

Vliegramp in Borne: -1- Het ongeval

Jan F. Deckwitz

Donderdag 25 oktober 1951: een datum, een dag, die niemand nu meer iets zegt misschien, maar voor Borne was het een opmerkelijke dag. Schitterend weer was het die donderdag, windstil en de zon stond aan een nagenoeg wolkenloze herfsthemel. Militaire vliegtuigen op grote hoogte trokken hun condensstrepen, duidelijk en doelgericht. Enkelen toonden een grillig gedrag, blijkbaar een oefening boven Hengelo of Borne. Plotseling wordt het normale vliegpatroon doorbroken: één van de vliegtuigen gedraagt zich duidelijk afwijkend en komt steil naar beneden. Slechts enkele tellen later lijkt de kist weer recht te worden getrokken. Hij houdt het niet en breekt in stukken. De brokstukken verspreiden zich over een groot deel van Borne.

Wat vooraf ging

Op de vliegbasis Leeuwarden is het 324-squadron gevestigd. In de vroege morgen van donderdag 25 oktober 1951 krijgen vier vliegers de opdracht voor het onderscheppen van een aantal onbekende vliegtuigen ergens in het oosten boven ons land. Het gaat om een oefening, maar wel een die in uitvoering serieus genomen wordt.

Eén van de vier vliegers, 2^e luitenant Piet Hartzema, beschikt niet over een zuurstofmasker. Hij is enkele weken voor deze dag teruggekeerd van een opleiding op de Gloster Meteor in Engeland en beschikt niet over een volledige vlieguitrusting. De foerier heeft weliswaar zuurstofmaskers besteld, maar nog niet binnen gekregen. Hartzema leent een masker bij een vliegmaatje, sergeant Willemsen. Snel wordt het masker gecheckt, het past niet helemaal correct, maar wordt vervolgens toch meegenomen. Na een korte briefing gaan de vliegers elk naar een eigen vliegtuig, een Gloster Meteor MK VIII, treffen de voorbereidingen en starten daarna hun toestel. Drie toestellen staan binnen enkele minuten vliegklaar op de taxibaan, van het vierde vliegtuig wil de motor niet direct starten. Afsproken wordt dat de drie gereedstaande vliegtuigen de lucht in gaan en dat het vierde zal volgen. De drie toestellen vertrekken om 09.37u. en stijgen tot een hoogte van zo'n 20.000 ft (ca. 6,5 km) in afwachting van het vierde toestel; deze vertrekt om 09.41u. Gezamenlijk vliegen ze op 20.000 ft hoogte richting Twente. Na ongeveer 25 minuten worden boven Hengelo "vreemde vliegtuigen" opgemerkt; de vliegers krijgen de opdracht om te stijgen naar 30.000 ft en de vier onbekende vliegtuigen te identificeren middels een schijnaanval.

Onderschepping en verwarring

Bij een onderschepping voor een schijnaanval vliegen twee vliegtuigen schuin achter elkaar en duiken in de richting van hun doel. Het tweede vliegtuig beschermt hiermee zijn voorganger en blijft hem volgen. Er zijn momenten dat ze elkaar niet kunnen zien.



De Gloster Meteor MK VIII op de vliegbasis Soesterberg. Een soortgelijk toestel van de vliegbasis Leeuwarden verongelukte op 25 oktober 1951 in Borne.

Voor een schijnaanval moeten de vliegtuigen stijgen tot 34.000 ft (ruim 10 km hoogte) om vervolgens in twee formaties van twee vliegtuigen, in een duikvlucht de "onbekende kisten" te onderscheppen en hun kenteken te registreren.

Dit gebeurt ook in eerste instantie. Maar het eerste vliegtuig van de eerste formatie duikt steil naar beneden en verdwijnt uit zicht. Zijn maat in het tweede vliegtuig gaat met hem mee, maar constateert dat de eerste vlieger te steil naar beneden gaat en zelfs zijn maximum snelheid gaat overschrijden. Alleen met duikremmen is de snelheid te beperken, maar dit gebeurt niet.

De tweede vlieger onderbreekt de actie en tracht contact op te nemen met de andere vliegers. Deze vliegers zijn in verwarring en spreken hun vermoeden uit: "Daar flikkert er een naar beneden, poor boy" en "I think it was a Thunderjet in flames", zijn waargenomen berichten. Op een nieuwe oproep via de radio reageert de eerste kist niet.

Over en weer wordt via de radio geprobeerd te achterhalen wat er is gebeurd en waarom de eerste kist plotseling naar beneden dook. De oefening wordt afgemaakt. De tweede formatie zoekt contact met de eerste om naar de vliegbasis terug te keren. De identificatie van de onbekende vliegtuigen wordt doorgegeven aan de verkeersleider. Nog even wordt er rondgevlogen om uit te kijken naar de

eerste vlieger maar deze is niet te achterhalen: de vliegers keren op eigen gelegenheid terug naar Leeuwarden. De verkeersleiding van Leeuwarden doet nog verschillende keren een oproep om het eerste vliegtuig te achterhalen, maar er komt geen reactie, tot er een telefoontje van de vliegbasis Twente komt met de mededeling dat er in Borne een kist is neergestort.

Verschillende waarnemingen

Zowel op de grond als in de lucht zijn er zaken opgevallen: de plotselinge steile duikvlucht van het eerste vliegtuig, het weer optrekken op lagere hoogte, het uiteenvallen van het vliegtuig in verschillende brokstukken en enkele gehoorde explosies.

Zo'n tien getuigenverklaringen geven nagenoeg hetzelfde beeld van het voorval. Gemeenschappelijk in de verklaringen is de steile duikvlucht en de in brokken uit elkaar vallende kist op lagere hoogte.

Aanvankelijk dacht men aan een explosie en een brand, maar naderhand bij de analyse van de bijeen gevonden brokstukken is geconcludeerd dat de vlieger waarschijnlijk vóór de duikvlucht op grote hoogte bewusteloos is geraakt. Op ca. 10.000 ft hoogte is hij bijgekomen en heeft getracht de kist weer recht te trekken. Dit is te abrupt gebeurd, waardoor de vleugels afbraken. Stukken van de afgebroken vleugels schampten het staartstuk (het stabilo) dat vervolgens ook afbrak.

Omdat het uiteenvallen van de kist op relatief grote hoogte (ca. 3 km) gebeurde zijn de stukken over een groot gebied (ca. 1,5 km x 1,5 km) in Borne verspreid, het merendeel ten westen van de spoorlijn Hengelo – Almelo. Een overzicht van de teruggevonden brokstukken vindt u op het kaartje en omschrijving op de volgende bladzijde. De linker motor van het vliegtuig werd twee dagen na de gebeurtenis teruggevonden aan het begin van het Dikkerslaantje, vlakbij de ingang van het hertenkamp.

De schade

De legenda bij de kaart op de volgende bladzijde geeft aan waar de brokstukken op de grond zijn terecht gekomen. Opvallend is dat op de 18 plaatsen in de omgeving van de Molenkampsweg en de Letterveldweg, waar toch min of meer grote brokstukken terecht kwamen, er gelukkig geen persoonlijke ongelukken of slachtoffers zijn te betreuren. Wel is er de nodige materiële schade. De familie Groeneveld woonde pas een week in een nieuwe woning aan de Azelosestraat. Bij hen kwam een deel van een uitlaat in de tuin terecht.

Een deel van het linker onderstel met een wiel en wielophanging sloeg door het dak van de constructiewerkplaats van Brunne-



De in Borne omgekomen vlieger, 2^o Lt. Piet Hartzema, hier in een Gloster Meteor MK VIII tijdens zijn opleiding in Engeland op de vliegbasis Driffield.



Nabij de boerderij van B. Ubbink aan de Molenkampsweg kwam de vlieger levenloos neer (zie de plaatsaanduiding -1- op de kaart).



De jetpipe met gondel werd teruggevonden aan de Azelosestraat nabij het huis van de fam. Rozema. Een deel van de vleugel beschadigde het dak van het woonhuis van de Rozema's (zie -12- op de kaart).

Kreef aan de Bornerbroeksestraat en kwam in de werkplaats tussen een werkbank en draaibank terecht. Vier mannen waren hier aan het werk, geen van hen werd door brokstukken geraakt.

De gebroeders Egberink waren in een weiland aan de Letterveldweg aan het werk. Ze zagen de brokstukken van de kist naar beneden komen tot plots een deel van de staart op enkele meters van hen insloeg in de grond.

Een deel van een vleugel trof het dak van de familie Reekers aan de Letterveldweg 40. Op nummer 42 bij de burens werd een slaapkamer getroffen door enkele brokstukken.

Bij de familie Rozema aan de Azelosestraat viel een deel van een motoruitlaat op het dak en vervolgens op straat. Aan de overkant van de Azelosestraat, waar nu de Jan Ligthartschool staat, kwam een deel van de neus van de kist op straat.

Terugblik naar de oorzaak

Achteraf is gebleken dat het geleende zuurstofmasker te groot moet zijn geweest waardoor het enigszins lekte bij de neuswortel. Ook de zuurstofvoorziening in het vliegtuig was niet juist ingesteld omdat de kraan op "normal" stond, geschikt om tot een hoogte van 20.000 ft te vliegen. Door te weinig zuurstof op 34.000 ft hoogte is de vlieger bewusteloos geraakt. Het onbestuurde vliegtuig viel naar beneden waarbij de maximale vliegsnelheid ruim werd overschreden. Op ca. 10.000 ft hoogte is de vlieger zeer waarschijnlijk bijgekomen en constateerde zijn duikvlucht. Een eerste reactie was het recht trekken van de kist. Door de grote g-krachten braken de vleugels af. Het staartstuk werd beschadigd door de afgebroken vleugel. Vervolgens braken ook de motoren van de vleugels af. Omdat de breuk op ca. 8.000 – 10.000 ft hoogte (ca. 3 km) plaatsvond, hebben de brokstukken zich over een groot gebied kunnen verspreiden. De vlieger was zich niet voldoende bewust om nog gebruik te maken van de schietstoel en zijn parachute. Hij kwam om in de kist en werd hierin teruggevonden bij de boerderij van Bernard Ubbink aan de Molenkampsweg.

Opwinding in Borne

Gezien het prachtige weer waren er veel mensen buiten. Bij de scholen was het schoolkwartier aangebroken, de kinderen waren op de speelplaats. Velen namen waar wat boven hun hoofd gebeurde. Nu, zo'n 60 jaar na de gebeurtenis zijn er nog getuigen die kunnen vertellen wat er voor hun ogen gebeurde. Hans Gloerich uit Borne en Jan Steenblik uit Hengelo herinneren zich vrij goed waar zij waren (op de speelplaats van de lagere school) en



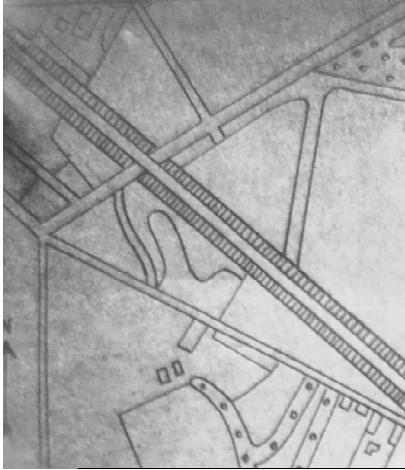
Op de Beerninksweg nabij de spoorovergang Bornerbroeksestraat was de belangstelling groot. De omgeving van de Molenkamp werd door de politie afgezet.



Aan de Azelosestraat, op de hoogte van Jan Ligthartschool kwam een deel van de romp terecht.



De brokstukken van het vliegtuig werden verzameld en in een hangar op de vliegbasis Twente op hun plaats gerangschikt. Zo heeft men kunnen achterhalen hoe het vliegtuig uit elkaar is gevallen.



De locaties in Borne waar delen of onderdelen van de vliegtuig zijn gevonden zijn van vóór 1940 maar in grote lijnen is de kaart van nu. In de kaart zijn (nog) niet aangegeven (om militaire redenen) de locaties van de vliegtuigdelen op Bornebroeksestraat, Azelosestraat en bij de joodse begraafplaats. Bij de vliegtuigdelen op Molenkampsweg.

Wat men terugvond van het vliegtuig

1. Deel van de uitgebrande cockpit met motor
2. Rechter motor (Molenkampsweg);
3. Uitgebrande brandstoftank (Molenkampsweg);
4. De linker motor (Hertenkamp / Dijk);
5. Turbinewiel van rechter motor (in de buurt van de joodse begraafplaats);
6. Rechter hoofd wiel (in de buurt van de joodse begraafplaats);
8. Rechtere vleugel, met hoofd wiel en motor (in de buurt van de joodse begraafplaats);
9. Airintake links en olietank linker motor (in de buurt van de joodse begraafplaats);
10. Airintake rechts (Letterveldweg);
11. Staarteinde (Letterveldweg);
12. Jet pipe met gondel (voor de Jan L. vliegtuig);
13. Middenstuk van de romp (Letterveldweg);
14. Rompbepaling (voor aan de Letterveldweg);
15. Linker vleugel (in weiland aan de Letterveldweg);
16. Horizontaal stabilo (achter in het weiland aan de Letterveldweg);
17. Linker hoofd wiel in constructiewerkzaamheden (in de buurt van de joodse begraafplaats);
18. IFF / Meteo (Anemoon).

wat zij deden op het moment dat het vliegtuig hun aandacht trok. Nieuwsgierigen trokken naar plaatsen waar brokstukken neerkwamen aan de Molenkampsweg en Letterveldweg. Bij het kaartje op de vorige bladzijde is een inventarisatie gegeven van de gevonden brokstukken.

Opvallend is ook dat alle getuigenissen die de onderzoekscommissie van de LSK (Lucht Strijdkrachten) betrok bij hun conclusies, kwamen van militairen: een vlieginstruuteur met leerling op de vliegbasis Twente, twee vliegers van de dezelfde vliegbasis hoog in de lucht en een zestal getuigen op de grond. Eén van de getuigen gaf bij het procesverbaal een tekening van het vliegpatroon dat hij waarnam van het neerstortende vliegtuig. Hieruit is op te maken dat de vlieger heeft getracht de kist weer in horizontale vlucht te krijgen. Hierbij werden enkele harde knallen gehoord alsof er een explosie plaatsvond. Het betrof echter het afbreken van vleugels en het staartstuk.

Er is onduidelijkheid over de nagedachtenis van de vlieger in Borne. In het gemeentearchief is over het ongeval niets terug te vinden, geen standpunten in de gemeenteraad en geen verantwoording in het college van b. en w. Volgens enkele oudere inwoners van Borne is er ooit een gedenksteen onthuld die aan de Molenkampsweg heeft gestaan. Nader onderzoek hiernaar heeft tot op heden niets opgeleverd.

Schadeverhaal

Behoudens de dood van de vlieger waren er bij het ongeval gelukkig geen verdere persoonlijke ongelukken te betreuren. Wel was er de nodige materiele schade in het dorp. Zeker vijf gebouwen (woonhuizen, werkplaatsen e.d.) zijn door brokstukken getroffen en hebben schade opgelopen. Vreemd is het dat hiervan geen schriftelijke inventarisatie is gemaakt. Althans hiervan is niets teruggevonden, niet bij de gemeente en ook niet bij het Ministerie van Defensie. Ook door de politie is geen procesverbaal opgemaakt. In de verslagen van de gemeenteraad en die van het college van b. en w. wordt over het voorval, de crash, de opwinding in het dorp en de schade en schadevergoeding niets teruggevonden.

Nader overleg bij de afdeling Juridische zaken en schades van het Ministerie van Defensie heeft tot de



Het graf van Piet Hartzema op de begraafplaats Selwerderhofin Groningen. Na het overlijden van zijn ouders zijn zij in hetzelfde graf bijgezet.

veronderstelling geleid dat er door het Ministerie van Defensie een inventarisatie van de schade is gemaakt en dat de getroffen (financieel) overmatig zijn gecompenseerd. Of dit juist is blijft de vraag. Wie weet het antwoord?

Noten:

Bij de samenstelling van het artikel is gebruik gemaakt van:

- 1 Het dossier "Luchtvaartongeval 25-10-1951 te Borne": Min. van Defensie; Semistatische archiefdiensten;
- 2 informatie van het de heer H. Van Bruggen, Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH);
- 3 informatie van Lt. Kol. R de Rover, hoofd Ongevallenonderzoek CLSK, Breda;
- 4 Informatie van Drs. Sandra Groenendaal, Onderzoekraad voor Veiligheid;
- 5 Informatie van Jaap Frankes, Historische Kring Baflo;
- 6 Informatie en foto's van Henk van Alteren, vriend en zwager van Piet Hartzema.

Met dank aan:

Robert Platenkamp en Bart Hogeweg, voor informatieve bijdrage met enkele krantenartikelen.