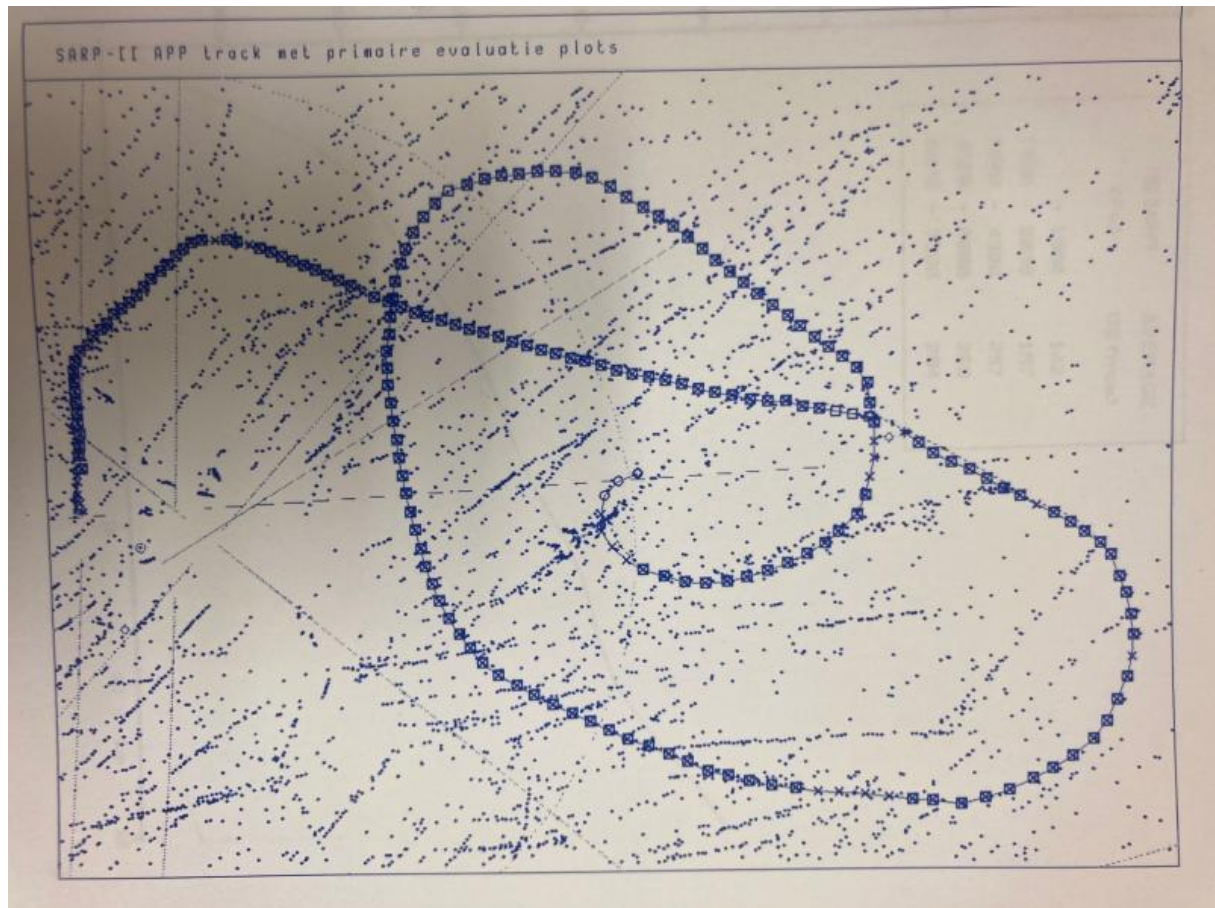
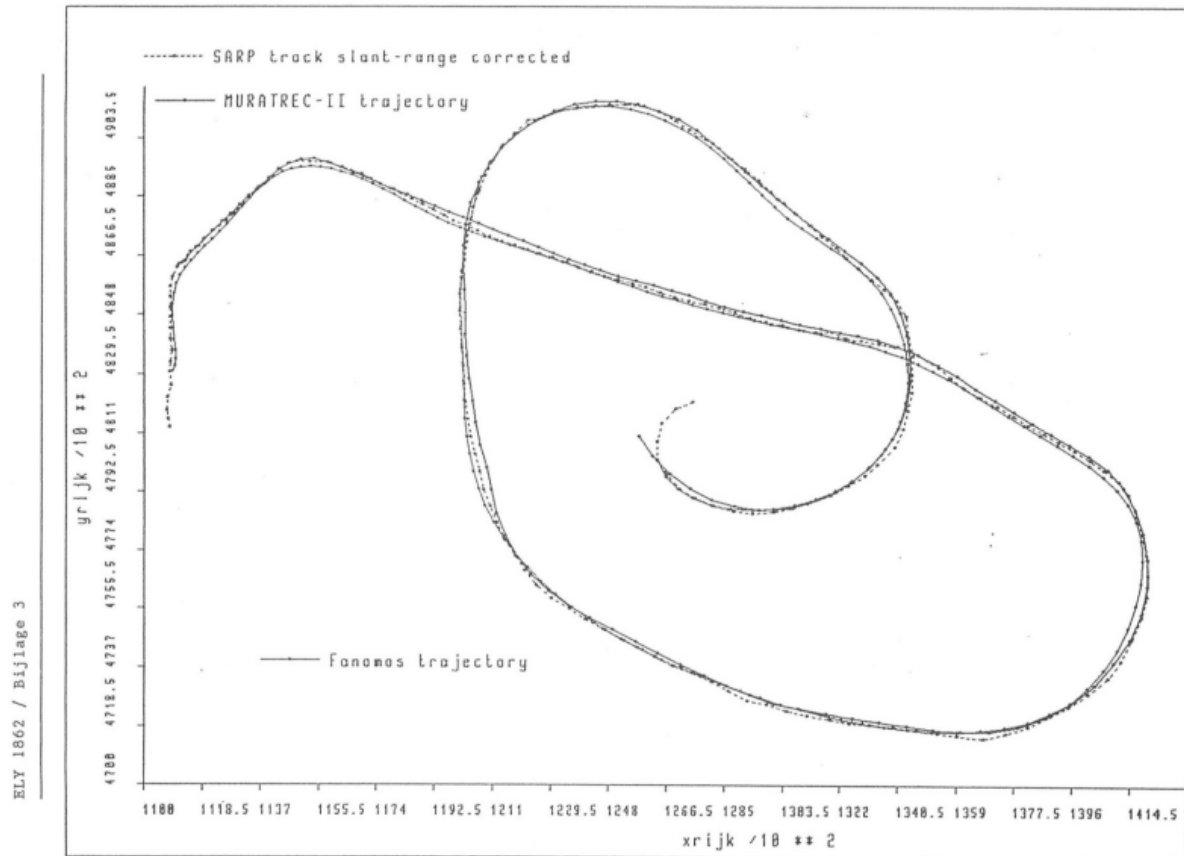


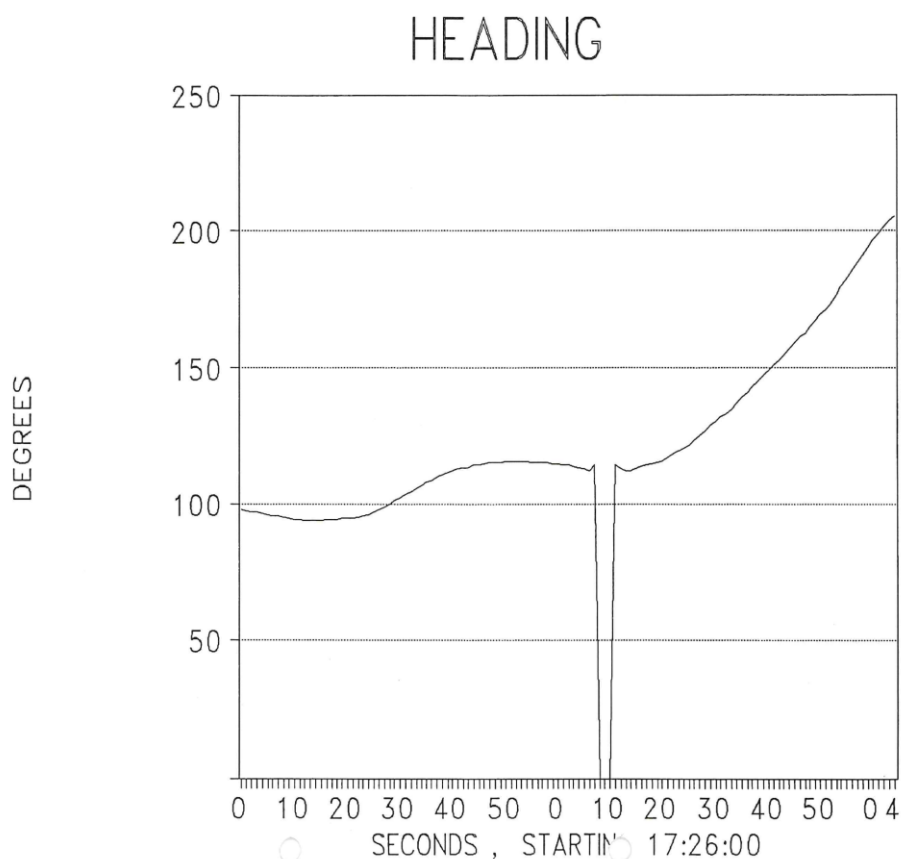
Op 5 oktober 1992 verstrekte de RLD een radark kaart van de route van El Al 1862. De route die op de computers was vastgelegd is hieronder afgebeeld. In dit plaatje zijn ook de primaire radarecho's te zien.



Naderhand werd de radarkaart gecombineerd met de radardata die werden gebruikt voor geluidsmetingen (Fanamos).



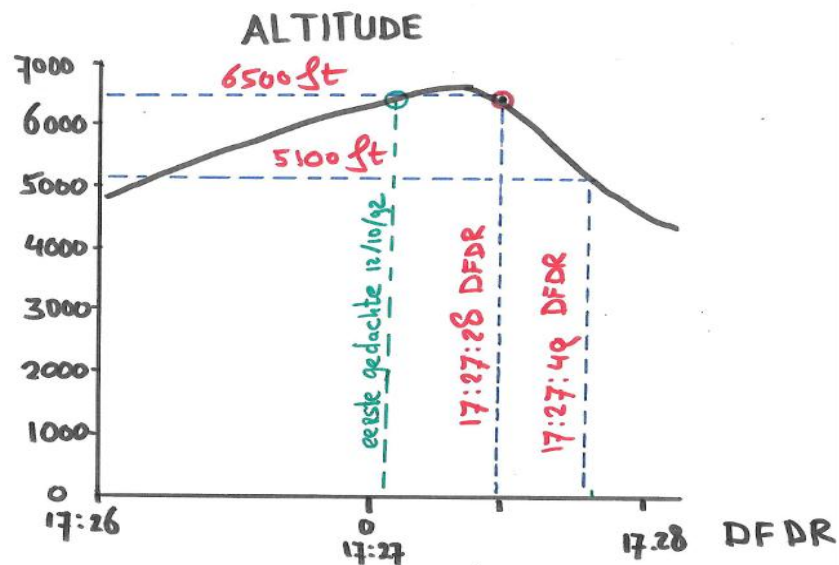
Op of omstreeks 12 oktober 1992 werden er twee grafieken van de DFDR download getoond. Deze grafiek hieronder betreft de koers – tijd grafiek. Men was blij dat de download van de DFDF-tape bij de NTSB in Washington resultaten produceerde. In eerste instantie dacht men dat er bij het tijdstip 17:27:08 DFDR-tijd iets bijzonders gebeurde, mogelijk een stroomstoring, die veroorzaakt zou kunnen zijn door het afbreken van de motoren. Dit werd ook aan de Tweede Kamer en de media gemeld met een brief van de heer Wolleswinkel. Zie [Dossier ir. H.N. Wolleswinkel | ongevallenonderzoek EL AL 1862](#).



Op het kaartje hierboven *lijkt* het alsof er *iets* gebeurd bij de dip in de grafiek op 17:27:08 DFDR-tijd, die in eerste instantie wordt aangezien voor een stroomstoring waarbij naar alle waarschijnlijkheid de motor van het vliegtuig breekt. Een aantal dagen na de verstrekking van dit kaartje bleek dat de motoren niet op dat punt van het vliegtuig vielen, maar ongeveer 21 seconden later. Om 17:27:28 DFDR UTC-tijd. Dat kon men aflezen aan de waarden van de motoren van de temperatuur van de turbine (EGT = Exhaust Gas Temperature), de stuwkracht (EPR = Engine Pressure Ration), de toerentallen van de Compressor en de Turbine (N2 en N3). Bovendien werd naderhand pas ontdekt dat de tijd in de verkeerstoren niet synchroon liep met de tijd die de DFDR kreeg toegekend. De bovenstaande grafiek wekt onterecht de indruk dat het vliegtuig in

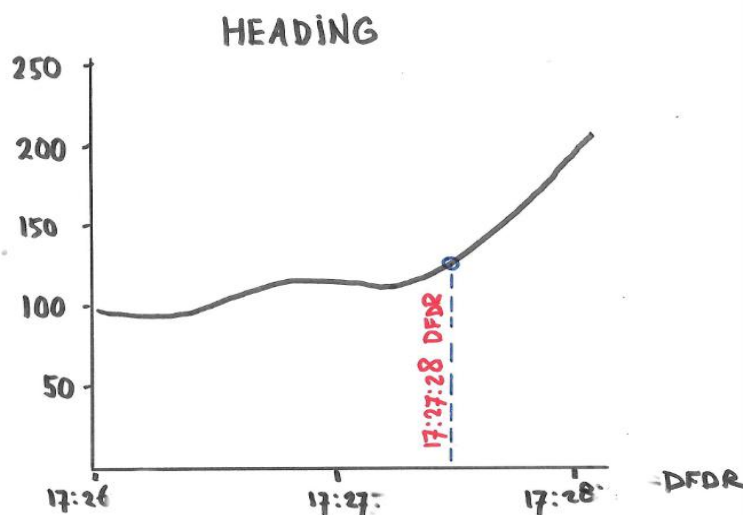
de buurt van de Hollandse Brug, waar veel ooggetuigen het vliegtuig hadden gezien, een bocht naar rechts is gaan draaien toen de motoren van het vliegtuig vielen.

1A



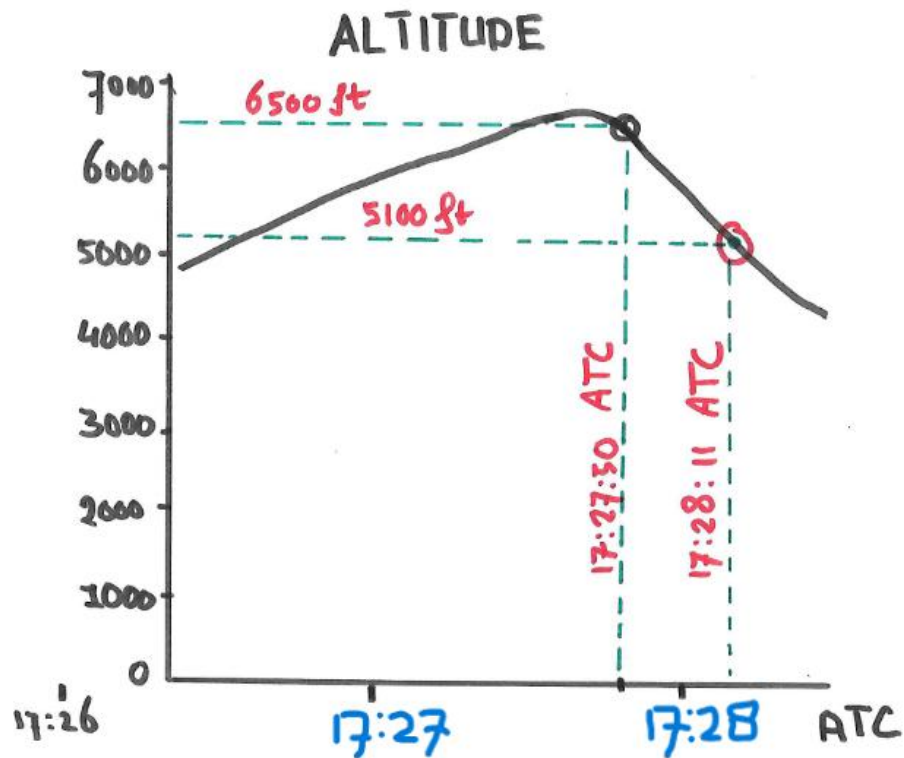
In de bovenstaande grafiek wordt in groen aangegeven waar men dacht dat de motoren separeerden, maar dit blijkt dus om 17:27:28 DFDR-tijd op een hoogte van ongeveer 6500 voet gebeurd te zijn, voorbij het hoogste punt. Dat is ongeveer 20 seconden later dan de eerste tijd. Dat houdt vanzelfsprekend ook in dat de bocht naar rechts later is ingezet. Dat heb ik hieronder proberen te tekenen. Maar hier is het tijdsverschil met de verkeerstoren nog niet in verwerkt.

1B



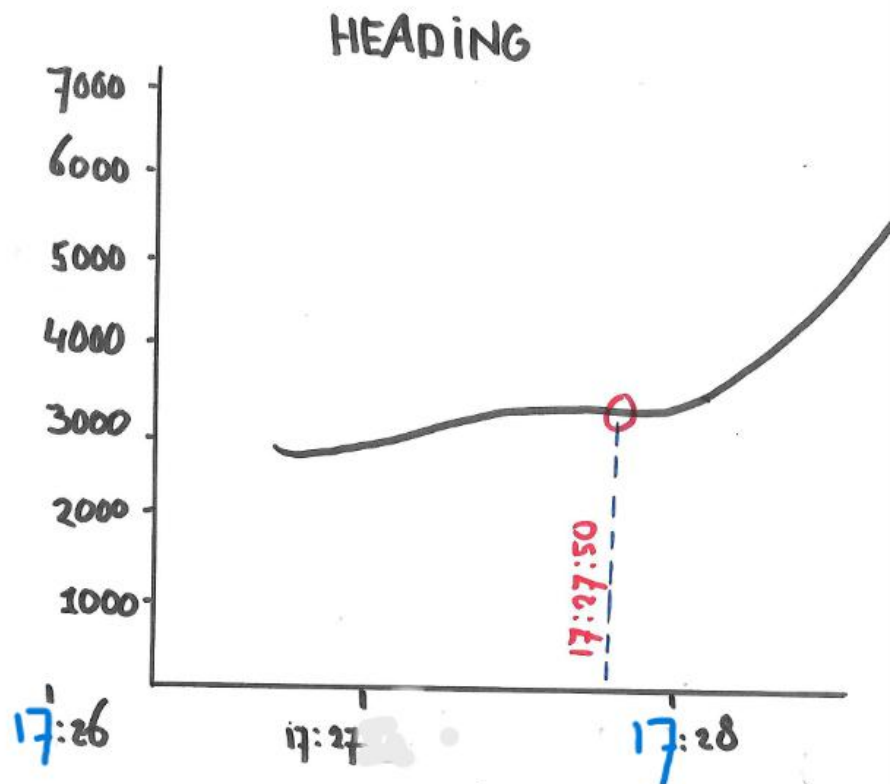
In de onderstaande grafiek is dat tijdsverschil van 22 seconden met de verkeerstoren wel verwerkt. Ik heb in de hoogte grafiek nu de verkeerstorentijd gebruikt (ATC), en dan is aangegeven dat de motorenscheiding plaatsvindt op 17:27:50 ATC-tijd (= oorspronkelijk gedacht 27:08 + 20 seconden + 22 seconden delta (DFDR-ATC) = 17: 27:50 ATC-tijd.

2 A



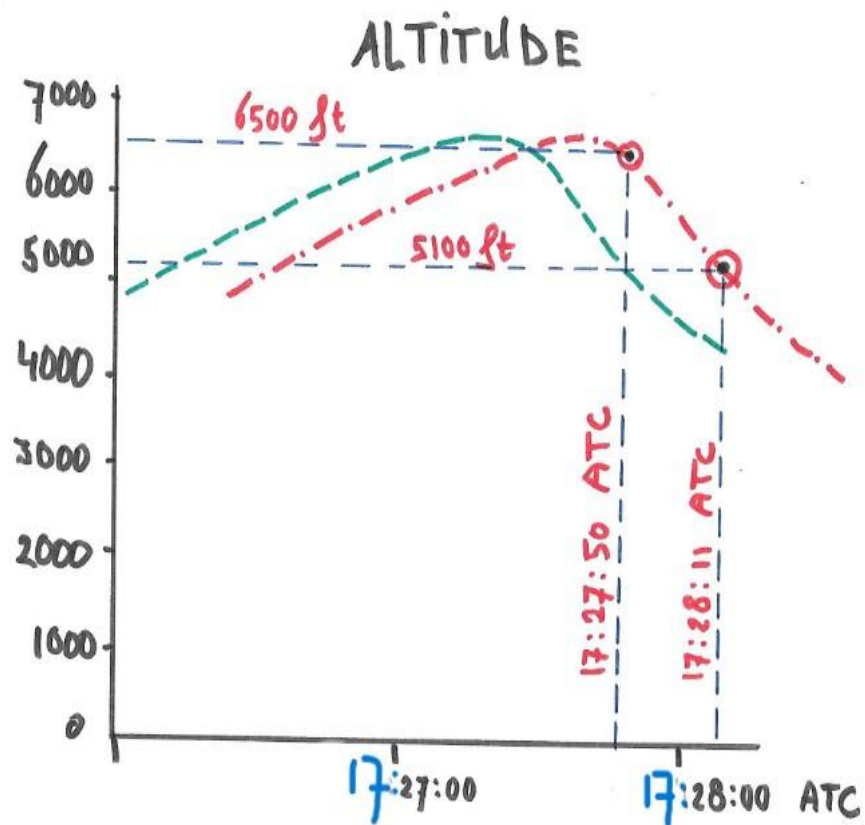
In de bovenstaande grafiek is het tijdsverschil met de verkeerstoren verwerkt. De motoren vallen van het vliegtuig op 17:27:50 ATC. Ook het 5100 voets-punt is verwerkt waar de instructie wordt verkregen: Turn right 260 op 17:28:11 ATC (dat was 17:27:49 op de oorspronkelijke DFDR koers-tijd grafiek die nog niet met 22 seconden verschil was aangepast).

2 B



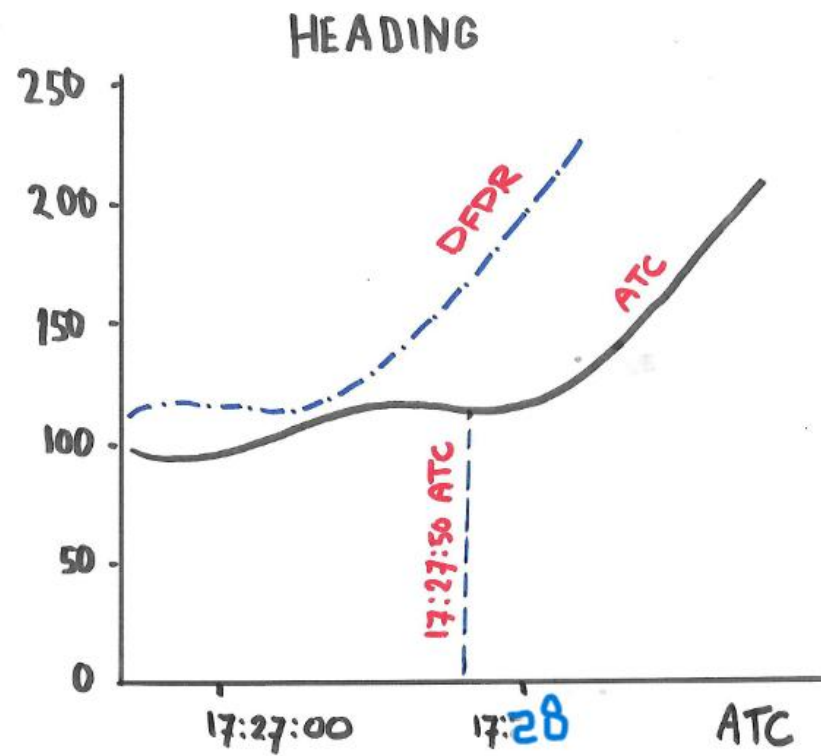
Als we op de koers-tijd grafiek de 22 seconden ook verwerken verschuift de tijdschaal 22 seconden, en nu is te zien dat het vliegtuig zich niet in de bocht naar rechts bevindt als de motoren van het vliegtuig vallen. Nu zou alles met de radarkaart moeten kloppen.

3A

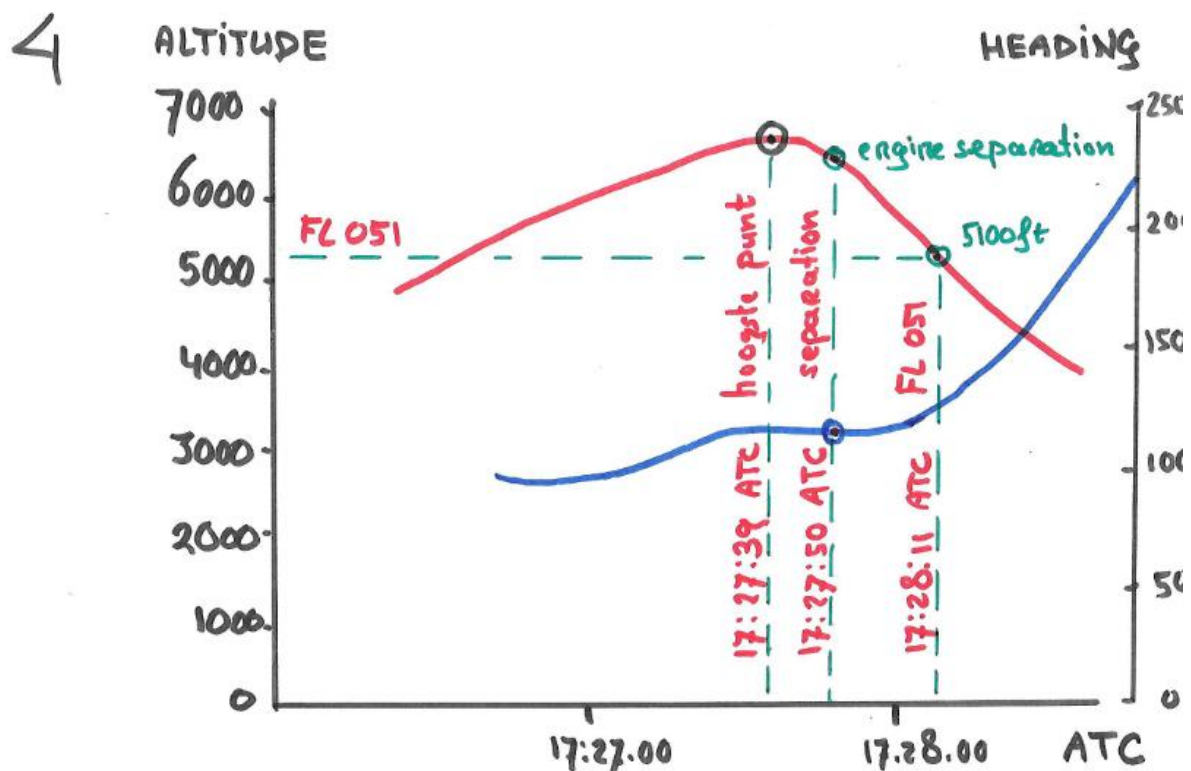


Hierboven ter verduidelijking worden de twee grafieken weergegeven. In groen is het tijdsverschil van 22 seconden nog niet verwerkt. In rood is het tijdsverschil van 22 seconden verwerkt. Alle tijden kloppen met elkaar in ATC-tijd, ook de tijd van het 5100 ft-punt op 17:28:11.

3B



Hierboven heb ik hetzelfde gedaan. In het blauw is de koers verwerkt in de situatie zonder 22 seconden correctie (DFDR) en de tijd met die 22 seconden correctie (zwart) met de tijd as in ATC-tijd.



Als we beide grafieken combineren, de koers en de hoogte grafiek van 12 oktober 1992, zien we de hoogte grafiek en de koers grafiek in **ATC**- tijd. Het vliegtuig zet pas een bocht naar rechts in nadat de motoren zijn gesepareerd.

Nu kloppen alle getallen. Dit heeft als consequentie dat de data van de DFDR de routekaart bevestigen. Er kan dus nooit een extra rondje of een afwijkende route zijn geweest dan de route die op 5 oktober, de dag na het ongeluk, met radarkaarten werd gedeeld met de Tweede Kamer en de media.

De beschrijvingen in het boek *Going Down Going Down* van journalist Vincent Dekker (2022) zijn daarom ook onjuist. Dit werd met het verschijnen van het rapport van vooronderzoek duidelijk (oktober 1993), alsook met het eindrapport van de raad voor de Luchtvaart (februari 1994), alsook met rapporten van het NLR (ir. H. Smaili), en dit werd met de parlementaire enquête in 1999 bevestigd. Later onderzoek uit 2003 en 2004 van het NLR gaf ook aan dat de route sinds de kaarten van 5 oktober 1992 zonder enkele twijfel vaststaan.

De onjuiste informatie in publicaties van Trouw over een extra rondje op 29 oktober 1992 veroorzaakten veel ophef en onrust, en er ontstond ook onrust in het team van onderzoekers, de internationale partijen die eraan deelnamen en zelfs de regering. Men liet een krachtig tegengeluid horen dat de publicatie op onjuiste gegevens was gebaseerd, maar dat veroorzaakte nog meer wantrouwen in de media. De geest kwam nooit meer terug in de fles.

Klaarblijkelijk accepteert journalist Vincent Dekker de bevindingen van de parlementaire enquête uit 1999 in 2025 nog steeds niet.

Daarom noemt hij onder andere de parlementaire enquête uit 1999 'een wassen neus', en gaat hij er nog steeds van uit dat de onderzoekers destijds in oktober 1992 zowel de DFDR-gegevens alsook de radargegevens gemanipuleerd hebben om iets te verbergen. Dekker spreekt zelfs van fraude. Uiteraard is dit onjuist, maar kennelijk voelt de journalist er niet voor om zijn ideeën te corrigeren. Ook niet als dit veel Bijlmerbewoners gerust kan stellen en in hun verwerkingsproces kan helpen door toe te geven dat er nooit gefraudeerd is.

Ik zou het zelf nog een beetje scherper willen stellen zelfs. Persoonlijk vindt ik dat de journalist van Trouw zich schuldig maakt aan een vorm van ondermijning van de vertrouwensrelatie tussen overheid en burger, en dat hij geen zelfcorrigerend vermogen toepast zoals van hem verwacht mag worden volgens de ethische code voor de journalistiek: de code van Bordeaux.

Daarom blijven veel mensen ten onrechte denken dat er een doofpot-constructie is geweest of dat onderzoekers gefraudeerd hebben.

Een artikel in De Groene Amsterdammer uit april 1999 gaf aan dat journalisten veel eerder hun fouten moeten corrigeren om te voorkomen dat 'idiote' verhalen of speculatie te lang blijven rondzingen en mensen voor langdurige perioden onzeker maken. Ook gaf De Groene aan, dat in het Bijlmer-dossier er krantenartikelen verschenen op basis van bronnen en geruchten die niet klopten. De discussies over de route zijn zo'n voorbeeld van.

De afwijkingen in de route en het extra rondje zijn een markant en treurig voorbeeld van publicaties die in 1992 volledig uit de hand gelopen zijn. Hier begon de vorige eeuw het verlies van vertrouwen van de burger in de maatschappij, omdat de mensen dachten dat er waar was wat er in de krant stond. Men ging denken dat de overheid niet te vertrouwen was