

	Bewering of beeld	werkelijkheid	opmerking
1	Het luchtvaartongevallenonderzoek werd uitgevoerd door <i>de overheid</i> of door de RLD	Het onderzoek werd uitgevoerd door de onafhankelijke Raad voor de Luchtvaart. Die stelde een onderzoek in op basis van een vooronderzoek. In dit vooronderzoek namen ook een aantal RLD experts deel. De vooronderzoeker was tevens directeur van de Directie Luchtvaart Inspectie van de Rijksluchtvaartdienst van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de meest deskundige expert op dat moment. Het onderzoek werd met een grote delegatie van de National Transport Safety Board uit de Verenigde Staten ondersteund.	De Raad voor de Journalistiek en het Medisch Tuchtcollege zijn voorbeelden van onafhankelijke zelfregulerende instanties. Als de politiek zich inhoudelijk met hun onderzoeken zou bemoeien, zou 'het huis te klein zijn'.
2	De Boeing van EL AL zou een veilige landing op het IJsselmeer gemaakt kunnen hebben en de bemanning zou het zeker hebben overleefd	Een veilige landing op water of land was niet mogelijk met het zeer beschadigde vliegtuig, dat niet meer bestuurbaar was onder een snelheid van 255 knopen (470 kilometer per uur)	Bewering door Vincent Dekker o.a. gedaan sinds 1993 en recent in Flugforensik episode 22 op 12 april 2024
3	De verkeersleider had de bemanning opdracht kunnen geven om ergens bewust te crashen of te landen	De verkeersleiding heeft een dergelijke bevoegdheid niet, en zal die ook nooit krijgen omdat een verkeersleider de situatie in de cockpit niet kan beoordelen	Als een piloot weet dat hij reddeloos verloren is, is het beter om een geforceerde crashlanding te maken dan om de controle over het vliegtuig te verliezen, zeker boven een stad. De bemanning van EL AL werd geconfronteerd met een situatie die zich steeds verslechterde.
4	Vliegtuigen zijn ontworpen om op het water te kunnen landen	Vliegtuigen zijn ontworpen om te vliegen en mogen niet neerstorten ten	Zie rapporten over ditching op de website

	of vliegtuigen kunnen op het water landen.	gevolgde van een single failure of een combinatie van failures die waarschijnlijker is dan 1 op de miljard vliegreizen. Als dat allemaal niet lukt, zijn er extra eisen om ervoor te zorgen dat de kans op overleefbaarheid van een landing op het water zo groot mogelijk wordt gemaakt. Een landing op het water is geen alternatief voor een landing op een vliegveld	
5	Het ongeval is te wijten aan een fout van de bemanning/de piloot die de controle over het vliegtuig verloor omdat de minimum snelheid (VMC(A)n-2) niet in het Airplane Flight Manual (AFM) was gepubliceerd)	Er was een ontwerpfout in het vliegtuig die leidde tot een cascade aan gebeurtenissen. Een veilige landing was vrijwel onmogelijk. Het was geen fout van de piloot of de bemanning. De oorzaak is niet primair VMCA gerelateerd	Zie analyse Heert Tigchelaar en antwoorden op de website in hoofdstuk VMC(A)n-2
6	Piloten worden getraind in landing op water	Piloten worden niet getraind in landingen op het water	Zie rapporten en informatie van EASA.
7	Boeing had de ontwerp wijzigingen voor een nieuwe motor ophanging al klaar liggen na het ongeval met China Airlines, die ook 2 motoren verloor	Na een belasting-onderzoek dat geïnitieerd werd door de NTSB en de FAA na het El AL ongeval, werd duidelijk dat de belastingen op de pylon en motor zodanig hoog waren, dat aan een hernieuwd ontwerp niet meer ontkomen kon worden. Voortgaan op de weg met zeer frequente inspecties aan de	Zie NTSB document A-92-114 tot 117 van 3 november 1992 onder documentatie op de website

		motorophanging zou een heilloze weg worden.	
8	Het ontbreken van de Cockpit Voice Recorder was dramatisch voor het ongevallenonderzoek	De hoofdoorzaak van het ongeval en de daaraan bijdragende factoren konden worden vastgesteld zonder de beschikking te hebben over de CVR. De corrigerende maatregelen konden ook worden bepaald zonder de CVR. De conclusies van het ongeval veranderen niet als de CVR gevonden zou worden.	Zie lessons learned van de FAA, de primair certificerende autoriteit op de website
9	Het zoeken naar de ontbrekende paar duizend kilogram niet gespecificeerde NIET-gevaarlijke lading is belangrijk en kan nieuwe gezichtspunten opleveren	Het zoeken naar de exacte lading heeft geen enkele zin meer: het epidemiologisch onderzoek heeft uitgewezen dat er geen verband tussen de vliegcrash en Bijlmerziekten aangetoond is.	Sommige Bijlmerbewoners voelen zich nog ziek en schrijven dat toe aan de vliegcrash
10	Het vliegtuig heeft een 3 ^e rondje boven de Bijlmermeer gemaakt	Uit een 3-4-tal reconstructies blijkt er geen 3 ^e rondje te zijn geweest (RvdL, DFDR, Smaili en Mulder, Flugforensik).	Er lijkt nog wel onduidelijkheid te zijn op basis van anekdotisch bewijs van een ooggetuige die het vliegtuig op kilometers afstand heeft waargenomen. Maar wat dit met de oorzaak van het ongeval te maken wordt niet aangegeven, evenmin wat er met de beantwoording van de vraag opgelost zou kunnen worden. Wanneer houdt dit op?
11	Uit verklaringen omtrent brokstukken onderzoek uit het dossier van het Nationaal Archief zou opgemaakt kunnen worden dat de route van het vliegtuig niet juist is weergegeven	Zie antwoord 10 hierboven. Het is speculatie dat dergelijk bewijs er zou zijn, want het ongevallenonderzoek rapport van de Raad voor de Luchtvaart geeft in bijlagen de positie van de belangrijkste gevonden brokstukken aan. Vergeet niet dat het patroon van	Wat levert dit onderzoek op? De oorzaak van het ongeval en de aanbevelingen zullen niet veranderen.

		de debris 400 x 600 meter was, en dat het vliegtuig is geëxplodeerd. Er zijn dus heel veel brokstukken rondgeslingerd waarvan geen goede reconstructie mogelijk is, zeker na 31+ jaren niet meer.	
12	Uit het dossier in het NA zouden nog aanwijzingen kunnen komen over de vracht, en mensen het bewijs kunnen leveren waarvan ze ziek zijn geworden	Dit is zeer onwaarschijnlijk en een zeer onverantwoordelijke uitspraak: het dossier is vele malen onderzocht en het parlement heeft alle documenten kunnen inzien. Bovendien zie Medisch Onderzoek Bijlmerramp. Natuurlijk zijn er individuele ziektegevallen geweest.	Uitspraak gedaan in 'Mooie mensen' door auteur Going Down Going Down.
13	Het vliegtuig kwam uit Canada: er is een tankbonnetje dat het vliegtuig daar op 4 oktober 1992 heeft getankt.	Anekdotisch bewijs. Er zijn vele andere onweerlegbare data (vrachtpapieren, ect)	Zaaien de Bijlmer-opinion leaders zelf ook niet een beetje verwarring?
14	De overheid wil de DFDR data niet vrijgeven omdat men fouten niet wil toegeven	Internationale verplichtingen bepalen dat bepaalde data niet vrijgegeven mogen worden, tenzij er een grote noodzaak is om dat toch te doen. Internationaal wil men geen precedent scheppen, tenzij er een absolute noodzaak is.	Onder behandeling bij het Kabinet. Zouden journalisten hun bronbescherming willen opgeven?
15	Er is onduidelijkheid waar de DFDR is gevonden	De DFDR is in hangar 8 op 7 oktober kort na het middag uur gevonden	Er bestaat geen enkele onduidelijkheid. Elke speculatie of spannend verhaal voegt niets toe. Het is begrijpelijk dat men ook in de Bijlmermeer gezocht heeft naar de cvr.
16	Er is mogelijk met de DFDR data geknoeid	De DFDR is in Washington bij de NTSB uitgelezen. De data zijn in de vorm van	Er is een streng protocol beschreven in ICAO Annex 13 voor het downloaden van CVR en DFDR informatie en

		grafieken per telefoonlijn naar Hoofddorp verzonden. Het is uitgesloten dat er met de originele data geknoeid is.	de rechten en plichten van betrokken partijen. Het is natuurlijk altijd spannend om te beweren dat hiermee iets misgegaan is.
17	Er zit verarmd uranium in de vleugels van de Boeing 747	Nee, dat zit er niet	Berekeningen van KLM Olav Geleijns, stralingsdeskundige die het team van ongevallenonderzoekers heeft geassisteerd.
18	Mannen in witte pakken hebben mogelijk naar verarmd uranium gezocht	Verarmd uranium is waardeloos schroot, maar mag niet in de natuur achterblijven omdat uraniumoxide zeer giftig is. Het heeft nauwelijks waarde.	Dit is een speculatie die elke realistische grond mist.
19	Ophef over verarmd uranium is ontstaan na de Golfoorlog	Onjuist: enige ophef over verarmd uranium was er al in 1977 na het ongeval op Tenerife met KLM en PanAM. Dit heeft geleid tot de uitgifte van een FAA Advisory Circular 20-123 omdat er gemiddeld 1 x per jaar een vliegtuig met verarmd uranium neerstortte.	Zie artikel Washington Post
20	Het vliegtuig heeft in ongeveer 2 minuten een extra (3 ^e) rondje boven de Bijlmermeer kunnen draaien	Het maximale tijdsverschil tussen de DFDR gegevens en de ATC radar tape bedraagt 23 seconden. Dit tijdsverschil is ook zelf af te leiden uit de in het ongevalsrapport afgedrukte grafiek van de radar-route en ATC-communicatie. Het is onmogelijk om in die tijd een rondje te draaien. Dit is in het najaar van 1992 al aan de auteur van Going Down Going Down uitgelegd.	Gedetailleerde gegevens zijn aanwezig maar behoren tot de DFDR-set die bij het Nationaal Archief is opgeslagen en die ikzelf niet openbaar mag gebruiken. Flugforensik heeft met episode nummer 22 van 12 april 2024 over de vliegcrash in de Bijlmermeer de materie ook opnieuw bekeken en door experts laten toetsen. Men onderschrijft de juistheid van mijn (onze) conclusies.

		<p>Van circa 27:35 tot 28:35 draait het vliegtuig van 120 naar 270 graden: dat is 2.5 graden per seconde. Van circa 33:22 tot 34:50 draait het vliegtuig van 120 naar 270 graden in 88 seconden: dat is 1.7 graden per seconde. Bij lagere snelheid wordt de bestuurbaarheid van het vliegtuig minder.</p> <p>Een gecoördineerde bocht bij 260 knopen en 25 graden dwarshelling duurt 184 seconden en heeft een bochtstraal van 8 kilometer. De bocht die in <i>Going Down Going Down</i> op p.95 en p.100 getekend zijn kunnen eenvoudig weg niet met de fysica in overeenstemming worden gebracht. Op de DFDR-grafieken (zie NVvL lezing ir. Heert Tigchelaar) zijn geen dwarshellingshoeken waarneembaar die tot een bocht van 2 minuten zouden kunnen hebben geleid.</p> <p>Het 3^e rondje is dus onzin, en is reeds vele malen ontkracht.</p> <p>Het schijnt voor de auteur van <i>Going Down Going Down</i> erg moeilijk te zijn om dit in te zien en publiekelijk toe te</p>	
--	--	---	--

		geven. Hij heeft kennelijk inmiddels wel zijn strategie veranderd en houdt vast aan onduidelijkheden met betrekking tot de route op basis van 1 ooggetuige.	
21	Landen op baan 27 gebeurde omdat er geheime lading was die zeker gesteld moest worden	Dit is pure speculatie die elke goede grond mist. Landen op de baan 27 was waarschijnlijk omdat er een terroristische aanslag vermoed werd (mening ELAL hoofd vliegdiens versie zie eindrapport) of vanwege brandende motoren die niet geblust konden worden. Er was geen tijd te verdoen.	Zie eindrapport van de Raad voor de Luchtvaart. Absolute zekerheid hierover bestaat niet want de CVR is nooit gevonden. Zie hoofdstuk analyses landing op baan 27: er is geen enkel voordeel te behalen door op baan 27 te landen
22	KLM B747 gezagvoerder Griffioen pleegde 'iets erger dan meined'	De analyse van de auteur van GDGD met betrekking tot ditching is niet gepast/niet juist.	Deze beschuldiging is zeer persoonlijk en ongepast.
23	Een landing op baan 06 was succesvol geweest	Dit wordt bestreden. De rechterbocht met het vliegtuig was uitermate gecompliceerd. Daarnaast zou het vliegtuig beneden 255 knopen onbestuurbaar worden, de VMC(A)n-2 die bleek uit de energie analyse.	Zie o.a. verklaring Bruno Klaare en paper Heert Tigchelaar voor de NVvL uit 1995.
24	De bemanning van EL AL wist dat er 2 motoren waren afgevallen	Volgens de analyse van de Raad was dat niet het geval	Zie eindrapport Raad voor de Luchtvaart
25	In geval van een buiklanding met landingsgestel ingetrokken breken de motoren onder de vleugel weg en juist niet naar	De diagonal brace fuse pins zijn zo ontworpen dat die bij bepaalde belastingen het eerst breken zodat de motor naar boven afbreekt. De analyse van de auteur van GDGD is	Zie de lessons learned van de primary certification authority de FAA op de website.

	boven of motoren vallen recht naar onderen weg	simplistisch en dekt niet de belasting gevallen.	
26	De radar data van ELAL1862 beneden de 1700 zijn weggemoffeld	Dit is een onderwerp buiten mijn expertise gebied	De oorzaak en de aanbevelingen van het ongevalonderzoek veranderen niet als hier geen verklaring voor zou komen (maar nogmaals: dit is niet mijn vakgebied)
27	De laatste minuten van de DFDR data zijn niet beschikbaar voor analyse	Onjuist: er zijn wel DFDR data verloren gegaan door drop-out, maar er was voldoende data over om een goede analyse te kunnen doen	
28	De bemanning kom zien dat er 2 motoren van het vliegtuig waren afgevallen	In een emergency situatie is het niet mogelijk de motorinlaat van #4 te zien. Alle experts zijn het daarover eens	Check het zelf in het Aviodrome in Lelystad, zie hoofdstuk analyses GDGD
29	De overheid werkt het vrijgeven van de documenten uit het nationale archief tegen	Dit pure speculatie en stemmingmakerij. Er zijn internationale verplichtingen om bepaalde documenten op te slaan. Maar het vrijgeven van veel documentatie zou de beste manier zijn om bezorgdheid bij de Bijlmerbewoners weg te nemen.	Onder discussie met het parlement. De overheid zou zich veel pro-actiever moeten opstellen bij het vrijgeven van informatie: niet wachten tot daarom gevraagd wordt, maar gewoon direct doen als dat mogelijk is.
30	KLM GWK Dirk van Os is ziek geworden van stralingsziekte in hangar 8 op Schiphol-Oost (beeld werd opgeroepen in de drama serie Rampvlucht van de KRO-NCRV in oktober 2022)	Vrijwel onmogelijk: een onderzoek onder 26 medewerkers van de RLD die hebben gezocht naar het verarmde uranium op de vuilstortplaatsen toont aan dat er geen enkele indicatie is van stralingsziekte of besmetting. Van alle onderzoekers die in hangar 8 gewerkt hebben zijn er nooit klachten over ziekte ontvangen (FAA, NTSB, RLD, ELAL, BOEING, Pratt & Whitney,	fictie

		Rijkspolitie, Marechaussee, NLR, Gerechtelijk Laboratorium, Koninklijke Luchtmacht)	
31	Alle vragen van de vliegramp in de Bijlmermeer kunnen en moeten worden opgelost	Het is bij de presentatie van het vooronderzoek aangegeven dat er altijd vragen over het ongeval onbeantwoord zouden blijven: het oplossen van een puzzel met de helft van de beschikbare stukjes is eenvoudig weg niet mogelijk. Toch is er op de kernvragen van het ICAO Annex 13 onderzoek antwoord gekomen en zijn er conclusies en aanbevelingen gedaan die ertoe geleid hebben dat er sinds 1993 geen motoren meer van een Boeing 747 zijn gevallen. Ook op operationeel gebied zijn er vele lessen geleerd. Na 30 jaar terugkijken is het duidelijk dat het EL AL 1862 ongeval een historisch ongeval is geweest dat veel technische en maatschappelijke effecten heeft gehad. Omdat niet elke vraag beantwoord kan worden zijn er complottheorieën ontstaan. Bij enkele andere luchtvaart rampen is dat ook het geval (bijvoorbeeld MH370).	Er bestaan vele theorieën en speculaties en overtuigingen over het ongeval, maar het ICAO Annex 13 onderzoek kan niet ieders bewering of ieder anekdotisch bewijs weerleggen.
32	Op de laatste 2 minuten van de DFDR tapes staan geen data	Onjuist: er staat een gedeelte aan goed bruikbare data op. In eerste instantie werd er een regressie analyse op los gelaten die tot teveel data verlies	De informatie op pagina 226 omtrent de DFDR-data van het boek Going Down Going Down is onjuist

		leidde. Daarom is de analyse met gezond verstand en vlieg technisch inzicht gedaan, hetgeen bruikbare data opleverde die een beeld geeft van het laatste stuk van de vlucht	
33	Motor 3 was een 'oliezuiper'	Onjuist. De op de foto's van de pylon van motor 3 getoonde olie zweetplekken zijn van hydraulische olie uit een <i>flammable fluid leakage zone</i> . Motor 3 was zelf vrij nieuw en had nog weinig uren gemaakt sinds de laatste wisseling in juni 1992.	
34	Wolleswinkel 'trok het onderzoek naar zich toe' als vooronderzoeker	Onjuist: de Minister moest volgens de procedures aan de Raad voor de Luchtvaart voorleggen wie het beste het onderzoek zou kunnen leiden. Dat zou normaal gesproken de directeur van de Directie Luchtvaart Inspectie zijn. De Raad voor de Luchtvaart beval de heer Wolleswinkel aan, en de Minister stemde daarin toe omdat hij de best gekwalificeerde persoon op dat moment was.	
35	Een vrijgave van alle originele DFDR data is belangrijk omdat dan vastgesteld kan worden dat er niet met de data gemanipuleerd is	Er zijn strenge protocollen voor het aflezen van DFDR tapes. Zie ICAO Annex 13. De bij het ongeluk betrokken partijen zijn daarbij betrokken. Ruwe data moeten soms wel met computerprogramma's bewerkt	Een 'normale' journalist kan de data zelf niet voldoende deskundig interpreteren en heeft altijd specialistische hulp nodig. Zelfs al zou hij alle data hebben, dan nog is het zonder additionele programma's en middelen, bijvoorbeeld een engineering simulator, niet mogelijk om een volledig en zinvol assessment uit te voeren. Bovendien is het

		worden om tot een interpreteerbaar geheel te komen.	de vraag of bij een onderzoek door een journalist de objectiviteit en onafhankelijkheid van zijn onderzoek gegarandeerd kan worden en of de uitkomsten goed geverifieerd kunnen worden.
36	Er bestaat een ´blue privilege´ op Schiphol. De KLM en de Luchthaven zijn zo machtig dat in de ogen van activisten zijzelf niet sterk genoeg zijn om weerstand te bieden. Er wordt gesuggereerd dat dit iets met het onderzoek naar het El AL ongeval te maken heeft en dat de resultaten beïnvloed zijn door de machtige partijen.	Een ongevallen onderzoek richt zich op het voorkomen van ongevallen. Als een Boeing 747 in Amsterdam kan neerstorten door een technische fout, kan hij ook in Parijs, Tokyo of Bangkok neerstorten. Het onderzoek richt zich op de wereld vloot en wordt internationaal gedaan. Schiphol en de KLM hebben er alle belang bij dat de luchtvaart zo veilig mogelijk vliegt, en hun belang is juist om aan een zo veilig mogelijke luchtvaart mee te werken. Een aantijging dat deze partijen het ongevallen onderzoek zouden kunnen hebben beïnvloed is absurd.	De bewering van een blue privilege zijn gedaan onder in een artikel van het NRC in september 2024, en werden niet door de schrijver van het artikel weersproken.