

El Al vlucht 1862

4 oktober 1992

Het separatiescenario van motor 3 en motor 4

De bewijsvoering:

- Is gebaseerd op 'harde data' die niet voor een alternatieve uitleg vatbaar zijn
- Een probabilistische benadering is niet nodig/noodzakelijk

Sinds oktober 1992 discussies

- over een ‘derde rondje’, en over
 - significante ‘afwijkingen van de route’ op basis van 1 ooggetuigenverklaring, en over
 - het niet overeenstemmen van de 1^e provisorische DFDR-heading- track van de NTSB met de 1^e radar-kaart...uitgegeven aan het begin van het onderzoek (2^e week).
-
- De eerste beschikbaar gestelde DFDR en radar data werden herzien toen de volledige beschikbaarheid van DFDR data bereikt was (dus: correctie op de in de 2^e week van het onderzoek gedane mededelingen). Iedere journalist begreep dat, behalve de heer Vincent Dekker
 - Nu dus: na 32 jaar, ondanks een parlementaire enquête, discussie over het tijdstip van de separatie en de Mayday call

Motor separatie

- Tijdstip: bepaald door middel van data analyse/onderzoek DFDR en ATC-tape, de locatie kan daaruit worden afgeleid (zie WSHP)
- Wijze van contact motor #3 en #4: bepaald door middel van wrakstukonderzoek in hangar 8 (foto's)
- Scenario separatie: zeer complex en niet goed te voorspellen: effect van stuwkracht, zwaartekracht, gyroscopische krachten, aerodynamische krachten, mogelijk (waarschijnlijk) deployment van de Thrust Reverser zoals in andere ongevallen bij separaties (zie WSHP)
- Simulaties computermodellen bij Boeing in Seattle
- Wreckage distribution chart

Openbare informatie over het tijdstip van motorseparatie 17:27:28 DFDR UTC

- Mededelingen aan Vincent Dekker najaar 1992, zie boek Going Down Going Down pagina 52 (17:27:28 DFDR UTC)
- Uitleg aan Vincent Dekker door H. Tigchelaar najaar 1992 17:27:28 DFDR UTC; tijdsverschillen DFDR en ATC-radar-track van circa 20 seconden: geen derde rondje mogelijk, ook niet als je kijkt naar bochtengedrag/helling, luister ook naar podcast Flugforensik (2024)
- Uitleg door H.J. Klumper aan Vincent Dekker najaar 1992 over de tijdsynchronisatie: groot onherstelbaar wantrouwen bij V. Dekker (immers de vooronderzoeker had een signaal afgegeven aan Trouw dat de voorstellingen van Dekker onjuist waren, dit werd verkeerd opgevat als beïnvloeding van persvrijheid)
- Lezing ir. Heert Tigchelaar 26 januari 1995 voor de NVvL (zie WSHP): 17:27:28 DFDR UTC
- Blauwboek Leonardo Da Vinci Delft: 17:27:30 DFDR UTC (twee motoren gesepareerd), (zie WSHP): gebruikt als bewijsvoering tijdens parlementaire enquête 1999
- NLR Rapport Smaili en Mulder uit 2003: 17:27:30 DFDR UTC (zie WSHP)
- Rapport van de parlementaire enquête uit 1999: onderzoek route (zie WSHP), ten hoogste 600 meter afwijking
- Website www.elal1862accidentinvestigation.nl (WSHP)
- Ministerie IenW verklaring afgegeven aan de Telegraaf gepubliceerd 19-06-2025

Zijn er vragen over de bepaling en het tijdstip 17:27:28
DFDR UTC m.b.t. de separatie van de motoren?

- Zo niet dan verder....

DFDR data onderzoek:

VHF zenden op DFDR tape: een “0” of een “1”

- VHF zending: een “1” verandert naar “0” bij indrukken zendknop piloot
- 39 x gezonden gedurende het vluchtverloop, 39 x ontvangen in toren
- Matchen van vele grafieken met elkaar levert op dat de Mayday call op 17:27:35 DFDR UTC plaatsvindt, ca 7 seconden na motor separatie
- Op dat moment wordt de Mayday oproep bij ATC ontvangen op 17.27.56 en duurt 3 seconden. Delta = 21 seconden (zie WSHP)
- Rapport (ICAO Annex file): DFDR tijd-Boordkloktijd-ATC/tijd-duur/lengte uitzending: 39 x tijdsverschil exact bepaald
- Verificatie en redundancy met altitude/hoogte data van DFDR en ATC mode C altitude reporting

Dus: geen twijfel mogelijk

- Motorseparatie 17:27:28 tot 17:27:30 (DFDR UTC)
- Mayday call vliegtuig: 17:27:35 tot 17:27:38 (DFDR UTC)
- Mayday call ATC: 17:27:56 tot 17:27:59 (ATC Toren UTC)
- Delta DFDR en Toren ATC = 21 seconden
- Daaruit is af te leiden: de positie van de motorseparatie op de kaart van de wreckage distribution of de route ATC radar kaart, vooropgesteld dat de positie van de mayday call juist ingetekend is
- De 'area of engine separation' zoals aangegeven in het eindrapport van de Raad voor de Luchtvaart: niet correct
- Ministerie is van de bevinding op de hoogte gesteld in juni 2025: ministerie bevestigt de situatie en bevestigt de data van de tijdstippen van separation en mayday call (zie WSHP)

Zijn er vragen over de bepaling en het tijdstip van de MAYDAY call DFDR en ATC-toren UTC tijd?

consequenties

- Mogelijk storingen tussen 17:26:51 DFDR UTC van elektrische aard voorafgaande aan de separatie (die geen mayday call rechtvaardigden) (geen data beschikbaar)...electrical subgroep ICAO Annex 13 analyseerde dit
- Na separatie – misleidende brandindicatie(s) motor(en) #3 (en #4?) en na zeven seconden Mayday: vrijwel onmiddellijke terugkeer naar Schiphol en inzetten van de bocht
- Daarna vergeefs getracht de procedures tot blussen uit te voeren (fictieve/misleading indications) motorbrand(en): snelheid in de buurt van de unextinguishable fire airspeed 280 kts (aanbeveling van Boeing): moeilijk vliegbaar
- Daarna: (fictieve branden niet blusbaar): duurt ca 1 minuut: ondertussen aanbeveling ATC voor 06, maar crew vraagt om baan 27 met ongunstige wind
- Werklastverdeling en Human Factors in de cockpit: geen tijd om over de lading te praten (= speculatie) in een continue levensbedreigende situatie: Human Factors spelen een rol (zie WSHP baankeuze 27): zie [Keuze baan 27 | ongevallenonderzoek EL AL 1862](#)

consequenties

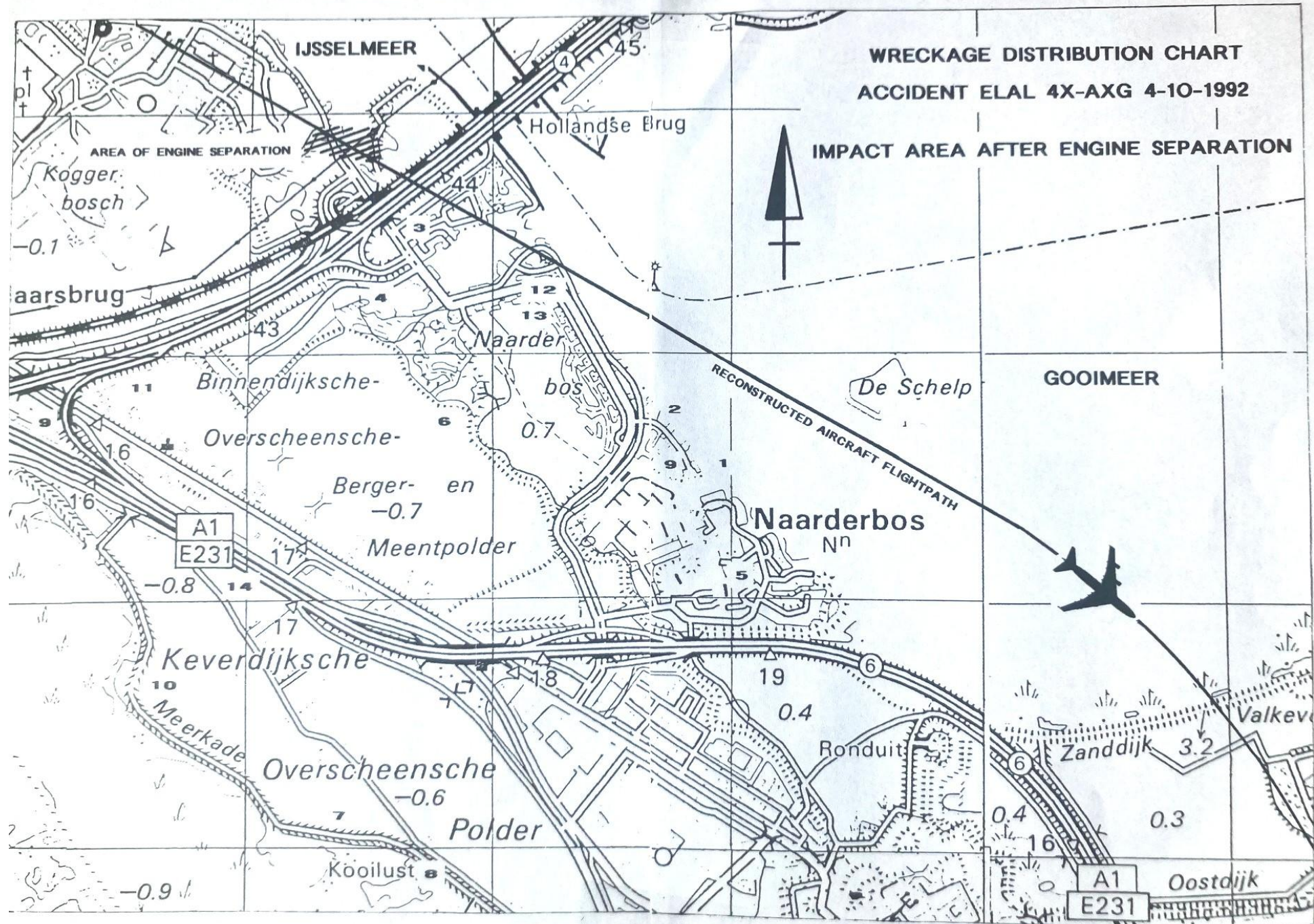
- Het beschrevene in het boek Going Down Going Down (2022) van Vincent Dekker is onjuist
- De o.a. daarmee samenhangende complottheorieën die door Van Gijzel en Dekker worden verkondigd kunnen worden weerlegd: de technische basis ontbreekt...ze hebben het niet goed begrepen: er kan geen contact met El AL grondstation zijn geweest om via VHF of HF te overleggen over een keuze voor baan 27, de Mossad, etc.
- De heer Dekker heeft (opnieuw) antwoord gekregen op de volgens hem 32 jaar uitstaande vraag waarop hij nooit antwoord zou hebben gehad: het ministerie van IenW heeft het antwoord bevestigd aan de Telegraaf midden juni 2025
- De heer Dekker heeft de informatie persoonlijk van mij ontvangen en heeft de analyse kunnen inzien op www.elal1862accidentinvestigation.nl

Conclusies H.A. Pruis 17 juni 2025

- De discussie is voor wat mij betreft gesloten
- Er kan geen enkele probabilistische benadering zijn die de robuustheid van de bewijsvoering onderuithaalt
- Mocht ooit besloten worden om de DFDR data vrij te geven, hetgeen niet waarschijnlijk is, dan zal e.a.a. duidelijk worden zoals beschreven
- Het vrijgeven van DFDR-data, zou een precedent werking tot gevolg kunnen hebben: het ministerie beoordeelt de mogelijkheden
- Er is geen groot maatschappelijk probleem, de Bijlmerbewoners hebben geen vragen uitstaan over dit onderwerp: het is puur een 'Bijlmerspeurdersactiviteit', die niet raakt aan de essentie van een ICAO Annex 13 onderzoek v.w.b. de hoofdoorzaken en aanbevelingen
- De oorzaak van de verwarring is nu weggenomen. Er is voldoende openbare informatie ter beschikking.

WRECKAGE DISTRIBUTION CHART
ACCIDENT ELAL 4X-AXG 4-10-1992

IMPACT AREA AFTER ENGINE SEPARATION



vervolg

- De area of engine separation op vorige slide is incorrect
- Deze area was het door ooggetuigen aangegeven gebied, en het door het NLR geschatte gebied van separatie, om te helpen de ontbrekende motor te vinden in de eerste weken na het ongeval
- Deze ‘fout’ is toegegeven door het ministerie van I en W en de correcte analyse van H.A. Pruis is geaccepteerd en publiek beschikbaar. Bij de verificatie zijn de oorspronkelijke opstellers Tigchelaar en Klumper van de DFDR en radar analyse betrokken geweest. De telegraaf publiceerde erover op 19 juni 2025. De Telegraaf verifieerde bij het Ministerie van I en W

Indien in een ICAO Annex 13 onderzoek een probabilistische alternatieve benadering zou worden aangeboden

- Zou deze benadering aan de Boeing 747-Type Certificaat-houder Boeing worden aangeboden, met verzoek voor commentaar
- Zou deze benadering aan de P&W JT9D-Type Certificaat-houder van de motor fabrikant Pratt & Whitney worden aangeboden, met verzoek voor commentaar
- Zou de benadering aan de FAA en de National Transportation Safety Board worden voorgelegd met verzoek voor commentaar
- Zou deze benadering in een vooronderzoek getoetst worden door onafhankelijke deskundigen
- Zou uiteindelijk een onafhankelijke raad oordelen over de kwaliteit van de bewijsvoering
- Zou dit worden opgenomen in het dossier van het ICAO Annex 13 ongevalonderzoek
- Zowel de politiek alsook de media kunnen geen invloed op een dergelijk onafhankelijk onderzoek uitoefenen

IMPACT AREA AFTER ENGINE SEPARATION

