

Recensie op geschiedenisboeken.nl

Henk Pruis – 16 juli 2023

Als je je mening veelvuldig baseert op alleen verklaringen van ooggetuigen en meermaals geverifieerde en gevalideerde bewijzen van de experts naast je neerlegt, ontstaan verkeerde aannames en constructies om personen en instituten in een kwaad daglicht te stellen. De ooggetuigen hebben misschien wel iets goed gezien waar een kern van waarheid in zit, maar hebben niet altijd het complete plaatje. De schrijver denkt dat hij alle feiten kent, maar hij heeft nog nooit een volledige set van de DFDR data gezien. Als hij die wel had gezien had hij nooit zulke onjuiste conclusies getrokken. Net zoals een auto een minimum draaicirkel heeft, heeft een vliegtuig – binnen fysieke grenzen - een minimum draaicirkel. De cirkel die Dekker tekent kan nooit gemaakt zijn omdat die kleiner is dan de kleinste draaicirkel van een Boeing 747 die onder die omstandigheden gemaakt zou kunnen worden. Dit wordt ook onafhankelijk bevestigd door DFDR data. Je zou denken dat iemand die zich 30 jaar verdiept in het Bijlmer ongeval dat nu wel zou moeten snappen.....maar nee, de auteur blijft bewijzen ontkennen. Hij ontkent in 2022 elk feit of bewijs dat hem na 1994 nog op andere gedachten kan brengen, zoals elk wetenschappelijk onderzoek van de laatste 23 jaar, elk resultaat van de parlementaire enquête of elke nuancerende publicatie. Dan moet het je wel aan realiteitszin ontbreken, nietwaar?

De DFDR werd op 7 oktober in hangar 8 geborgen, maar Dekker vertrouwt eigenlijk mevrouw Mostaard meer die zou hebben beweerd dat hij vanuit de Bijlmer zou zijn meegenomen door 4 mannen in nette pakken met laarzen in een auto met ambassade vlaggetjes. Maar mevrouw Mostaard legde nu juist een verklaring bij de politie af dat ze werd belaagd door de pers om tot een verklaring te komen en dat ze noch de CVR, noch de DFDR had gezien. De auteur laat dit fijntjes uit zijn boek weg. Iets te verbergen?

De feiten: de stall van de turbine motor gepaard gaande met knallen en steekvlammen was niet de inleiding van de motor separatie, maar een gevolg daarvan. Door de separatie kantelden en intakes en overtrokken ze. Er is geen relatie tussen het vliegtuig onderhoud van de motor en de motor separatie. Dat blijkt uit de factual findings van de motorwerkgroep en uit en Engine #3 Tear Down van januari 1993 op Schiphol Oost in de KLM motoren overhaul werkplaats. Het 3e rondje is er nooit geweest zoals boven beargumenteerd. Volgens wetenschappelijk onderzoek is het risico dat mensen ziek zijn geworden van verarmd uranium verwaarloosbaar en ook na 30 jaren zijn er geen bewijzen gevonden. Van de 64 neergestorte B747's waren er 41 met verarmd uranium balansgewichten waarvan er in de historie van de luchtvaart nog nooit eentje gesmolten is gevonden (database van de FAA). Alleen in Nederland is commotie ontstaan vanwege suggestieve en foute informatie van dagbladen die het risico overdreven. Maar, kennelijk weet de auteur alles beter zonder met een degelijke bewijsvoering te komen. De kwestie van de mannen in witte pakken is tijdens het ongevallen onderzoek nooit aan de orde geweest, omdat de publicatie erover 9 maanden na het ongeval plaatsvond in juni 1993 toen het onderzoek al afgerond was en men zich voorbereidde op de openbare zitting van de raad voor de luchtvaart in oktober 1993. De schrijver baseert zijn mening regelmatig op de informatie van enkelvoudige bronnen die nog minder dan het halve verhaal vertellen en maakt geen goed onderscheid

tussen beweringen en feiten. In 1994 was dit al niet te begrijpen, maar anno 2022 is dezelfde ongecorrigeerde informatie misleidend, geschiedvervalsend en in mijn ogen laakbaar. Voor iemand die de waarheid nu al niet aan kan heeft het geen zin om de nationale archieven te openen want rationele argumenten lijken hem sowieso al niet te kunnen overtuigen. Het bovenstaande is slechts een greep uit de vele onjuistheden die in het boek staan. Hoe is het mogelijk dat iemand zo de mist in kan gaan, en dit is erg voor de Bijlmer bewoners. De auteur onthoudt hen de waarheid.