

CONCEPT – nog niet verstuurd

Aan de heer V.F. Dekker
Bergen

dd. ... / ... / 2026

Geachte heer Dekker,

Met deze brief verzoek ik u om een **rectificatie** door te voeren in uw boek *Going Down, Going Down* (2022), wegens het gebruik van onjuiste en inmiddels aantoonbaar achterhaalde informatie over de vliegcrash in de Bijlmermeer (El Al-vlucht 1862).

Het betreft met name de volgende hoofdstukken:

- Hoofdstuk 3: *De RLD krijgt de klokjes niet gelijk*
- Hoofdstuk 4: *Een onoplosbaar verschil tussen zwarte doos en radar*

De feitelijke weerlegging van de in deze hoofdstukken gepresenteerde conclusies was al te vinden in:

- Het **eindrapport van de Raad voor de Luchtvaart** (februari 1994, zie referentie 1);
- Het **rapport van de Parlementaire Enquêtecommissie** uit 1999 (*Een beladen vlucht*, zie referentie 2);

Daarnaast blijkt uit recenter onderzoek dat ook uw route-analyse onjuist is. Dat volgt onder meer uit:

- Informatie van uw **eigen onafhankelijke adviseurs**, Kroon en Horlings (Avioconsult, rapport 2025, referentie 5);
- Onderzoek door **onafhankelijke Duitse journalisten** Benjamin Denesh en Andreas Spaeth van *Flugforensik*, Episode 22 (2024).

Alle genoemde bronnen komen tot dezelfde conclusie: de **motorseparatie vond plaats om 17:27:30 UTC**. Deze tijd staat haaks op de door u genoemde separatietijd van **17:26:47 tot 17:26:51 UTC**.

Dit heeft wezenlijke gevolgen voor de reconstructie:

- Er is **geen sprake van 1 minuut en 8 tot 11 seconden** tussen motorseparatie en het inzetten van de bocht om 17:27:59 UTC;
- Maar van **ongeveer 30 seconden**, een verschil van circa **40 seconden minder** dan door u gesteld.

Voorts geldt dat de vliegroute **niet primair uit DFDR-gegevens** moet worden afgeleid, maar uit de waarnemingen van **drie onafhankelijke radarstations**:

- FANAMOS
- MURACTREC-II
- SARP

Deze radarwaarnemingen zijn vastgelegd in het dossier van de Raad voor de Luchtvaart (2.16.107, dossier 2108B, Nationaal Archief). De gegevens zijn tot 01.01.2071 beperkt openbaar, maar toch op verzoek na verkregen toestemming op aanvraag in het Nationaal archief in te zien. Daarbij geldt de volgende nauwkeurigheid:

- Een maximale plaats afwijking van **hoogstens 100 meter**;
- Een maximale tijdsafwijking van **hoogstens 0,5 seconde** ten opzichte van de UTC-tijd van de luchtverkeersleiding.

De radaranalyses zijn destijds opgesteld door het **NLR**, de **Luchtverkeersbeveiliging** en de **Meetkundige Dienst**. Deze gegevens waren al op **8 oktober 1992** beschikbaar.

Er was in de eerste week van oktober 1992 geen andere mogelijkheid dan aan te nemen dat de drie onafhankelijke radarstation waarnemingen een voldoende solide bewijs vormden voor de route van het vliegtuig. Er is en kon daarbij **geenszins sprake zijn van fraude**. De Parlementaire Enquête van 1999 heeft bovendien een **eindoordeel over de route** geveld. Desondanks blijft u in uw publicaties (2022) en lezingen de overtuiging van een alternatieve route uitdragen, terwijl daar sinds de eerste week van oktober 1992 aantoonbaar betrouwbare gegevens en feiten tegenover staan.

U heeft zelf aangegeven dat uw twijfels over de route de kern vormden van het ontstaan van uw wantrouwen, dat uiteindelijk resulteerde in uw boek *Going Down, Going Down*. Als deze twijfel op basis van betrouwbare data en meermalen getoetste rapporten kan worden herzien of weggenomen, betekent dat — zoals u zelf ook heeft gesteld — een belangrijke stap in het verminderen van wantrouwen. U gaf in 2023 op LinkedIn nog aan dat er volgens u “veel vragen” openstonden; met de vrijgave van archieven is inmiddels duidelijk geworden dat vragen over de **motorseparatietijd en de route** niet langer open hoeven te staan.

Ik acht het van groot belang dat er een **juiste historische weergave** tot stand komt en dat de verwarring die opnieuw is aangezwengeld, wordt gecorrigeerd. Anders bestaat het gevaar van het voortbestaan van een alternatieve werkelijkheid, die op den duur een onjuiste geschiedbeleving en mogelijk zelfs een vorm van moderne geschiedvervalsing wordt.

Ik verzoek u vriendelijk doch dringend om **binnen drie weken** op dit rectificatieverzoek te reageren.

Ik heb begrip voor het feit dat het voor journalisten in het najaar van 1992 een moeilijke periode is geweest. Tegelijkertijd brengen inmiddels opnieuw en meermalen bevestigde feiten ook een verantwoordelijkheid met zich mee. Ook voor een gepensioneerd

journalist van dagblad Trouw. Mocht dit verzoek tot rectificatie onbeantwoord blijven, dan zal ik de kwestie te zijner tijd voorleggen aan de **Raad voor de Journalistiek**, en eventueel aan de **NVJ** en de **VVOJ**.

Samen kunnen wij veel onduidelijkheden over de vliegcrash in de Bijlmermeer alsnog wegnemen. Het is mijn intentie om dat **zonder polemieken** te doen.

Met betrekking tot andere aspecten in uw boek, onder meer het verarmde uranium, verwijs ik u als primaire bron en als gehoorde tijdens de parlementaire enquête in 1999 naar de door mij ontwikkelde website *www.elal1862accidentinvestigation.nl*.

Met vriendelijke groet,

H.A. Pruis

Referenties:

- 1) Februari 1994: Eindrapport Raad voor de Luchtvaart 92-11, El Al flight 1862, Boeing 747-258F 4X-AXG, Bijlmermeer, Amsterdam 4 oktober 1992, van 24 februari 1994 (separatie tijd motoren = 17:27:30 UTC);

SYNOPSIS

On October 4, 1992, at 17:20 UTC, El Al Israel Airlines (ELY) Flight 1862, a Boeing 747-200 Freighter, with three crewmembers and one non-revenue passenger on board, took off from runway 01L at Schiphol Airport and followed the Pampus departure as cleared by air traffic control services.

At 17:27.30 UTC, with the aircraft at flight level 65, engine no. 3 and its pylon separated from the aircraft and damaged part of the leading edge of the right wing. The no. 3 engine then struck engine no. 4, causing this engine and its pylon to depart the wing. During an attempt to return to Schiphol Airport control was lost and at 17:36 UTC the aircraft crashed into a residential area in a suburb of Amsterdam.

An investigation was initiated by the Netherlands Accident Investigation Bureau. The investigation team was assisted by specialists from the Aeronautical Inspection Directorate of the Department of Civil Aviation. Following the procedures contained in International Civil Aviation Organization (ICAO) Annex 13, Accredited Representatives and their advisors from Israel and the United States joined the investigation. Several organizations collaborated in the data extraction and analysis of the Digital Flight Data Recorder (DFDR). The National Aerospace Laboratory of the Netherlands was tasked with several special projects. The Air Branch of the Netherlands State Police assisted with the questioning of witnesses. Identification of the victims was carried out by the Disaster Identification Team of the State Police.

This report is issued by the "Raad voor de Luchtvaart" (Netherlands Aviation Safety Board).

All times in this report are UTC unless stated otherwise.

- 2) April 1999: Eindrapport van de parlementaire enquête 1999 'Een beladen vlucht': (de route is correct, met uitzondering van enkele verklaarbare onnauwkeurigheden aan het begin en eind van de route);

2.4.2 Uitvallen van de secundaire radar

Van 18.26.51 uur tot 18.27.11 uur vallen gedurende 20 seconden de secundaire radarplots weg. De Commissie heeft onderzocht of de reden hiervoor gelegen is in het uitvallen van de transponder. Het uitvallen van de transponder zou veroorzaakt kunnen zijn door het afbreken van de motoren als gevolg waarvan de generatoren uitvielen. Bestudering van het vluchtverloop geeft aan, dat de AXG van 18.26.51 uur tot 18.27.39 uur een vrij constante stijging vertoont, dus tot 48 seconden na de laatste secundaire plot. In de fase van 18.26.51 uur tot 27.39 uur stijgt het vliegtuig van 5500 tot 6700 voet. Daarna is het vliegtuig gaan dalen tot 4000 voet (18.28.55 uur).

Het lijkt onwaarschijnlijk zo niet onmogelijk, dat het vliegtuig na het vermeende afvallen van de motoren (als gevolg waarvan het secundaire systeem even niet gefunctioneerd zou hebben) nog 48 seconden constant blijft stijgen om dan pas gedurende 1 minuut en 16 seconden 2700 voet te dalen.

Om die reden kan het tijdelijk uitvallen van de secundaire radarresponsies niet gerelateerd worden aan het afbreken van de motoren.

- 3) 1994: ir. M.H. Smaili over El Al 1862 blauwboek studenten vereniging Leonardo da Vinci 2000 1994 (separatie tijd motoren = 17:27:30 UTC);

vermeld, is het toestel technisch goedgekeurd voor vertrek. Het vrachtoestel volgt na loskomen de ingestelde vertrekprocedure, de zogenaamde 'Pampus Departure'.

Om 18:27:30, op een hoogte van 6500 voet, wordt de ramp geïnitieerd met het volledig bezwijken van de ophanging van motor 3. Gyroscopische effecten zorgen ervoor dat de motor zijwaarts afbreekt, de volledige vleugelvoorrand verbrijzelt en in zijn val motor 4, inclusief ophanging, meesleurt. De situatie wordt onmiddellijk door de bemanning opgemerkt middels een heftig rollen van het toestel. Op dat moment wordt de besturing door gezagvoerder Fuchs overgenomen van co-piloot Ohad. Het gas wordt dichtgetrokken waarna de bemanning begint met de noodprocedure voor een onmiddellijke terugkeer naar Schiphol.

Om 18:27:56 ontvangt Amsterdam Radar van Fuchs de noodoproep "EL AL 1862, mayday,

- 4) 2003: NLR-rapport TP-2003-392 Flight data reconstruction and simulation of the 1992 Bijlmermeer Airplane accident M.H. Smaili (separatie tijd motoren = 17:27:30 UTC);

At the time of departure, the preferential runways consisted of runway 01L (Zwanenburgbaan) for takeoff and 06 (Kaagbaan) for landing. The aircraft was cleared for push back at 17:04 and taxied out at 17:14. The first officer was assigned as the pilot flying (PF). The takeoff from runway 01L was started at 17:21, and the aircraft was cleared by ATC for the Pampus departure. At 17:27.30, while climbing through an altitude of about 6,500 feet, the aircraft encountered a separation of the engines no. 3 and 4. The captain took control of the aircraft. Following engine separation, the emergency call "mayday, mayday, mayday, we have an emergency", was transmitted by the co-pilot. The aircraft started a right turn to return to the airport for an emergency landing. According to eyewitnesses, dumping of the onboard fuel started immediately. Amsterdam Radar confirmed the emergency call and directed the flight during the emergency procedure. After the crew acknowledged their intentions, they were instructed to turn to heading 260.

- 5) 2024: Podcast Flugforensik Episode 22, 12 april 2024: extra rondje is onmogelijk, route voorstelling V.F. Dekker is onjuist;

- 6) 2025: Controllability of a Boeing 747-258F after separation of two engines, 13 maart 2025 (engine separation = 17:27:30 UTC). Opmerking: de route van het vliegtuig is niet van belang voor vaststelling aerodynamisch gedrag en controleverlies aan het eind van de vlucht (zo is het destijds ook behandeld).

5.4. Engines Separation and the Consequences for Controllability

5.4.1. At 17:27:30 UTC (event ⑤ in Figure 11), while the airspeed was 270 knots Calibrated Air Speed (KCAS, ref. 2) and the airplane climbed through 6,500 ft, at a distance of approximately 18 nm from the airport, a fuse pin failure in pylon 3 caused engine 3 and its pylon to separate from the wing and knock off engine 4 including its pylon as well (ref. 1).

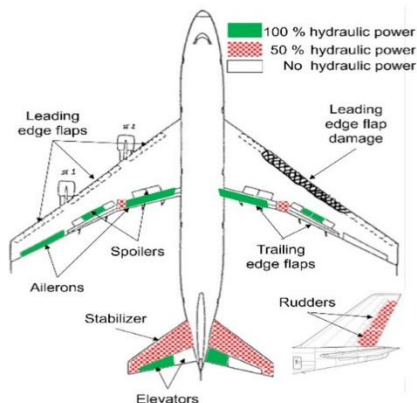


Figure 12. Remaining aerodynamic control surfaces after separation #3 and #4.

The cause of the separation, the failure of the fuse pin in pylon 3, was analyzed in detail in ref. 1; it is not the subject of this controllability analysis. The separation caused damage to the right wing. Below, the consequences of the loss of two engines, and of the damage of the right wing will be explained and analyzed.

5.4.2. **Remaining Control Surfaces.** After the loss of engines 3 and 4, the remaining hydraulically actuated aerodynamic control surfaces by hydraulic pumps on engines 1 and/or 2 were: left outboard aileron, left outboard elevator, right inboard elevator, spoilers 2, 3, 10, 11, and the inboard trailing edge flaps (ref. 1, page 15), as shown in the adjacent Figure 12. Actuated with 50% hydraulic power, from only engines 1 and/or 2 were: left and right inboard ailerons, upper and lower rudders, and stabilizer trim.

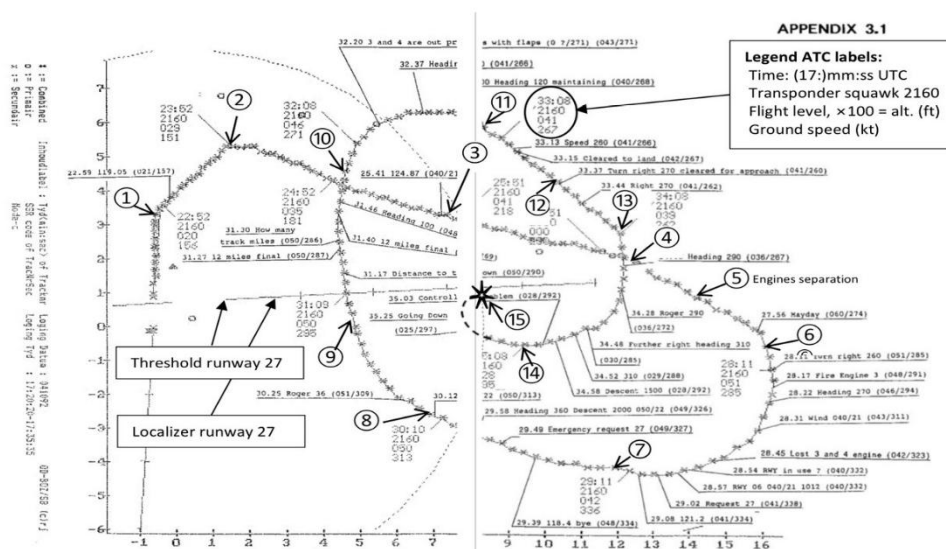


Figure 11. Departure and approach ATC radar ground track, one data point per 4 s, Appendix 3.1 of Accident Report.

- 7) 2025: E-mailwisseling dr. J.P.C. Kroon – H.A. Pruis: (Kroon hanteert als uitgangspunt een hoogste punt van 17:27:39 en een engine separation van 10 seconden daarvoor op 17:27:29 en wijkt ongeveer 1 seconde af van het rapport van de Raad voor de Luchtvaart). De analyse wordt gepresenteerd als het ultieme bewijs en aangevuld met een *quod erat demonstrandum* (= hetgeen te bewijzen was).

Antw: het ultieme bewijs

Beste Henk,

Voor mij zijn de uitgangspunten:

- het hoogste punt van de route van 17:27:39 ATC-radartijd.
- een tijdsverschil van 10 seconden tussen de motorseparatie en het bereiken van het hoogste punt
- De wreckage chart zoals weergegeven in het eindrapport RvdL

Beste Henk,

Hierbij mijn beloofde analyse. Jij komt tot een separatie moment van 27:50 en een hoogste punt op 28:00. Hierbij het bewijs dat dat niet klopt. Ik gebruik alleen het hoogte plaatje uit het HN artikel en appendix 3.1 van het eindverslag van de RvdL.

Appendix 3.1 laat bij een tijd van 28:11 een hoogte zien van 5100 voet. Volgens het hoogte plaatje hoort daar dan een hoogste punt bij op 27:39 en een separatie moment van 27:29 plus of min een beetje. In het eindverslag van de RvdL is het separatie gebied dus correct ingetekend. Quod erat demonstrandum.

Dan is meteen ook weer de wreckage chart begrijpbaar.

Sorry, maar iets anders kan ik er niet van maken.

Jacques