

VBB DIGITALE NIEUWSBRIEF



**FARGO
BIJ DE
BRANDWEER**



**12,5 JAAR
BRANDWEERMUSEUM
HOOGEZAND-SAPPEMEER**



**3 PLUS 1
GRATIS**



**VLIEGTUIGONGEVALLLEN BIJ
ONZE ZUIDERBUREN**

51
NOVEMBER 2024

RUBRIEKEN

4

Column

Rob Jastrzebski schrijft over de uitdagingen die brandweer heeft om haar eigen organisatie toekomstproof te maken.

5

KlassiekerNieuws

Adriaan Kriek doet verslag van de verblijfplaatsen van brandweerwagens die ooit goede diensten bewezen aan de vaderlandse brandweer.

EVENEMENT



9

12½ jaar Brandweermuseum Hoogezand-Sappemeer

Op 14 september jl. vierde de Stichting Historische Brandweer Vrienden Voertuigen met een grootse optocht van historische brandweervoertuigen dat het nu 12,5 jaar geleden is dat het Brandweermuseum Hoogezand-Sappemeer werd geopend. Marinus Oosthoek doet bezocht de optocht en doet verslag.

VOERTUIGHISTORIE



19

Unimog als hulpverlener

In het derde artikel over de Unimog als hulpverlener beschrijft Adriaan Kriek de veldambulances die voor het gewondentransport werden ingezet bij de Koninklijke Marine en Koninklijke Luchtmacht.

HISTORIE



Beter laat dan nooit...

Peter Snellen beschrijft hoe ruim 50 jaar na de dodelijke brand in het Eindhovense hotel 't Silveren Seepaerd de gemeente Eindhoven een herdenkingstegel onthulde ter nagedachtenis aan de slachtoffers, hun nabestaanden en de ingezette hulpverleners.



Fargo bij de brandweer

Fargo was een van oorsprong Amerikaanse truckfabrikant. Bij de Belgische brandweer hebben twee Fargo-brandweervoertuigen hun diensten bewezen. Peter Snellen en Marinus Oosthoek zochten het voor u uit.



Vliegtuigongevallen bij onze Zuiderburen

Peter Snellen beschrijft zes vliegrampen en -ongevallen op Belgisch grondgebied die een grote impact hebben gehad op onze Zuiderburen.

OVER DE GREN



3 plus 1 gratis

De Belgische Hulpverleningszone Taxandria nam maar liefst vier nieuwe autoladders in gebruik. Marinus Oosthoek doet verslag.



Bedrijfsbrandweerevent

België-correspondent Marinus Oosthoek bezocht bedrijfsbrandweerevent op de luchthaven van Antwerpen en beschrijft de laatste innovaties.

COLOFON

Deze nieuwsbrief is een uitgave van de **VBB | Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Brandweerwezen**

SAMENSTELLING Peter Snellen (eindredactie) en Jeroen Steenhuis (vormgeving)
REACTIES info@brandweer.org
KOPIJ INSTUREN uiterlijk 15 december 2024



N

iet zonder enige trots presenteren we onze nieuwe digitale VBB Nieuwsbrief. We zijn er toch maar weer in geslaagd om u een interessante diversiteit te kunnen aanbieden, en dat met een handjevol medewerkers. Dat handjevol medewerkers zijn voor het merendeel mensen, die door hun leeftijd niet langer in het arbeidsproces hoeven te functioneren, en de brandweerbobby en met name het informeren van anderen als een soort van tweede beroep hebben gekozen.

Dat is dan zo'n beetje als bij ons bestuur dus: die hebben bijna een fulltime job aan het organiseren en regelen wat er allemaal moet gebeuren als je een vereniging van honderden leden moet leiden, maar het is een hoge uitzondering als er eens een jonger iemand opstaat die aangeeft ook zijn of haar schouders onder de club te willen zetten. Vroeger mocht je het nog wat 'rustiger aan gaan doen' als je AOW ging trekken. Hoogst teleurstellend dat we geen nieuwe aanwas krijgen om bestuurstaken uit te voeren. En daarmee loopt vanaf komend jaar eigenlijk ook het voortbestaan van de *Eén-Eén-Twee*, de digitale VBB Nieuwsbrief en een aantal interessante excursies het gevaar niet langer te worden aangeboden.

Genoeg gejammer over het heden. Op naar de toekomst!

Duidelijk is te lezen, dat er weer overal in ons land en bij onze Zuiderburen evenementen plaatsvinden. Het is al eens eerder vermeld, maar de medewerkers van deze nieuwsbrief zijn overtuigd van het feit dat ook over de grenzen van ons land zoveel interessante zaken gebeuren op het gebied van brandweer en hulpverlening, dat dit best in een Nederlands E-zine (zo heet zo'n digitaal tijdschrift) een plaats mag hebben. Bovendien zie je heel duidelijk, dat de brandweren van België en Nederland steeds meer op elkaar gaan lijken. Ze leren beide heel veel van elkaar en laten we eerlijk zijn: de kleur van je pak of van de helm en het merk van de auto maken niet uit hoe je gemotiveerd bent, hoe je denkt en hoe je het werk dat gedaan moet worden aanpakt. Over het verschil van koppelingen... ja daar moeten we nog eens goed met elkaar om de tafel, maar voor de rest: ook met een Belgische koppeling kun je slangen aan elkaar krijgen en er bestaat ook nog zo iets als een verloopkoppeling.

Eén van die interessante gebeurtenissen was een 'bedrijfsbrandweer event' op het vliegveld van Antwerpen. Enkele bijzondere nieuwigheden tonen we u hier, ook van die dingen waar een Nederlandse brandweer wel eens van zou kunnen

denken: "Hé, dat kunnen wij ook wel gebruiken."

Enkele medewerkers van dit blad hebben uitstekende relaties met de Belgische hulpverleningszone Taxandria. Laat nou daar in één klap een bestelling van vier spiksplinternieuwe autoladders zijn verwezenlijkt en dus toog onze correspondent voor België naar het zuiden om daar een reportage over te maken. En mocht u later via een brandweerverlancier dezelfde foto's zien, dan is dat geen toeval. Onze eigen fotograaf weet ervan!

Maar niet alleen het zuiden werd bezocht, hij offerde zich ook op om naar het hoge noorden (van ons land dan) te trekken om daar een groot aantal historische voertuigen op de gevoelige plaat vast te leggen tijdens de jubileumviering van het Brandweermuseum in Hoogezand-Sappemeer.

De onthulling van een gedenksteen in Eindhoven vond veel later plaats dan voorzien was, maar het is er toch van gekomen.

Voertuig(foto-)specialist Adriaan Kriek heeft de nieuwe aflevering van zijn artikelenreeks over de 'Unimog als hulpverlener' voltooid. Onmiddellijk na het verschijnen van de vorige afleveringen kregen we via onze Duitse medewerkers het verzoek, om dat artikel ook in Duitsland te mogen publiceren, maar dan in een boek over die werkpaardjes.

Daaruit blijkt dan wel, dat 'over de grens kijken' ook voor grotere landen dan ons eigen landje geldt en dat men ook over de grenzen het werk van hobbyisten waardeert.

Uw eindredacteur heeft zich gebogen over enkele vliegtuigongevallen die in België plaatsvonden. Als vrijwilliger bij het Brandweerdepot Weelde raakt hij in gesprek met vele Belgen en soms merk je dan dat sommige dingen (ook als het al lang geleden is) daar nog altijd 'hoog in de emotie' zitten. Dat geldt ook voor een aantal crashes dat hier wordt beschreven, wat vooral mogelijk is dank zij de hedendaagse 'Bibliotheken van Alexandrië', die we internet noemen. Nou maar hopen dat deze niet zullen afbranden en de kennis bewaard blijft.

Een korte uitstap naar Weelde en met name een bezoek aan de daar gestalde Fargo's completeert deze nieuwsbrief. En dan kunnen we met zijn allen weer meteen beginnen aan de uitgave van januari, want geloof me, een maandje is niks als er een nieuwsbrief gemaakt dient te worden.

Veel leesplezier, ook namens Marinus, Adriaan, Jeroen en alle mensen die hun foto's en gegevens beschikbaar stelden.

PETER SNELLEN

Tranen om de wereld

Het Brandweer Event (voorheen Brandweercongres) was dit jaar met 1100 deelnemers ‘volle bak’. Er was dan ook veel te bespreken, te delen en te leren. Want de brandweer staat voor grote uitdagingen en veranderingen. Van binnen en van buiten. De brandweer heeft puzzels te leggen om haar eigen organisatie toekomstproof te maken qua menskracht, materieel en organisatie en dan is er ook de boze buitenwereld nog. En daar gaat het niet goed. Ook Neerlands veiligheidsketen mag de handen uit de mouwen steken. Want klimaatverandering, techno-risico’s en oorlogsdreiging kunnen vroeg of laat wel eens een groter beroep doen op de hulpverlening en crisisbeheersing dan die keten thans kan waarmaken...

Ondoenlijk om alle gehoorde onheilstijdingen en vraagstukken hier te herhalen, dat zou veel kostbare ruimte opsnoepen en mijn columns mogen sowieso wel wat compacter. Toch een paar highlights... Om te beginnen het gebruikelijke tafeldebat op het podium, waar dagvoorzitter Daniëlle Stefens, die dag vanwege haar kledij in de wandelgangen ‘the lady in green’ genoemd, een select gezelschap ontving. De voorzitter van Brandweer Nederland was erbij, maar ook een burgemeester/voorzitter veiligheidsregio, de voorman van Neerlands verenigde Brandweervrijwilligers en ook een heuse generaal. Han Bouwmeester, om precies te zijn. Hoogleraar operationele militaire studies aan de Nederlandse Defensie Academie.

Een man die weet wat er in de wereld gebeurt en welke dreigingen op ons afkomen. Niet alleen militair overigens, ook op andere fronten. Totale cyber-uitval, klimaatrampen, de hele rataplan. Dreigingen waartegen het huidige veiligheidsbestel in zijn ogen niet voldoende is opgewassen, want bij dergelijke rampspoed op pandemisch niveau, redden we het niet met de beschikbare hulptroepen. Zijn dringende oproep: Maak Nederland weerbaarder en zelfredzamer. Het ware in zijn ogen goed als er weer een soort ‘civiele bescherming’ á la BB zou komen om het volk in tijden van nood hulp en steun te bieden. Goed dat die kreet klinkt, want Nederland mist zo’n organisatie node. In tegenstelling tot vele buurlanden, die bovenop de parate kolommen wel een extra kop aan rampenbestrijding en civiele bescherming kent.

In zo’n civiele beschermingsstructuur heeft de brandweer trouwens wel een rol te spelen. Brandweer Nederland-voorzitter Tijs van Lieshout sprak eerder in het debat trots over de fijnmazige brandweerdekking in ons land, waarvoor zeer gedreven vrijwilligers (en een handje vol beroepskrachten) vanuit maar liefst 950 posten en kazernes over het land waken. “Geef die kazernes ook een plek in een op te richten netwerk voor civiele bescherming,” bepleit Bouwmeester. Het zijn centrale plekken in de lokale samenleving, veelal bekend bij

de inwoners van dorpen en steden en derhalve prima steunpunten om een hulpstructuur van en voor burgers te organiseren. En om te dienen als meldpunt voor noodsituaties in tijden van totale uitval van alle verbindingen. Mooi pleidooi, maar dan moeten de beleidsmakers en managers wel van die posten afblijven en er niet nog meer wegbezuinigen (in nette woorden: samenvoegen). Dat vindt Bouwmeester ook: wees zuinig op de brandweerposten die we hebben en koester ze. Op een dag gaan we ze hard nodig hebben!

Toen kwam dag 2, met een spreker die het nog eens dunnetjes over deed. Toekomstspreker Ruud Veltenaar hield een betoog met de veelzeggende titel: ‘Er was eens een toekomst’. Met na een enorme opsomming van trends en dreigingen rond klimaatverandering en verlies van biodiversiteit de onthutsende conclusie bij de toehoorders dat het nog maar zeer de vraag is of er wel een toekomst is. Zeker, de brandweer kan haar best doen om bij elke natuurbrand wereldwijd niet alleen de vlammen te blussen, maar ook een stuk biodiversiteit te redden. Maar het verlies aan soorten en leefbare ruimte op aarde door toenemende hitte en droogte is dermate ernstig dat de mensheid een enorme collectieve uitdaging heeft. Hoe het tij te keren? Wat doet u? Vergroenen, verduurzamen, nu! Voordat het te laat is!

Nadat de onheilsprofeet er ook de recente trends van polarisatie, geopolitieke spanningen en oorlogsdreiging nog aan had toegevoegd, daalde stilte in het 1100-koppig gezelschap. Een stilte vol eerbied en respect toen ‘the lady in green’ het woord hernam en haar tranen niet kon bedwingen. Om persoonlijke redenen, staande voor de keuze om nog een nieuw mensje op de wereld te zetten. In zo’n tijd, met zulke vooruitzichten? Twijfel! In die serene stilte zullen wellicht ook onder de jongere brandweergeneratie in de zaal enkelen met haar hebben meegehuild. Want zij zijn ook mensen die dromen van een mooie leefbare toekomst voor hun gezin. Tranen dus... Om dezelfde vraag... En om de wereld...

ROB JASTRZEBSKI

Klassiekernieuws

SAMENSTELLING **ADRIAAN KRIEK** AFBEEJDINGEN UIT DE COLLECTIES VAN **ADRIAAN KRIEK, PETER SNELLEN**



Magirus-liefhebbers opgelet: op Marktplaats staan 3 voormalige BB-voertuigen te koop. U kunt kiezen uit drie verschillende kleuren: blauw, donkerrood en eentje in de oorspronkelijke kleur van de BB, meestal legergroen genoemd. Voor de blauwe uitvoering met het kenteken NF-95-56/MC 32-68 is de vraagprijs € 2.500. Verdere gegevens ontbreken. Het donkerrode exemplaar met kenteken NF-57-96/MC 32-68 wordt voor € 2.500

Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!



Klassiekernieuws

SAMENSTELLING **ADRIAAN KRIEK** AFBEELDINGEN UIT DE COLLECTIES VAN **ADRIAAN KRIEK, PETER SNELLEN**



Een particulier in Beegden (Noord-Brabant) biedt een unieke DAF brandweerwagen te koop aan. Het is een DAF op een G-chassis die in 1969 door Kronenburg geleverd is aan de bedrijfsbrandweer van Philips. De standplaats was Eindhoven en later is hij naar Philips in Weert verhuisd. Daarna is hij nog terecht gekomen bij "Emergency Response Team", een internationale organisatie die wereldwijd hulp biedt aan mensen die alles kwijt zijn. Dat kan bijvoorbeeld met schoon water of noodtoiletten om te voorkomen dat dodelijke ziektes zich verspreiden. Vraagprijs voor deze typische DAF is € 13.500.

Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!





3 PLUS 1 GRATIS

HISTORISCH MOMENT BIJ HULPVERLENINGS- ZONE TAXANDRIA

TEKST EN FOTO'S MARINUS OOSTHOEK

Hulpverleningszone Taxandria neemt maar liefst vier nieuwe autoladders in gebruik. Uiteraard was dit een feestelijk gebeuren waarbij de Zoneraad, postoversten, genodigden en de pers aanwezig waren. Nooit eerder kocht de hulpverleningszone vier autoladders in één keer aan. Namens de Zoneraad verwelkomde burgemeester Paul van Miert alle aanwezigen. Hierna gaf hij het woord aan de zonecommandant kolonel Luc Faes. "Het is hoogst ongebruikelijk dat er niet één, maar meteen vier autoladders aanschaf worden, gezien de hoge kostprijs. Eén autoladder kost ruim € 700.000 en zo'n voertuig gaat onge-

veer twintig jaar mee. We wisten dat we voor de vervanging van enkele van dit type wagens stonden en er was gepland om er tot 2026 elk jaar één aan te schaffen. Tijdens de voorbereidingen en onderhandelingen kregen we te horen dat er een prijsstijging aan zat te komen, die zou kunnen oplopen tot 25%. Dit gegeven werd voorgelegd aan de burgemeesters van de Zoneraad, die toen voorstelden om maar gelijk vier autoladders te bestellen. Ik noem dat een voorbeeld van goed bestuur. Leverancier Fire Technics gaf ons een prijsgarantie omdat er nog een levertijd was voor deze wagens. Er werd maar liefst 2,88

miljoen euro voor de vier wagens betaald, maar eigenlijk zou je kunnen zeggen dat er drie werden gekocht en we de vierde er gratis bij kregen, want als er langer was gewacht hadden de wagens 720.000 euro meer gekost.”

De autoladders zijn uitgerust met de nieuwste technologieën; ze zijn heel manoeuvreerbaar, ze nivelleren zichzelf als de wagen op een oneven ondergrond staat en ze reiken tot een hoogte van 32 meter. De korfbelasting bedraagt 400 kg dus tijdens een evacuatie van een patiënt kan niet alleen de brancard mee maar ook medisch personeel en de bediener. Tevens is elke korf aan beide zijde voorzien van een bevestigingspunt waar zowel de brancard, een rookventilator of monitor (waterkanon) op gemonteerd kan worden.

Uiteraard staan in de hulpverleningszone ook gebouwen die hoger reiken dan 32 meter, maar toch is er niet overwogen om een nog grotere ladderwagen aan te schaffen; die zijn onbetaalbaar en in geval van echte nood kunnen ze een beroep doen op de brandweer van Antwerpen, die een hoogtewerker met een bereik van 50 meter heeft.

De vier nieuwe autoladders zullen hun diensten gaan bewijzen op de posten Beerse, Hoogstraten, Ravels en Arendonk. De hulpverleningszone Taxandria omvat twaalf gemeenten: Arendonk, Baarle-Hertog, Beerse, Hoogstraten, Kasterlee, Lille, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels, Rijkervorsel, Turnhout en Vosselaar. De zone beschikt nu in dat gebied over zeven autoladders van hetzelfde type. “Dat is niet onbelangrijk,” benadrukt Luc Faes. “Het scheelt ons een pak in opleiding, gebruik en onderhoud. Op dit ogenblik leiden we al onze mensen op om die wagens te bedienen. Zo'n opleiding duurt een zestal weken. Over enkele dagen zijn ook deze vier wagens operationeel.”



Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!



12 1/2 jaar 2009-2024 Brandweermuseum Hoogezand-Sappemeer



TEKST EN FOTO'S MARINUS OOSTHOEK

Eindelijk was het zover: op 14 september 2024 werd feestelijk gevierd dat de Stichting Historische Brandweer Vrienden Voertuigen in 2009 was opgericht en dat het nu 12 1/2 jaar geleden was dat het Brandweermuseum Hoogezand-Sappemeer werd geopend. Het was dus tijd voor een feestje!

Men wilde zorgen voor een gigantische rondrit van vele oude voertuigen. Uiteraard wilde ik dit geheel toch niet missen gezien alle reclame en toezeggingen van de vele liefhebbers, dus ik diende vroeg uit de veren te zijn om na ongeveer drie uur rijden op tijd aanwezig te kunnen zijn. De lijst van deelnemende voertuigen was veel belovend en ik had het er graag voor over.

In het noorden van ons land zijn nog veel oudere brandweer-voertuigen voorhanden en veel ervan zijn door particulieren gerestaureerd en weer in ere hersteld. Er zijn ook meerdere stichtingen ontstaan, want deze mensen hebben nog een gevoel bij de historie van de brandweer en haar voertuigen.

Na een mooie ontvangst van organisator Marc Bakker en niet te vergeten de vele vrijwilligers kon ik nog op mijn gemak de vele reeds aanwezige voertuigen fotograferen. Er waren meer





Het museum is een aanrader om het te bezoeken. Hoewel het voor vele liefhebbers uit de andere streken van het land een eind rijden is, kan ik u verzekeren dat het de moeite waard is om deze reis te maken. En... daar zie ik ineens een aantal Ahrens-Fox modellen in een vitrine staan. Mijn dag kon al niet meer stuk, maar nu helemaal niet meer.

DE GESCHIEDENIS

15 jaar geleden werd aan de korpsleden (tijdens een korpsbindingsavond) een oude Ford F350 uit 1954 en gebouwd door Van Bergen aangeboden door een oud-brandweerman. Johan Eleveld, had deze Ford bij zijn pensionering mee gekregen van zijn oud werkgever met als voorwaarde dat de Ford gerestaureerd ging worden. Een zestal leden en oud-leden van de brandweer Hoogezand-Sappemeer ging samen deze klus aan en besloten elke dinsdagavond te gaan sleutelen aan deze Ford; na 2 ½ jaar was het zover en de Ford was gerestaureerd en reed weer. Nadat deze gereed was, besloten ze om alles onder te brengen in een stichting met de naam Historische Brandweer Vrienden en Voertuigen en in 2012 kregen ze een eigen onderkomen aan de Kleinemeerstraat 158 in Sappemeer. Na een gesprek met de gemeente is er wat later overeengekomen om de status van de verzameling te veranderen tot die van brandweermuseum. Vanwege de bekendheid is er toen gekozen om (vanaf 2010) de naam brandweermuseum te gaan gebruiken, onder meer om de gemeente te laten weten dat er een museum is.

Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!



EEN NIEUWE AANWINST IN 2024

Gezien er een bruikleenvoertuig door de eigenaar verkocht werd, kwam er een plaats vrij in het museum en men wilde deze graag weer opvullen met een voertuig. Nu was bekend dat de oude Fordson Thames van Weesp, nu in het bezit van de Veiligheidsregio Groningen, in bruikleen stond in Emmeloord bij STINEG (een groep vrijwilligers die tot doel hebben het Industriële Erfgoed van Geesink en aanverwante merken te behouden). Na uitvoerig overleg heeft de Regionale Commandant besloten om de bruikleenovereenkomst met STINEG te ontbinden en een nieuw bruikleenovereenkomst aan te gaan met het Brandweermuseum Hoogezand-Sappemeer.

De Fordson werd in 1950 gebouwd door Geesink te Weesp en was tot 1979 in dienst voor het Weesper brandweerkorps. De auto maakte vele grote branden mee, onder andere bij Rubatex in Nigtevecht (1958), de grote brand van Weesp (1968) en de grote brand van Luykx in Diemen (1963). Het voertuig heeft van 1979 tot 1994 dienst gedaan als reservevoertuig van de Oost Nederlandse Reinigingsdienst. In 1994 werd het voertuig gekocht door de personeelsvereniging De Vuurvreters (van toen nog Hulpverleningsdienst Groningen), maar in 1996 heeft de Hulpverleningsdienst Groningen het voertuig overgenomen van De Vuurvreters en werd het toen beheerd door een aantal mensen. Na vier jaar was er geen animo meer binnen deze



Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!



TEKST PETER SNELLEN FOTO'S ARNO VAN DER LINDEN



Gemeente Eindhoven zorgt eindelijk voor een herdenkingstegel

In verschillende publicaties heeft u al uitgebreid kunnen lezen over de brand in het Eindhovense hotel 't Silveren Seepaerd op 28 september 1971. In die nacht rond half zes in de ochtend brak er brand uit in het luxe hotel aan de Stationsweg. Van de 86 aanwezigen kwamen 11 gasten om het leven en raakten 19 mensen gewond.

Later kostte deze brand nog een mensenleven, namelijk de brandweercentralist die destijds de melding had aangenomen. Deze werd tijdens de nasleep van de brand min of meer expliciet beschuldigd – om welke reden dan ook – na de melding te laat de uitrukploeg te hebben gealarmeerd, waardoor er onnodig mensen zouden zijn gestorven. Onduidelijkheid tussen de tijdstippen waarop de politie aangaf de eerste melding te hebben ontvangen en waarop de brandweer werd verwittigd lagen hieraan ten grondslag. De centralist in kwestie werd door de beschuldigingen dermate beschadigd dat hij – nadat hij vervroegd met pensioen was gegaan – niet meer met deze gedachten kon leven en hand aan zichzelf heeft geslagen. Daar-

mee wordt hij bij de brandweermensen in Eindhoven ook beschouwd als een direct slachtoffer van deze brand.

De hotelgasten die nacht waren voetballers van Chemie-Halle en artsen die een congres bijwoonden. Het voetbalteam verbleef in het hotel omdat ze in het kader van de UEFA Cup tegen PSV moesten spelen. Verder is er nog een oudere permanente bewoonster van het hotel overleden, die – toen de bemanning van de autoladder haar in veiligheid wilde brengen – aangaf dat eerst het jonge stel op een ander balkon maar gered moest worden, wat daarna gebeurde. Dat jonge paar heeft het overleefd, deze oudere mevrouw niet.

De brand heeft altijd tot de verbeelding gesproken omdat de oorzaak ervan nooit is achterhaald. Weliswaar is men er zeker van dat deze in het restaurant is begonnen, maar de directe oorzaak is nooit gevonden of bekendgemaakt. Er werd toen ook een diamanttentoonstelling in het hotel gehouden. Die collectie vertegenwoordigde een waarde van zo'n twee miljoen gulden. De sieraden zijn nooit allemaal teruggevonden en door sommigen wordt beweerd dat de brand is ontstaan om-

dat sporen van een eventuele juwelenroof door brandstichting moesten worden uitgewist. Er zijn berichten dat er later jerrycans in of bij het uitgebrande hotel zijn gevonden, die absoluut niet van het hotel waren. Saillant detail is wel dat degene die in 1971 als een van de eerste de brand heeft gemeld, niet in de dagen volgend op de calamiteit door de politie kon worden verhoord, omdat hij inmiddels in Frankrijk verbleef. Veel later is dezelfde man blijkbaar bij een andere brand in Eindhoven om het leven gekomen.

TE LAAT

Al een aantal jaren geleden werd aangekondigd dat er een monument zou komen ter gedenktentis aan de slachtoffers van de brand in 't Silveren Seepaerd. Het plan was toen om het gedenkteken enkele maanden later te onthullen, in 2021, exact 50 jaar na de brand. Door wisselingen binnen de gemeentelijke organisatie kwam er toen niets van terecht. Het project dreigde in vergetelheid te geraken en het was nog lange tijd onduidelijk of, en zo ja wanneer, dit monument zou worden gerealiseerd; maar op 28 september 2024 was het dan toch eindelijk zover. Het monument, ontworpen door Marc Koppen, bestaat uit een gedenktegel die in het trottoir voor het appartementencomplex Seepaerstad aan het Stationsplein 46 is ingebed, en die omringd wordt door elf bronzenen, die symboliseren voor

TRAUMATISCH

De brand in het hotel heeft niet alleen een diep litteken achtergelaten bij alle hulpverleners die destijds aanwezig waren: mensen van de gemeentebandweer Eindhoven, de bedrijfsbrandweer van Philips, ambulancehulpverleners, politiemensen en hotelpersoneel, maar ook in de rest van Eindhoven is de impact van deze brand erg groot geweest. Vooral de wat oudere inwoners kunnen u nog precies vertellen waar ze waren op het moment dat ze het nieuws over de brand hoorden.

Deze calamiteit en de brand van het Amsterdamse Hotel Polen (in mei 1977) hadden tot gevolg dat de (controle op) brandpreventiemaatregelen in hotels en horecagebouwen danig werden aangescherpt. Ten tijde van de brand in Eindhoven was al bekend, dat er een aantal aanvullende brandpreventieve maatregelen moesten worden doorgevoerd, maar die waren nog niet voltooid.

Tijdens de bijeenkomst op zaterdag 28 september 2024 was duidelijk te horen dat onder degenen die erbij aanwezig waren nog altijd onverwerkte trauma's bestaan. De huidige politiechef Paulissen gaf aan, dat een van zijn mensen die toen als eerste bij de brand aankwamen, hem een brief had geschreven waarin hij vertelde dat hij nu bij deze herdenking niet aanwezig kon zijn. Brandweerofficier en hoofd repressieve dienst Ton Eimmen vertelde gelijkoortige verhalen, waarbij bleek dat

Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!



TEKST EN FOTO'S MARINUS OOSTHOEK

BEDRIJFS BRANDWEER EVENT

De Brandweervereniging Vlaanderen (BVV) organiseerde voor de aangesloten bedrijven een bedrijfsbrandweer event; gedurende deze dag waren we te gast bij de luchthavenbrandweer van Antwerpen.

Er bestaat een 'Pilotgroep' die opgericht is tussen het Netwerk van Zones en Bedrijven in de haven en het Netwerk van Zones in de Provincie Antwerpen. De aangesloten bedrijven en brandweerzones zijn: Brandweerzone Antwerpen, Hulpverleningszone Waasland, O-BASF, Covesto, Engie, Evonik, Total Energies en Port Of Antwerp - Bruges. Het spreekt vanzelf dat deze pilotgroep op deze dag voor het voetlicht werd gesteld.

De gehele dag waren er vele bedrijven uitgenodigd om hun producten te komen presenteren, waarbij veel aspecten werden besproken, zoals een nieuw op te zetten materiaal- en voertuigencatalogus, zodat bij een groot incident direct gehandeld kan worden en meteen bekend is op welke kazerne een specifiek voertuig staat en welke specialistische taak dat kan vervullen. Ook werd er veel aandacht geschonken aan het blussen met fluorvrij schuim, ademlucht, kleding en helmen. De nieuwste producten kon men bewonderen en er uiteraard over discussiëren.

Uiteraard ging de aandacht ook uit naar het beschermen van woningen en steden tegen wateroverlast aangezien dit in de toekomst een probleem kan worden. De firma Aggreres uit Schoten had hier verschillende oplossingen voor ontworpen en sommige ontwerpen waren al in de praktijk getest en bij verschillende steden reeds gemonteerd voor het geval dat ze op korte termijn echt nodig zijn. Voor wat betreft de maatregelen tegen wateroverlast betrof dit onder andere de autonome waterkering of de manueel bediende stormvloedkeringen in Spakenburg, Zeebrugge en Blankenberge.

Ook het blussen van de elektrische auto's (vooral in de gesloten ruimtes zoals parkeergarages) kwam uitgebreid aan bod. Nieuw was de EVEX, een mobiele dompelpompcontainer ontworpen om een effectieve en snelle reactie te kunnen bieden bij een batterijbrand van een elektrisch voertuig of gevaarlijk stukgoed. Het geheel zorgt voor een veilige en gecontroleerde omgeving om de brand te bestrijden en te voorkomen dat een brand zich uitbreidt. Deze EVEX is een uitvouwbare cassette die snel bij brandend object aangebracht kan worden en daarna op een eenvoudige wijze wordt uitgeklaapt en rondom het object wordt geplaatst. Zo wordt deze uitvouwbare cassette omgevormd tot een dompelbad en vervolgens gevuld met water om de batterijbrand te blussen. Deze oplossing is eenvoudig op te stellen, is bovendien herbruikbaar en kan zowel buiten als binnen toegepast worden. Bij het gebruik van deze vinding kunnen de lithium-ion (accupakket) branden snel worden aangepakt gezien aan de bovenzijde van het geheel een sprinklerinstallatie is gemonteerd en tevens kan (na het vullen met water) het geheel door een pompinstallatie gekoeld worden. De EVEX is zeer compact en kan bijna in elke gewenste hoek van een garage geplaatst worden. Bovendien is deze vinding milieuvriendelijk in het gebruik: het water blijft immers circuleren, dus wordt er minder water gebruikt en vervuild. Het prototype - dat



inmiddels geotrooieerd is door deze firma - werd gemaakt naar de afmetingen van een personenwagen. De constructie van de EVEX is gemaakt van staal met brandvertragende coating en afdichtingen, heeft een gewicht van 330 kg, is verrolbaar en in opgevouwen toestand slechts 60 cm breed en neemt ongeveer 1/3 parkeerplaats in beslag. Uiteraard zijn deze pompcontainers in diversen maten leverbaar. ■



Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!





FARGO BIJ DE BRANDWEER

Fargo was een fabriek die trucks bouwde, oorspronkelijk in de Verenigde Staten. Opgericht werd het merk Fargo Motor Company in 1913. Die naam werd niet meer gebruikt na 1922, maar kwam wel zo rond 1928 in gebruik waar het ging om een serie vrachtwagens die door Chrysler (Chrysler Corporation) werd gebouwd, nadat men Fargo Motors in 1928 had gekocht. Later, werd Dodge overgenomen door Chrysler en werd er begonnen met een truckreeks die eigenlijk bestond uit Dodges met nieuwe naamplaatjes, wat wel vaker gebeurde, zoals bij parallelle verkopen bij General Motors van de GMC en de Chevrolet trucks, en zoals bij het gebruik van het merk Mercury door Ford in Canada.

TEKST MARINUS OOSTHOEK EN PETER SNELLEN

De eerste Fargo's werden gebouwd in Pilsen, Chicago, door de Fargo Motor Car Company vanaf 1913 tot 1922. In 1928 kocht Chrysler het bedrijf op en produceerde vanaf dat moment haar eigen serie van Fargo trucks. Korte tijd later kocht Chrysler ook de fabrieken van Dodge Brothers Company, waardoor er zowel Dodges en wagens met het logo van Graham Brothers van de productielijnen rolden. Vanaf dat moment waren Fargo's nagenoeg identiek aan de modellen van Dodge en werden ze verkocht door de dealers van Chrysler-Plymouth.

In 1930 hield men op met het verkopen van Fargo trucks in de Verenigde Staten en vanaf toen werden alle wagens verkocht onder het merk Plymouth. In Canada daarentegen werd de naam Fargo nog gebruikt tot 1972, maar eigenlijk alleen maar om een onderscheid te maken tussen de offertes van

Chrysler-Plymouth dealers en die van Dodge trucks. In andere landen werd de naam Fargo veel langer gebruikt, maar dan betrof het wel altijd door Chrysler gebouwde voertuigen.

In Detroit werden Dodge trucks ook aangeboden onder de namen Fargo en DeSoto, vooral voor de landen in Latijns-Amerika. Voor export naar Azië en Europa warden ze hoofdzakelijk gebouwd in de Chrysler fabriek in Kew (Verenigd Koninkrijk), maar ook verkocht onder de merknamen Fargo of DeSoto.

In Australië kon men zowel de Amerikaanse als de Britse modellen van Chrysler kopen onder de merknamen Dodge, Fargo of DeSoto. Om de verwarring compleet te maken: Barreiros in Spanje heeft nog onder licentie vier-, zes- en zelfs achtwielige wagens gebouwd die naar verschillende landen werden geëxporteerd onder de naam Fargo.



Toen Dodge stopte met het bouwen van vrachtwagens in 1976 werd de naam niet langer gebruikt. In 1978, toen Chrysler Europe werd verkocht aan PSA Peugeot Citroën hield het echt op te bestaan. Hoewel, in Turkije werden er nog wat gebouwd door Askam, die eigenlijk in de laatste jaren geen enkele relatie meer had met Chrysler. Askam was de opvolger van Chrysler Kamyon Montaj Fabrikası, opgericht in Istanbul in 1964. Askam werd opgeheven in 2015.

In voorgaande jaren voor deze Fargo in Weelde arriveerde, was deze Fargo ondergebracht geweest in een loods in Zelzate, die fungeerde als depot voor het brandweermuseum van de Privat Fire Brigade in Aalst. Die loods was echter zo lek als een mandje en bovendien lag hij wat afgelegen, zodat er wel eens ongewenst bezoek kon binnendringen, zogenaamde *Urban Explorers*, gek op het maken van YouTube-filmpjes, die dan op hun beurt weer koperdieven en ander gespuis aantrokken. Dit alles resulteerde erin dat de wagen wel erg veel te lijden heeft gehad en (om het maar eens in politiejargon te zeggen) in verregaande staat van ontbinding verkeert. Maar zoals gezegd: de medewerkers die het depot in Weelde in stand houden, hebben er

Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!





Wasterlain: wie van de huidige brandweerlieden kent die firma nog? En dan nog die fraaie vormgeving...het is en blijft zonde.”

De Fargo van Kuurne werd omgebouwd in 1937 door Wasterlain, die er een personeel-/materieelwagen/trekker van maakte. Dit exemplaar is dus van na 1928 en daarmee vooral een Chrysler. Het voertuig bood in zijn gloriejaren plaats aan vijftien personen, was voorzien van een draagbare motorpomp en kon bovendien nog 500 meter aan persslangen mee naar de brand brengen.

Hoewel natuurlijk best eens schamper gelachen wordt vooral door de jeugd die zich afvraagt wat zo'n stuk oud roest te gebruiken is, is het toch een mooi voorbeeld van de geschiedenis van de brandweer.

van de brandweer van Zwevegem. Het is een Fargo P8 700 (4x2) en werd ingezet als halfzware autopomp. De opbouw en de pomp stammen van Wasterlain en daarbij is die pomp van het type S80-3 A/104 die 1570 l/min bij 7 bar leverde. Het bouwjaar is 1960. Het koetswerk werd gerealiseerd door Van de Castele uit Mariaburg. De autopomp had een watertank en een schuimtank. Toen deze laatste door corrosief schuimproduct lek raakte, werd hij niet meer hersteld. Er waren twee eerste aanvalshaspels, twee schuimhaspels en achterin nog een draagbare pomp Volkswagen/Bachert TSB/8 aanwezig. De wagen zou volgens de plannen ook kunnen worden omgebouwd tot een brandweerwagen met een schuimapparaat en een persslang.

Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!





Bij de Nederlandse strijdkrachten werden veel Unimogs ingezet, ook als hulpverleningsvoertuig. Vandaar het derde artikel van – naar wij hopen – vele, met als onderwerp:

DE UNIMOG ALS HULPVERLENER

TEKST ADRIAAN KRIEK
BRONNEN ARCHIEF MARTIN HOOGERWERF, 'VLIEGENDE HOLLANDER' (JULI 1972), 'WIEL EN RUPS' (SANDER RUYSS)
FOTOVERANTWOORDING COLLECTIE WIM DEN DUNNEN, COLLECTIE JOHN VAN HEST

Alleen de Koninklijke Marine en de Koninklijke Luchtmacht waren in het bezit van Unimog's voor het vervoer van gewonden, de zogenaamde veldambulances. Het afvoeren van gewonden gebeurt in een militaire veldorganisatie via een afvoerketen. Allereerst wordt bij de gewonden ter plaatste eerste hulp toegepast door gewondenverzorgers. Daarna worden ze zo snel mogelijk afgevoerd naar een gewondennest, een provisorisch ingerichte verzamelplaats in of vlak achter de frontlijn. Vanuit het gewondennest worden de gewonden met de beschikbare gewonden-transportvoertuigen naar de bataljons verbandplaatsen gebracht. Vlak na de Tweede Wereldoorlog gebruikten de Marine en Luchtmacht de Willys Jeep voor het transport van gewonden; na de Unimog periode die hier wordt besproken, werden (net als bij de Landmacht) Landrovers type 109

serie 2 aangeschaft voor het gewondentransport.

Een ritje met een Unimog zal voor de gewonde geen prettige ervaring zijn geweest. In het terrein zijn het prima voertuigen, maar enig comfort voor een gewonde was er natuurlijk niet. Voor zover bekend zijn er 17 stuks Unimog ambulances bij de Marine en Luchtmacht geweest. Al deze voertuigen waren van het type S404-421, de opbouw van deze voertuigen werd door de firma Hoegen-Dijkhof uitbesteed aan carrosseriebouwer Kuiphuis uit Oldenzaal, die het geheel voorzag van een fraaie carrosserie.

De luchtmacht kreeg in 1972 de eerste serie Unimog S404 ambulances die bestemd waren voor de drie Hawk-geleide wapengroepen in Duitsland, die door hun specifieke werk, bijzondere eisen stelden aan de terreinvaardigheid van hun



Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!





Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!





Er wordt wel eens gezegd dat elk vliegtuigongeluk ertoe bijdraagt, dat het personenvervoer per vliegtuig en het vliegverkeer in het algemeen steeds veiliger wordt. Dat is dan wel een heel schrale troost voor de nabestaanden van slachtoffers van vliegtuigongevallen. We mogen gerust van nabestaanden spreken, want tot in deze eeuw liepen ongevallen met vliegtuigen bijna altijd fataal af voor alle inzittenden. En dan mocht men nog van geluk spreken, wanneer er op de grond niet al te veel slachtoffers te betreuren waren.

Ook België heeft zijn deel gehad. Tijdens gesprekken met veel van onze Zuiderburen bleek dat een aantal van die ongevallen en rampen nog altijd in het collectieve geheugen van de Belgen gegrift zijn. In dit artikel willen we daarom nadruk leggen op enkele naoorlogse Belgische vliegrampen en -ongevallen.

Vliegtuigongevallen bij onze Zuiderburen

TEKST PETER SNELLEN

1961

Vliegtuigcrash te Berg-Kamphenhout met Sabena vlucht 548

Een van de ongevallen die (ook internationaal) erg veel impact had, is ongetwijfeld het neerstorten van een Boeing in Kamphenhout. Op Aswoensdag 15 februari 1961 stortte in het gehucht Lemmeken, gemeente Berg nabij het Belgische Kamphenhout, omstreeks vijf minuten over tien in de ochtend een Boeing 707 neer. Het was Sabena vlucht 548, die onderweg was van New York naar het vliegveld van Brussel. Aan boord bevonden zich 61 passagiers en 11 bemanningsleden. Geen van de inzittenden zou de crash en de vuurzee die erop volgde overleven.

De Boeing 707-329 (registratie OO-SJB) meldde zich aan bij de verkeerstoren van Zaventem en zette koers richting baan 20. Het toestel maakte vlak voor de landing een doorstart en probeerde hoogte te winnen. Na drie grillige bochten van 360 graden naar links stortte het toestel neer in de wijk Het Lemmeken, in het

zuidwesten van de toenmalige gemeente Berg, nabij de gemeentegrens met Steenokkerzeel en 3 km ten noordoosten van de luchthaven Brussel-Zaventem (BRU).

Het toestel was zeven uur voordien opgestegen vanaf de luchthaven New York Idlewild (dat nu bekend is onder de naam John F. Kennedy Airport International).

De machine van Amerikaanse makelij, één van de paradepaardjes van Sabena, was iets meer dan een jaar oud. Na een normaal verlopen vlucht over de Atlantische Oceaan meldden de piloten zich bij de luchtverkeersleiding in Brussel. Tijdens de nadering namen de piloten via de radio contact op met hun hoofdkantoor en meldden dat alles aan boord in orde is. Het was een prachtige dag, de zichtbaarheid was goed en de luchtverkeersleiders leidden het toestel over Mechelen waarna de piloten

toestemming kregen om een visuele landing op landingsbaan 20 te maken. De landing werd ingezet en verliep vlekkeloos, tot men ongeveer 300 voet boven de grond was. Het toestel daalde niet meer, het landingsgestel werd ingetrokken en het leek erop dat de piloten een doorstart wilden uitvoeren. Het toestel steeg opnieuw, waarna een bocht naar links ingezet werd. De machine maakte in totaal drie onregelmatige bochten van 360 graden, steeg tot 1500 voet en dook vervolgens naar beneden.

De gevolgen van deze crash waren heel groot. In totaal kwamen 73 mensen om, waaronder 34 leden van het team van kunstschaatsters van de Verenigde Staten en verschillende coaches van dat team (op weg naar kampioenschappen in Praag), en één persoon op de grond, de landbouwer Theo De Laet. Zijn vriend Mar-

cel Lauwers verliest een deel van een ledemaat.

Dit vliegtuigongeval is nog altijd de grootste vliegtuigramp op Belgisch grondgebied tot nu toe en het was tevens de eerste crash met passagiers van een Boeing 707, toentertijd een revolutionair passagiersstraalvliegtuig voor langeafstandsvluchten. Het toestel was op het moment van de ramp nog maar een jaar oud. Onderzoek bracht als oorzaak, dat mogelijk of waarschijnlijk technische gebreken aan het horizontale staartvlak de oorzaak waren. Helemaal bevestigd is dit nooit. Vliegtuigongevallen werden toen nog niet zo onder een vergrootglas gelegd als tegenwoordig.

Men zou denken dat het dan welletjes is voor één jaar, maar op 12 december 1961 deed zich dan weer een ernstig vliegtuigongeval voor in België.



Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!



Beide toestellen waren zoals gezegd van het type C-119, een naorlogs Amerikaans transportvliegtuig. In het ene toestel kwamen alle vijf inzittenden om het leven, in het andere alle acht inzittenden. Alle drie de toestellen hadden een bijna identiek vluchtplan. Daardoor vlogen de toestellen op een gegeven ogenblik zeer dicht bij elkaar. De verkeersleiding op het ontvangende vliegveld concentreerde zich op een vliegtuig met radioproblemen. Daardoor ontstond wat vertraging. Toen het andere vliegtuig contact opnam met de vluchtleiding kwam dat terecht bij een andere verkeersleider en moest men op een andere radiofrequentie overschakelen. Juist op het moment dat de vergissing

opgemerkt werd, vond de botsing plaats. Na dit ongeval werd geconcludeerd dat deze crash voor een groot deel te wijten was aan fouten bij de luchtverkeersleiding. In een nooit publiek gemaakt rapport heette het dat de bemanningen van beide vliegtuigen geen verantwoordelijkheid trof, maar dat de oorzaak was toe te schrijven aan de operationele en technische organisatie, voornamelijk tijdens de voorbereiding en uitvoering van vluchten, en bij de controle van het luchtverkeer.

De dertien militaire inzittenden kregen een begrafenis met militaire eer die werd bijgewoond door Koning en Koningin.

1971

Vliegtuigcrash te Aarsele met BEA-lijnvliegtuig 706

Op zaterdag 2 oktober 1971, bijna tien jaar later, deed zich dan weer een vliegcrash voor in België. Een Vickers-Vanguard, type 951, registratie G-APEC uit het Verenigd Koninkrijk van de luchtvaartmaatschappij British European Airways (BEA) was om 9:34 uur (GMT) opgestegen vanaf de luchthaven Heathrow (bij Londen) met bestemming Salzburg in Oostenrijk. Dat vliegtuig was in 1959 gebouwd door Vickers-Armstrongs Aircraft Ltd.

Boven de provincie West-Vlaanderen op een hoogte van ongeveer 3800 meter zond de piloot om 10:09:46 uur GMT een noodsignaal uit. Het in de luchtvaart gebruikelijke noodsignaal

Ooggetuigen verklaarden twee ontploffingen te hebben gehoord alvorens het vliegtuig tepletter stortte. De nog in het vliegtuig aanwezige brandstof veroorzaakte een hevige brand.

In eerste instantie deden geruchten de ronde dat er sprake zou zijn van sabotage. Maar uit onderzoek bleek dat de ramp te wijten was aan het feit dat op een hoogte van 19.000 voet het achterste drukschot van het vliegtuig scheurde. Zo ontstond een plotselinge decompressie binnenin de romp, waardoor binnen ernstige schade optrad en aan de buitenkant onder andere de bekleding van de staartelken versplinterde, hetgeen veroorzaakte het verlies van de staartelken. Het vliegtuig stortte op een veld nabij Aarsele.

Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!



1986

Vliegtuigbotsing bij Wezet (Visé)

Op 25 juni 1986 vond er een botsing plaats tussen een sportvliegtuig van het type Morane en een Mirage 5 van de Belgische luchtmacht in de omgeving van Wezet (Visé) in de Belgische provincie Luik. Hierbij lieten de drie inzittenden van het burgervliegtuig het leven. De piloot van het militaire vliegtuig wist zich te redden door gebruik te maken van zijn schietstoel.

Het gevechtvliegtuig bevond zich op een lage hoogte in het vrije luchtruim. Luchtverkeer in het luchtruim van deze categorie wordt niet gecontroleerd door de luchtverkeersleiding, voornamelijk omdat de technische beperkingen van radar en radio-uitrusting dat niet mogelijk maken; in dergelijk luchtruim ligt de verantwoordelijkheid voor het vermijden van botsingen bij de piloten zelf. Een toestel van de vliegclub Aero Kiewit Club uit Hasselt was inmiddels opgestegen van het vliegveld Kiewit

voor een pleziervlucht boven de Ardennen. Aan boord waren één piloot en twee passagiers. De oorzaak van het ongeval bleef lange tijd onduidelijk. Dit ongeluk leidde tot een jarenlang juridisch gevecht tussen de nabestaanden van de slachtoffers en de Belgische overheid. 18 jaar duurde het voor de rechtbank in Brussel in 2004 uitspraak deed en oordeelde dat de fout bij de militaire vlieger lag omdat de straaljager te laag vloog en het burgervliegtuig van rechts kwam. Hierbij legde de rechtbank een schadevergoeding op. Defensie ging in beroep tegen deze uitspraak. Het Hof van Beroep in Brussel gaf in november 2007 de nabestaanden opnieuw gelijk. In januari 2008 zegde de minister van Defensie toe zich neer te leggen bij het vonnis in beroep. Daarmee had de nasleep op dat moment 22 jaar geduurd.

1989

Vliegtuigcrash bij Kortrijk met Russische MiG-23

Er zijn ongelukken die een geweldige impact hebben op de mensen die het hebben gezien of meegemaakt, of op de nabestaanden ervan. In dit kader wel heel bijzonder is het vliegtuigongeluk, dat op 4 juli 1989 in de buurt van Kortrijk gebeurde. Dit ongeluk kostte één persoon het leven, maar het was zeker kort na het

(waar het hier over gaat) om de gevechtsprestaties te verbeteren.

De piloot gebruikte zijn schietstoel om de straaljager te verlaten. Men verwachtte dat het toestel zou neerstorten in de Oostzee. Maar waar niemand rekening mee hield, het toestel heeft dankzij de automatische piloot nog zijn dubbele kilometer afgelegd en kwam terecht op een veld in België.

Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!



Noordzee zou vliegen vooraleer men het zou afschieten. Dat zou toch moeten gebeuren, want het was op dat moment nog niet bekend of het ging om een aanval, een provocatie, een militair die was gedeserteerd of om een technisch probleem. Nadat de MiG het Nederlandse luchtruim bij Enschede was binnengevlogen, zette het via Noord-Brabant koers naar België. De gevechtsleiders in Nieuw Milligen die de MiG constant volgden, droegen hun taak over aan de collega's van het Belgische Control and Reporting Center Glons.

Boven Kortrijk was de brandstof van de MiG echter op, waarop het toestel even na half elf neerstortte op de grens van Bellegem en Kooigem. Dat gebeurde op een woonhuis aan een rijksweg, waarbij een 18-jarige student (sommige bronnen geven aan dat hij 19 was) om het leven kwam en diens ouderlijke woning volledig werd verwoest.

Pas twaalf uur na het ongeluk maakte het persbureau Tass,

toen zo'n beetje de spreekbuis van de regering van de Sovjet-Unie, er officieel melding van. De dag daarop zei president Gorbatsjov op de Franse televisie tijdens zijn staatsbezoek aan Frankrijk, dat hij het ongeluk betreurde en dat hij zijn condoleances had overgebracht aan de Belgen. Later bleek dat de Russische legerleiding de crash uit de westerse media had moeten vernemen.

De Belgische regering maakte van het ongeluk niet al te veel poeha. Het was al duidelijk dat er in het oosten van Europa politieke veranderingen aan de gang waren en men koos daarom voor de diplomatieke weg. In november 1989 heeft de Sovjet-Unie aan de Belgische overheid het equivalent van € 625.000 aan schade-loosstelling betaald. Het grootste deel van dat bedrag is naar de familie van de omgekomen student gegaan. Ook enkele nabijgelegen bedrijven hebben een vergoeding gekregen wegens gederfde omzet.

1997

Vliegcrash tijdens internationale vliegshow in Oostende

Op 26 en 27 juli 1997 zou er te Oostende een internationale vliegshow worden gehouden. Op 26 juli waren er ongeveer 50.000 mensen die op het vliegveld een kijkje kwamen nemen. Door een ongeval op die eerste dag van het evenement kwamen tien mensen om het leven, waaronder de piloot van een van de vliegtuigen.

stonden vielen doden en gewonden. Acht mensen waren op slag dood, onder wie twee mensen die voor hulp in de hulppost aanwezig waren. Een medewerker van het Rode Kruis overleed later in het Universitair Ziekenhuis van Gent. Veertig mensen maakten later een deel van het gewond.

Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!





De Boeing 747-209F van Kalitta Air met registratie N704CK.
Foto Wim Bladt, bron via Wikipedia

2008

Vliegtuigongeluk Kalitta Air-vlucht 207 op Brussels Airport

Op Brussels Airport vond op 25 mei 2008 een ongeluk plaats met een vrachtlucht, te weten Kalitta Air-vlucht 207, dat wilde opstijgen van Brussels Airport om naar de luchthaven van Bahrein te vliegen. Kalitta Air is een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij die uitsluitend vrachtluchten uitvoert. Het vliegtuig in kwestie was een Boeing 747-209F. Het was een dag eerder overgekomen van John F. Kennedy International Airport. Die betreffende dag

raakt. Ook werd duidelijk dat de piloten – toen men wilde remmen – geen gebruik gemaakt hadden van de *reverse thrust*. Maar het zou heel goed kunnen dat men daartoe niet meer in de gelegenheid was omdat het vliegtuig praktisch al los van de grond was. Hoe dan ook het werd de piloten aangerekend dat ze niet van alle beschikbare middelen om af te remmen hebben gebruik gemaakt.

Waar ook altijd naar wordt gekeken is of het toestel zelf was overbeladen, maar dit was duidelijk niet het geval. Ook waren er geen problemen met de infrastructuur op de luchthaven, met het toestel zelf of met de (opleiding van de) piloten. Ook bleek dat de luchthavenbrandweer binnen de vooropgestelde drie minuten ter plaatse was.

De hoofdoorzaak van het ongeluk is volgens het rapport dus gelegen in het feit dat de piloten het opstijgen afbraken hoewel ze de kritieke snelheid daarvoor overschreden hadden. Hiernaast werden er in het onderzoeksrapport ook nog verschillende andere factoren beschreven die bijdroegen aan het ongeluk. Het vermogen verlies van de motor is in feite de oorzaak. Maar ook werd bekend dat het vliegtuig vertrok vanaf afslag B1 op de startbaan, terwijl de piloten de benodigde lengte om te kunnen opstijgen berekend hadden op de aanname dat ze de volledige landingsbaan met de volledige snelheid zouden gebruiken. Het ongeluk werd veroorzaakt door een combinatie van factoren.

Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!



BRONVERMELDING

M. Follebout, '50 jaar oud mysterie. Crash van twee vliegtuigen te wijten aan fouten bij luchtverkeersleiding', in: *De Zondag*, 11 december 2011, p. 6.

Wouter van Driessche, 'Géén piloot. Het toestel vliegt vanzelf. Geen piloot', in: *NRC Handelsblad*, 13 maart 2012, p. 12-13.

Tom Pardoën, 'De Mig die in Kortrijk neerstortte: de feiten achter het boek van Tom Lanoye', in: *Humo*, 5 maart 2012.

'Nabestaanden winnen proces van overheid na dodelijke vliegtuigcrash, Rechtvaardigheid na 22 jaar', in *standaard.be*, 19 januari 2008.

'Elf doden bij vliegtuigcrash in Namen', in *de Standaard*, 20 oktober 2013.

Wikipedia; daar is een schat aan gegevens te vinden op diverse pagina's, waarbij ook steeds nieuwe links kunnen worden gevonden, die weer meer of andere informatie geven:

https://nl.wikipedia.org/wiki/Vliegtuigcrash_bij_Chi_C3%A8vres

https://nl.wikipedia.org/wiki/Sabena_vlucht_548

https://nl.wikipedia.org/wiki/Vliegramp_te_Oostende

https://nl.m.wikipedia.org/wiki/Bestand:Boeing_747_crash_bxl.jpg

<https://www.flightglobal.com/our-list-of-post-war-air-show-accidents/117999-article> (opgeroepen 16-10-2024)

<https://asn.flightsafety.org/wikibase/333620> (opgeroepen 15-10-2024)

<https://www.thisdayinaviation.com/tag/sabena-flight-sn548/> (opgeroepen 14-10-2024)

<https://historiek.net/zo-wordt-het-navo-luchtgebied-bewaakt/164896/>

<https://www.hln.be/tielt/etienne-77-was-50-jaar-geleden-als-een-van-de-eerster-plaatse-bij-de-vliegtuigcrash-met-63-slachtoffers-in-aarsele-pas-na-het-blussen-zag-ik-de-lichaamsdelen-overal-liggen-ab51dd3d/>

https://www.campenholt.be/geschiedenis-postWO2-1961-vliegtuigcrash_berg.php#gsc.tab=0

Via Delpher:

De Telegraaf (3 april 2014)

De Tijd-Maasbode (15 februari 1961)

Het Vrije Volk (15 februari 1961, 4 juli 1989)

Leeuwarder Courant (15 februari 1961, 4 juli 1989)

De Waarheid (4 oktober 1971)

Het Parool (4 oktober 1971)

Tubantia (4 oktober 1971)

de Volkskrant (4 oktober 1971)

Algemeen Dagblad (6 oktober 1971, 12 oktober 1971, 5 juli 1989)

NRC Handelsblad (4 juli 1989)

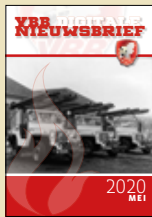
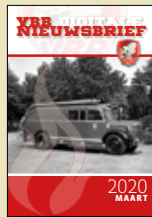


2017



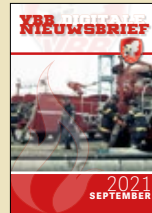
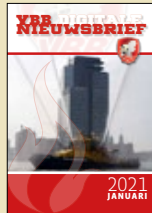
2018

2019



2020

2021



2022

2023



2024



VBB DIGITALE NIEUWSBRIEF

SPECIALS

