. Dat het toestel in de Bijlmer crashte, was dat niet. Het was de captain van het toestel die onbewust de rampplek bepaalde.

Dat het toestel in de Bijlmer crashte, was niet onvermijdelijk

In zijn haast terug te keren naar Schiphol koos hij voor een landing op de Buitenveldertbaan, die op dat moment niet eens in gebruik was. De captain had de Kaagbaan moeten kiezen, die wel in gebruik was en waarvan de vliegroutes vanuit zuidelijke richting over dunbevolkt grasland voeren.

Waarom de bemanning toch voor de Buitenveldertbaan koos, is nooit opgehelderd; waarschijnlijk was die baan zichtbaar uit de cockpit en dacht de bemanning dat het de langste baan van Schiphol was. De keuze blijkt achteraf desastreus; de Boeing had zo'n landing nooit kunnen maken.

Niet op tijd

Maar de bemanning wist niet hoe zwaar het toestel was beschadigd. Ze wisten dat er twee motoren niet werkten, voor eentje hadden ze een brandmelding. Maar de problemen die daardoor aan de vleugel waren veroorzaakt, openbaarden zich pas toen het toestel steeds langzamer ging vliegen.

De verkeersleiding had wel kunnen weten dat er motoren waren afgebroken. Pleziervaarders op het Gooimeer verwittigden via het Kustwachtcentrum de verkeersleiding, maar de boodschap werd niet op tijd doorgegeven.

De keuze blijkt achteraf desastreus; de Boeing had zo'n landing nooit kunnen maken

Na de ramp ontstond een langjarige discussie over de route die over dichtbevolkt gebied voerde. De rampplek had daardoor ook in Amstelveen kunnen liggen, in Buitenveldert of de Amsterdamse binnenstad.

Vergelijkbare incidenten

Maar volgens de onderzoeken kon het toestel nauwelijks een andere route nemen. De

Jumbo zat op twee kilometer, te hoog om in een keer te kunnen landen. Het toestel kon alleen nog rechterbochten maken, naarmate de snelheid afnam steeds minder goed.

Dat een piloot in nood de route bepaalt en daarbij vrij baan krijgt van de verkeersleiding, geldt mondiaal nog altijd. Een terloopse opmerking in het Bijlmerrapport, dat tijdens een crisisvlucht ook de belangen op de grond moeten meewegen, ten spijt.

Na de Bijlmerramp waren er nog drie vergelijkbare incidenten, zonder rampzalige gevolgen. Maar na de aanpassingen van Boeing, is het nooit meer voorgekomen.