

Van: Henk Pruis <henk.pruis@xxxxx.com>

Verzonden: maandag 11 maart 2024 17:29

Aan: Kraai, Erik <Erik.Kraai@acoi.nl>

CC: Henk Pruis <henk.pruis@xxxxx.com>

Onderwerp: gesprek met Bijlmer groep en herdenkingscomité Hr. Henk van de Belt en tonen DFDR gegevens uit privé dossier (ELAL paper van ir. H.R. Tigchelaar, RLD engineering flight test pilot)

Beste Erik,

Ik licht je graag in over het volgende:

Op 26 januari 1995 hebben een 3 tal onderzoekers van de vliegcrash in de Bijlmermeer een lezing gehouden voor de Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (NVvL) in Amsterdam.

Het waren de volgende onderzoekers:

de heer ir. H.N. Wolleswinkel, de vooronderzoeker van de Raad voor de Luchtvaart van het ELAL 1862 onderzoeksteam

de heer ir. C.W. van Santen, hoofd van de afdeling Structures van de RLD en lid van het ELAL 1862 onderzoeksteam

de heer ir H.R. Tigchelaar, Senior engineering Flight Test Pilot van de RLD en lid van het ELAL 1862 onderzoeksteam

De heer ir. H.R. Tigchelaar heeft in aanvulling op zijn werk tijdens het ongevalsonderzoek in 1992 en 1993 in 1995 een verduidelijkende verhandeling geschreven over het complexe onderzoek omtrent de aerodynamische en vliegtuig-mechanische en vliegtuig-technische aspecten, die samenhangen met het neerstorten van het vliegtuig in de Bijlmermeer.

Bij dat onderzoek zijn ook authentieke (unfiltered) en deels gereconstrueerde (filtered) Digital Flight Data Recorder data aan het publiek getoond ter ondersteuning van zijn verhaal: zie hiervoor de bijlage.

In goed overleg met de heer Tigchelaar, en ook na overleg met de NVvL, is besloten dat er geen bezwaar is om deze gegevens uit de persoonlijke archieven alsnog te gebruiken voor een verduidelijkende uitleg, indien dat gewenst zou zijn. Er bestaat onzes inziens nogal veel onduidelijkheid in de media en daardoor waarschijnlijk ook bij de Bijlmer bewoners hoe het nu kon dat het vliegtuig juist daar is neergestort, en welke factoren daaraan hebben bijgedragen. Er moet ook toegegeven worden dat het oorspronkelijke ongeval rapport feitelijk volkomen correct is, voor professionals geschreven is, maar dat het voor de leek wel iets beter uitgelegd had kunnen worden. De uitleg zoals gegeven in het in 1994 door de heer V. Dekker gepubliceerde boek Going Down Going Down was daarbij niet erg verrijkend, maar feitelijk incorrect en zelfs zeer misleidend.

De heer Tigchelaar is destijds in 1999 niet door de Parlementaire Enquete Commissie Bijlmercrash opgeroepen en gehoord: de mogelijkheid werd gemist om een belangrijk deel van het onderzoek naar de vliegcrash goed publiekelijk uit te leggen.

Inmiddels is er - op persoonlijk initiatief van mijn kant - contact ontstaan met de heer H. van de Belt in de Bijlmermeer, voorzitter van het herdenkingscomité 2023, en is de vraag gesteld of we hulp konden bieden bij het beantwoorden van vragen die na 31 jaar nog steeds leven: we beschikken over de expertise en de motivatie om goede informatie en een goede uitleg te geven, die hopelijk nog steeds een hulp kan zijn bij de verwerking van de vliegcrash.

Er is positief gereageerd, en binnenkort gaan we samen met een kop koffie aan tafel zitten. Daarbij zullen we ook de DFDR data laten zien, en in 'leken taal' proberen uit te leggen hoe onderzocht is op welke wijze het vliegtuig is neergestort en of dat te voorkomen was geweest.

We hebben een persoonlijke afweging gemaakt: het is niet goed uit te leggen en te begrijpen dat de DFDR data in 1995 wel getoond kon worden aan een selectieve groep van deskundigen (de lezing voor de NVvL) en dat we dat niet zouden willen tonen en uitleggen aan degenen die het meest te lijden hebben gehad van het vliegtuigongeval.

Daarom hebben we besloten om, ongeacht welke procedures er tussen de demissionaire regering, de tweede kamer en het ACOI lopen, de DFDR informatie nu te gebruiken bij het komende gesprek op 19 maart en de uitleg die we hopen te kunnen geven.

Uiteraard zijn we ons als gepensioneerde hoogst mogelijk gekwalificeerde luchtvaartexperts bewust van het feit dat DFDR data uit een gesloten ICAO Annex 13 onderzoek hoogstwaarschijnlijk niet vrijgegeven kunnen en zullen worden, omdat dit vanuit het oogpunt van het wereldwijde door ICAO internationale ingestelde en geaccepteerde systeem ter verzekering van de luchtvaartveiligheid ongewenst is en een enorm precedent vormt (er is een recente uitspraak van het Europese Hof over MH17 data die gebruikt zijn voor de veiligheid van de luchtvaart), maar we mogen veronderstellen dat de data zoals in de bijlage eigenlijk al 'publiekelijk' bekend geacht mogen worden en ook publiek bekend zijn geworden door de lezing in 1995, echter alleen in 'zeer kleine kring'.

Onze stap moet geenszins opgevat worden als een initiatief om het lopende onderzoek bij het ACOI te beïnvloeden. We voelen het veel meer als een persoonlijk en menselijk gericht initiatief dat een maatschappelijk doel dient in de richting van de bewoners van de Bijlmermeer. Bij ons informele gesprek of mogelijk toekomstige gesprekken zullen we geen media betrekken.

Ik ga ervan uit dat ik je hiermee van onze goede 'gepensioneerde' bedoelingen overtuigd heb. Ik heb er zelf goede verwachtingen van dat we iets positiefs kunnen bijdragen in de nogal uit de hand gelopen relatie tussen de overheid en de getroffen en in de Bijlmermeer, en sluit zeer bewust de participatie van de media in dit proces buiten.

Allerbeste groet, Henk