

NO DISTRESS SIGNAL WAS RECORDED



DE CRASH VAN EEN POOLS VLIEGTUIG IN JEUK, 20 AUGUSTUS 1965



No distress signal was recorded.

*De crash van een Pools vliegtuig
in Jeuk, 20 augustus 1965 is een*

uitgave van vzw Limburgse Studies,
vzw Hobbyarcheologie Limburg
en Documentatiecentrum De Graef
Kuringen Hasselt

Onderzoek en tekst: Kris Leenaers,
Rombout Nijssen en Mario Raeymaekers

Druk: Chapo

Vormgeving: Chapo, Miet Marneffe

Wettelijk depot: D/2019/10230/2

Opgedragen aan de herinnering
van Marian Kowalewicz, piloot,
Leszek Kmin, copiloot, Emilia
Martowska, stewardess, en
Jadwiga Kowalczyk, stewardess

BRITSE VliegTUIGEN IN POLEN



In de jaren '60 was Europa op politiek vlak in twee volstrekt verschillende en compleet gescheiden zones opgedeeld. West-Europa, met het Verenigd Koninkrijk, Ierland, de Scandinavische landen, West-Duitsland, Nederland, België, Luxemburg, Zwitserland, Oostenrijk, Frankrijk, Spanje, Portugal, Italië en Griekenland behoorden tot het *vrije* westen. Deze landen werden economisch en politiek gesteund door de Verenigde Staten, en werden over het algemeen bestuurd door democratische regimes. Al kan er over dat laatste getwijfeld worden in het geval van een aantal landen in Zuid-Europa. Aan de andere kant waren er de Oost-Europese landen Oost-Duitsland, Polen, Tsjecho-Slowakije, Hongarije, Roemenië en Bulgarije, die konden rekenen op vooral militaire steun uit de Sovjet-Unie. Zij werden geregeerd door communistische regeringen, die aangestuurd werden vanuit Moskou.

Beide zones of blokken werden gescheiden door een IJzeren Gordijn, een grenszone die streng bewaakt werd en die in de loop van de jaren '60 zo goed als ondoordringbaar werd. Vooral de mensen in Oost-Europa ondervonden de gevolgen van de opdeling van Europa. Zij mochten zonder toelating van hun overheid niet naar het Westen reizen.

Niet alleen het politieke systeem in beide blokken verschilde. Ook de economie en het sociale leven ontwikkelden zich aan beide kanten van het IJzeren Gordijn volstrekt verschillend. In West-Europa kwam een vrije economie tot stand, waarin ondernemers op eigen kosten en op eigen risico producten fabriceerden en daarvoor fabrieken bouwden en personeel in dienst namen. Het stond ondernemers vrij – zolang zij de wet respecteerden – te fabriceren wat zij wilden en dat te verkopen tegen een prijs die de klant bereid was te betalen. Werknemers waren vrij in dienst te gaan bij de ondernemer van hun keuze, en ook om van werkplek te veranderen als zij zagen dat het gras elders groener was. Sterke vakbonden, dikwijls door de overheid gesteund, waakten over de belangen van de werknemers.

Dit economische systeem leidde ertoe dat producenten de producten gingen maken die hun klanten wilden kopen. De eisen van de consumenten bepaalden voor een groot stuk de kwaliteit en de prijs van de producten in de winkels.

In Oost-Europa werden zowel het bestuursapparaat als het productieapparaat centraal geleid. Uiteindelijk bepaalde Moskou voor een groot stuk wat er in ieder land geproduceerd werd, en aan welke voorwaarden die producten naar de andere landen van het Oostblok geëxporteerd konden worden. De voorkeur van de overheid ging daarbij uit naar de zware industrie. In ieder land legde de overheid aan fabrieken en andere ondernemingen op welke producten er geproduceerd moesten worden, hoeveel, en aan welke prijs die verkocht konden worden. Voor de consumenten was er weinig keuze tussen verschillende producten of merken. Het distributiesysteem bleek er niet bijzonder performant en de mensen waren al blij als er producten verkrijgbaar waren. Van werkplaats veranderen was niet vanzelfsprekend, en verhuizen ook niet. Anderzijds zorgde de overheid voor zo goed als iedereen voor een werkplek en een inkomen.

Beide blokken, of toch minstens de gezagsdragers, waren ervan overtuigd dat de levenswijze bij hen ver te verkiezen was boven die aan de andere kant. Omdat beide blokken elkaar wantrouwden, werden er grote legers op de been gehouden, waarvan de bewapening en de personeelsinzet een groot deel van de welvaart in ieder land opgebruikten. De technologie maakte het destijds nog niet mogelijk dat beide blokken elkaar vanuit de lucht of vanuit de ruimte in het oog hielden. Mensen die daar aanleg voor hadden werden opgeleid tot spion en in het geheim aan de andere kant van het IJzeren Gordijn ingezet.

Globaal genomen was het leven in West-Europa vrijer dan in Oost-Europa, en in Oost-Europa waren de sociale verschillen kleiner, omdat iedereen er

in principe recht had op wat hij nodig had. Doordat de economie in het Westen noodzakelijkerwijs rekening moest houden met wat de klanten wilden, ontwikkelden de ondernemingen in het Westen een voorsprong als het ging om hippe producten, gemaakt naar de smaak van de consument, en van vrij goede kwaliteit. De centraal geleide economie in het Oosten slaagde er niet in de technologische vernieuwingen te volgen die in het Westen ontwikkeld werden om aan de wensen van een steeds veeleisender publiek te voldoen. Afwerking, comfort, en looks waren in de economie in het Oosten minder belangrijk dan degelijkheid en efficiëntie. Hoewel ook op die vlakken de normen niet steeds gehaald werden. Ook in de luchtvaart was dat het geval.

Vliegtuigmaatschappijen in Oost-Europa vlogen met vliegtuigen van Sovjetmakelij. Iljoesjin, Tupolev en Antonov waren de namen van de in Oost-Europa meest gebruikte passagierstoestellen. In West-Europa beheersten Amerikaanse fabrikanten de markt van de passagiersvliegtuigen. Intercontinentale vluchten werden gevlogen met vliegtuigen van Boeing, Lockheed of Mc Donnell, terwijl Europese fabrikanten zich in hoofdzaak toeleiden op vliegtuigen die binnen Europa vlogen. Eén daarvan was het Britse Vickers, dat vanaf 1953 een revolutionair nieuw vliegtuig op de markt bracht: de Vickers Viscount. De Viscount werd aangedreven door vier motoren van een nieuw type: de turboprop. De turboprop of turbopropeller lijkt aan de buitenzijde op een traditionele propellermotor, waarmee in die tijd alle verkeersvliegtuigen uitgerust waren. Naast de kracht die de propeller leverde, had de turboprop echter ook een straalbuis, die de hete uitlaatgassen van de motor onder hoge druk afvoerde, en zo extra stuwkracht leverde.

Van 1953 tot 1963 maakte Vickers 445 van die toestellen, waarmee het op dat moment het meest succesvolle passagiersvliegtuig was. De oorspronkelijke Viscount-600 serie was ontworpen voor 32 passagiers, later kwam de 700 die 53 personen kon meenemen en tenslotte de 800, die maximaal 65 reizigers een comfortabele plaats bood.

Reizigers uit Oost-Europa, die ook wel eens in het Westen moesten zijn, wisten de elegante en comfortabele toestellen van de West-Europese vliegmaatschappijen wel te waarderen, en zo ontstond het idee om ook de Poolse luchtvaartmaatschappij LOT met een beperkt aantal Westerse vliegtuigen uit te rusten. Om de Russische burens en handelspartners niet te hard voor het hoofd te stoten, werd geopteerd voor niet meer dan drie tweedehands Vickers Viscount 804. Een tiental Poolse piloten werd in Groot-Brittannië opgeleid en op 6 november, 27 november en 22 december 1962 werden de vliegtuigen geleverd. De vliegtuigen kregen in Polen de codes SP-LVA voor het eerste vliegtuig, SP-LVB voor het tweede vliegtuig en SP-LVC voor het vliegtuig dat de Polen op 22 december in ontvangst namen.

Alsof de duivel ermee gemoeid was, bleek al heel snel dat dit niet de meest gelukkige aankoop van de Poolse luchtvaartmaatschappij zou zijn. Hadden de kritisch meekijkende Russen dan toch gelijk? SP-LVB, die op 27 november 1962 in Polen was afgeleverd, crashte de volgende maand al, op 19 december, nog voordat het derde toestel geleverd was. Het toestel was onderweg van Brussel naar Warschau, en had een tussenlanding gemaakt in Berlijn. Een eerste poging om in Warschau te landen mislukte, en toen de piloot na een doorstart de landingsbaan voor de tweede keer naderde, stortte het vliegtuig ruim een kilometer voor de landingsbaan neer. 33 mensen – 28 passagiers en 5 bemanningsleden – verloren het leven.

DE LAATSTE VLUCHT



In de vroege ochtend van 20 augustus 1965 stijgt in Okecie in Polen SP-LVA op. Piloot Marian Kowalewicz, copiloot Leszek Kmin en de stewardessen Jadwiga Kowalczuk en Emilia Martowska brengen 64 arbeiderskinderen uit de Franse stad Rijsel, die een vakantie doorgebracht hebben in Polen, terug naar huis. De vlucht verloopt rimpelloos.

Piloot Marian Kowalewicz is 37 jaar oud. Hij is lijnpiloot sinds 1953 en heeft 9.816 vlieguren, waarvan 6.362 als boordcommandant. Sinds 13 maart 1965 vliegt hij als commandant op de Viscount. Sinds 1962 was hij copiloot op dit type. Daarvoor bestuurde hij vliegtuigen van Russische makelij. Copiloot Leszek Kmin is 38. Hij is lijnpiloot sinds 1955 en heeft 11.623 vlieguren, waarvan 6.372 als boordcommandant. Sinds 1962 vliegt hij als copiloot op de Viscount. Beide piloten zijn in Engeland opgeleid om de Viscount te vliegen.

Om 12 uur 40 stijgt het vliegtuig in Rijsel weer op. Deze keer is enkel de bemanning aan boord. Zij vliegt het vliegtuig leeg terug naar Polen.

Vanuit Rijsel is het vliegtuig snel in België. Het vluchtplan voorziet dat SP-LVA in een zo goed als rechte lijn van Rijsel over Luik naar Nörvenich bij de Duitse stad Düren, en dan over West-Duitsland naar Berlijn in Oost-Duitsland zal vliegen. Om 12 uur 42 neemt de piloot contact met verkeersleiding in Brussel West, en meldt dat hij twee minuten eerder in Rijsel vertrokken is, dat hij een hoogte van 3.000 voet bereikt heeft en dat hij verder stijgt naar 10.000 voet. Hij verwacht om 12 uur 49 boven het radiobaken *Silly* te vliegen. De verkeersleider bevestigt die gegevens en vraagt de piloot opnieuw contact te nemen als hij bij *Silly* zal zijn. Om 12 uur 50 meldt de piloot dat hij op een hoogte van 10.000 voet vliegt en hij krijgt toelating om verder te klimmen tot 12.000 voet. Drie minuten later meldt de piloot dat hij op 12.000 voet boven *Silly* vliegt en dat hij verwacht om 13 uur boven *Gatta*, in de buurt van Beauvechain, te zullen zijn. Hij krijgt opdracht te klimmen tot 13.000 voet en contact te nemen met de verkeersleider van Brussel Oost, op een andere frequentie.

In de gesprekken tussen piloten en luchtverkeersleiders wordt de hoogte waarop een vliegtuig vliegt in voet uitgedrukt. Drie voet komt ongeveer overeen met een meter. Een vliegtuig dat op een hoogte van 3.000 voet vliegt, vliegt een kilometer hoog.

In de verslagen over de crash wordt de tijd uitgedrukt in GMT: Greenwich Mean Time, de tijd in de tijdzone waarin het Verenigd Koninkrijk valt. In de jaren '60 was dit de gecoördineerde wereldtijd, die onder meer in de luchtvaart gebruikt werd. In België was het een uur later.

Radiobakens zijn instrumenten die de luchtverkeersleiders helpen om vliegtuigen in de lucht te volgen. Wanneer een vliegtuig in de buurt van een baken vliegt, meet het baken de afstand tot het vliegtuig en de hoek waarin het vliegt ten opzichte van het baken.

Het baken van de Franse stad Rijsel heet zoals de stad: Lille, en dat van het vliegveld van Nörvenich in Duitsland heet Nörvenich. In België dragen de bakens echter codenamen. Op de voorziene vlucht van SP-LVA, liggen de bakens Silly, Gatta (vliegveld Beauvechain) en Olno (vliegveld Bierset bij Luik).



Een minuut later neemt de piloot zoals gevraagd contact met Brussel Oost, meldt dat hij op 13.000 voet vliegt en dat hij op weg is naar *Gatta*, waar hij om 14 uur verwacht te zullen zijn. Een minuut eerder dan verwacht, om 12 uur 59, meldt de piloot dat hij op 13.000 voet over *Silly* vliegt, en dat hij verwacht tien minuten later bij het baken *Olno* (bij Bierset) te zullen zijn. Wellicht vergist hij zich,

en vliegt hij op dat moment boven *Gatta*. Vervolgens blijft het stil. Vanaf 13 uur 11 zoekt de verkeersleider om de tien of twintig seconden contact met het Poolse vliegtuig, dat niet meer antwoordt. Zowel de verkeersstoren als een vliegtuig van SABENA dat in de buurt vliegt proberen in het volgende kwartier herhaaldelijk maar vergeefs contact te krijgen met SP-LVA.

Transscriptie van de gesprekken van de luchtverkeersleiders in Brussel met het Poolse vliegtuig. De tijd is uitgedrukt in GMT of *Greenwich Mean Time*. Tot 12 uur 53 verloopt het gesprek op frequentie 131.10, en dan wordt overgeschakeld op 128.20 Mhz. De reden daarvoor is dat de vluchtleiding Brussel West het vliegtuig dan doorgeeft aan Brussel Oost.

Frequency 131.10 Mhz:

- 12 42 20 – Brussels, SP-LVA, good afternoon.
 - SVA Brussels, good afternoon.
 - Departure time Lille at 40, present level 3.000 ft, climbing to FL 100, ETA Silly at 49, over.
 - Roger SVA, report over Silly.
- 12 43 40 – SVA, Brussels, confirm your routing, after OLNO are you proceeding Norvenich?
 - Affirmative.
 - R 15 A 19 R 11, confirm.
 - That's right.
- 12 50 30 – Brussels, SP-LVA, reaching FL 100.
 - Continue to FL 120.
 - Continue to FL 120.
- 12 53 00 – SP-LVA reaching level 120 now, we cross Silly at 53, FL 120, ETA Gatta on the hour, over.
 - SVA roger, call you back in a minute.
 - SVA climb to and maintain FL 130, contact Brussels on frequency 128.20.
 - 130 and 128.20, good day.

Frequency 128.20 Mhz:

- 12 54 00 – Brussels, SP-LVA, good afternoon.
 - SVA, good afternoon.
 - SVA, maintaining FL 130 now, we passed Silly at 53, Gatta on the hour, over.
 - Roger, SVA.
- 12 59 00 – Brussels, SP-LVA over Silly 59, level 130, ETA Olno at 10.
 - Roger, SVA.
- 13 11 40 – SP-LVA, Brussels.
 -
- 13 11 50 – SP-LVA, Brussels.
 -
- 13 12 10 – SVA do you read Brussels control?
 -
 - SP-LVA, Brussels, do you read?
 -

- 13 12 30 – SVA, SVA, Brussels, how do you read?
–
- 13 12 40 – Sabena OCQ, Brussels, would you call SP-LVA on this frequency?
– SP-LVA, is that correct?
– SP-LVA.
- 13 13 00 – SP-LVA from OO-SCQ, how do you read? Over.
–
– SP-LVA, do you read Sabena OCQ?
–
– Brussels, from CO, no answer.
– Roger, thanks for trying.
- 13 13 50 – SVA, SVA, this is Brussels, how do you read?
- 13 15 00 – SVA, SVA, Brussels, do you read?
- 13 17 00 – SP-LVA, Brussels, do you read?
– SVA from OCQ, do you read?
- 13 19 20 – SVA, SVA, Brussels, do you read?
- 13 20 30 – SVA, SVA, this is Brussels calling SVA.
– SVA, SVA, do you read Brussels control?
- 13 21 40 – SVA, do you read?
- 13 24 00 – SVA, SVA, if you read Brussels radar, if you read Brussels radar,
turn left, turn left on heading 070, heading 070.
- 13 24 30 – SVA, SVA, if you read Brussels control, if you read Brussels control,
turn left on heading 070, turn left on heading 070, I say again on
heading 070.
- 13 25 30 – SVA, SVA, if you read Brussels radar, if you read Brussels radar,
turn left on heading 070, I say again 070.

Frequence 121.5 Mhz (secours)

De 13.00 à 13.40 aucun appel du SP-LVA.

Frequence 126.9 Mhz (FIS)

13 17 30 – SP-LVA, SVA, Brussels airways on 126.9, how do you read? Over.

13 17 50 – SP-LVA, Brussels airways, how do you read? Over.

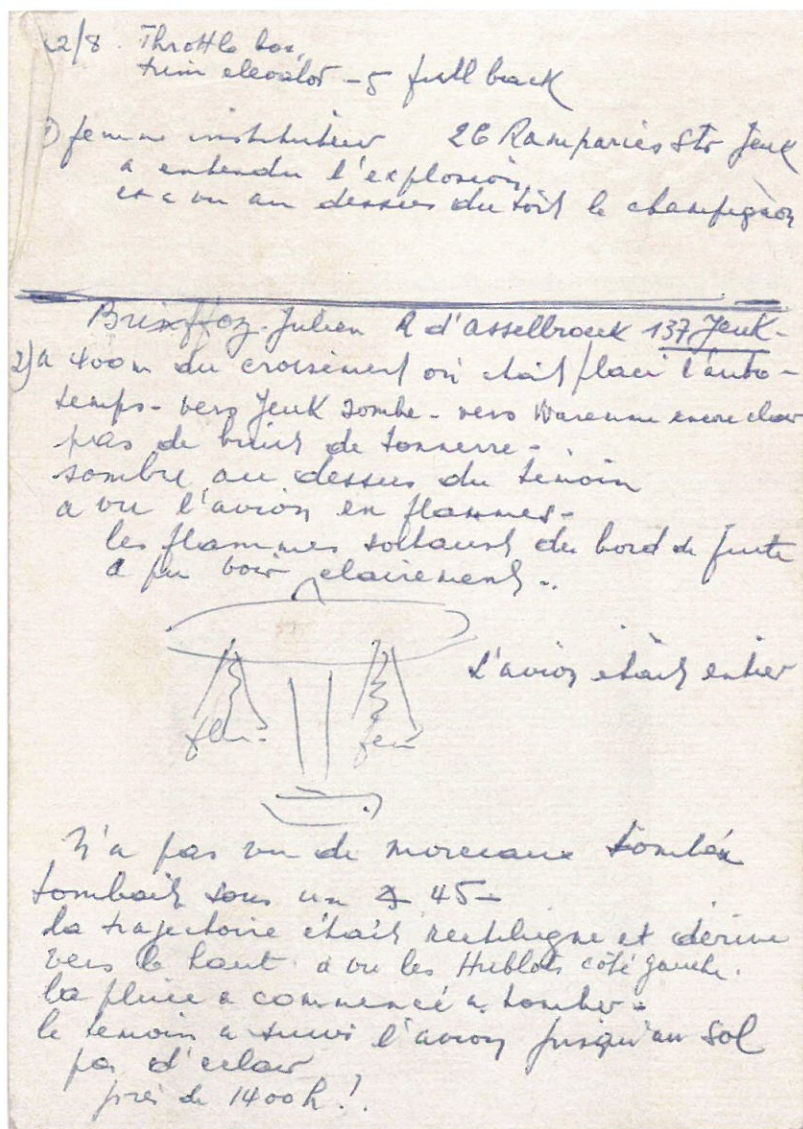
De 13.17.50 à 13.30 aucun appel du SP-LVA.

DIE DAG IN JEUK



In de namiddag van vrijdag 20 augustus 1965 wordt Jeuk door een zwaar onweer getroffen. Mensen die schuilen voor de regen worden plots opgeschrikt door het geluid van een ontploffing. Het klonk alsof *De bom* gevallen was, zeggen getuigen. Veldwachter Remi Castro schuilt met dorpsonderwijzer Gaston

Claes in de deuropening van de onderwijzerswoning, als een luide knal hun gesprek afbreekt. Zij zien een grote witte wolk in de vorm van een paddenstoel, die wel 300 meter hoog reikt. Uit die wolk zien zij brokstukken vallen. Later stijgt er van de plaats van het ongeluk nog slechts zwarte rook op.



Kaartje met aantekeningen over de getuigenis van Briffoz.

Julien Brifoz is landbouwer, en blijft ondanks het slechte weer met twee zonen aan het werk op zijn akker, op ongeveer 800 meter van de plaats van de inslag. Als het begint te regenen kijkt hij omhoog en ziet een vliegtuig uit de richting van Oreye – uit het oosten dus – met de neus naar beneden, met vlammen aan beide vleugels en met veel rook-ontwikkeling achter het vliegtuig, in een hoek van circa 45° naar de grond vliegen.

Ook schepen Gerard Guilliams is buiten aan het werk. Door het lawaai dat de motor van zijn tractor maakt, hoort hij het vliegtuig niet naderen, tot een verschrikkelijk luide knal hem doet opschrikken. *“Ik meende dat de wereld verging”* getuigt hij. Hij ziet een *bol van vuur* uit de lucht vallen en neerploffen in een bietenveld van Brifoz. Onmiddellijk na het neerstorten van het gevaarte zien Guilliams en Brifoz brandende brokstukken in alle richtingen vliegen. Hoewel zij zich op honderden meters van de plaats van de inslag bevinden, voelen zij de hitte die door de ontploffing veroorzaakt wordt.

Mevrouw Simonis – Van Ham staat op de binnenkoer van haar hoeve, als zij boven haar woning een vliegtuig met doordringend geraas van oost naar west ziet vliegen, en vervolgens naar links afbuigen. Het vliegtuig hangt scheef, de rechter vleugel hangt hoger en het vliegtuig trekt een spoor van zwarte rook door de lucht.

Spoedig blijkt dat er inderdaad een vliegtuig neergestort is in het Smisveld, tussen Jeuk en het gehucht Hasselbroek. In eerste instantie denkt men

aan een vliegtuig van het militaire vliegveld in Brustem. De inslag heeft een krater geslagen van wel 20 meter doorsnede en 2 meter diep. In en rond de krater woedt een hevige brand. De omgeving ligt bezaaid met metalen wrakstukken en rokend puin. Een hoogspanningsleiding in de omgeving is gebroken. Tot op 600 meter van de plaats van de inslag worden brokstukken van de vleugels en van de staartvleugels gevonden. Ook motor 4 ligt op een afstand van de plaats van de inslag.

Het duurt niet lang voordat de brandweerkorpsen van de stad Sint-Truiden en van de vliegbasis van Brustem ter plaatse zijn. Rijkswachters van de brigades van Borlo en van Sint-Truiden hebben de handen vol met het op een afstand houden van de nieuwsgierigen. Samen met militairen van Brustem onderzoeken de rijkswachters de plaats van de crash. Zij zijn de eersten die vaststellen dat het om een Pools passagiersvliegtuig gaat. Later wordt vastgesteld dat het om de vermiste SP-LVA gaat.

Ondertussen worden de resten van de lichamen van de vier inzittenden door gemeentearbeiders van Jeuk geborgen. De overblijfselen van de vier inzittenden worden in Brussel opgebaard. Op 23 augustus worden de gesloten lijkkasten naar Warschau overgevlogen. De begrafenis van de vier bemanningsleden vindt plaats op dinsdag 24 augustus, op de militaire begraafplaats van Wojskowy bij Warschau. Alle vier krijgen postuum een onderscheiding van het Poolse Ministerie van Verkeer.

AIR CRASH INVESTIGATION



Onmiddellijk na de ramp wordt een onderzoekscommissie samengesteld die de omstandigheden en de oorzaken van de crash moet onderzoeken. De commissie, onder leiding van de Belgische ingenieur Maenhaut, is voorts samengesteld uit drie vertegenwoordigers van het Belgische Ministerie van Verkeer, drie vertegenwoordigers van de

Poolse luchtvaartmaatschappij, twee mensen van het Poolse Ministerie van Verkeer, twee vertegenwoordigers van het Britse Ministerie van Luchtvaart, drie medewerkers van de fabrikant van het vliegtuig, de British Aircraft Corporation, en een ingenieur van de fabrikant van de propellers, Dowty Rotol.

British Aircraft Corporation

In 1960 fusioneren de belangrijkste Britse vliegtuigfabrikanten. Bristol, English Electric Company, Hunting Aircraft en Vickers vormen van dan af één maatschappij, de British Aircraft Corporation.

11



Majoor Kamela en een ingenieur van het Poolse Ministerie voor Verkeer inspecteren het wrak, foto uit Het Belang van Limburg, 23 augustus 1965.

Al de volgende ochtend, op 21 augustus, komt de onderzoekscommissie in Brussel bijeen. In eerste instantie kan de commissie niet meer doen dan vaststellen dat het om één van de drie Viscounts gaat, die in 1962 door LOT tweedehands waren aangekocht. Het vliegtuig had om 12.59 uur GMT voor het laatst contact met de grond, en was om 13.05 uur GMT, 14.05 uur lokale tijd, in bijzonder slechte weersomstandigheden neergestort. De heer Dolata van luchtvaartmaatschappij LOT vertelt de commissieleden dat er vier bemanningsleden aan boord van het vliegtuig waren. In de namiddag bezoekt de commissie de plaats van de crash. De Britten lichtten toe dat dit vliegtuig in 1957 gebouwd was door Vickers Armstrongs Ltd. Oorspronkelijk werd het aan de Britse maatschappij Transair geleverd, die het op 16 juli 1962 overdroeg aan Hunting Clan Air Services. Vervolgens werd het toestel aan LOT verkocht. Tijdens de jaarlijkse controles van het vliegtuig door de diensten van het Ministerie voor Luchtvaart was nooit gebleken dat er redenen waren om te twijfelen aan de luchtwaardigheid van het toestel.

De vergadering van de onderzoekscommissie op 2 september 1965 wordt bijgewoond door twee vertegenwoordigers van de Belgische luchtmacht: majoor De Rijcke en majoor Carlier. Majoor Carlier heeft diezelfde dag in het gebied tussen Beauvechain, Sint-Truiden en Luik gevlogen en heeft geen hinder ondervonden van het slechte weer. Tijdens het laatste half uur voor de crash vloegen er in het luchtruim van de driehoek Brussel – Luik – Luxemburg nog vijf andere passagiersvliegtuigen: een Boeing 707 van Lufthansa, een Caravelle van Air France en drie Convairs 440 van SABENA. De piloten van de drie SABENA-toestellen getuigen voor de commissie en verklaren dat zij toen geen bijzondere problemen ondervonden van de weersomstandigheden.

Zoveel mogelijk brokstukken van het vliegtuig worden verzameld en naar Brussel overgebracht, om daar onderzocht te worden door de leden van de commissie en door experts van de fabrikanten van het vliegtuig en van de propellers. Nog twee maanden na de crash, op 26 oktober, worden er in Brussel wrakstukken ingeleverd. Uit de onderzoeksverslagen van de twee firma's, die einde oktober 1965 al aan de commissie worden bezorgd, blijkt dat het vliegtuig met hoge snelheid vloog toen het neerstortte, en dat het de grond raakte in een hoek

van 40 graden. Drie van de vier motoren werkten nog toen het vliegtuig de grond raakte. De vierde was in de lucht losgekomen. Op de brokstukken werden geen aanwijzingen aangetroffen die er op zouden wijzen dat het vliegtuig door de bliksem geraakt zou zijn, of te maken had met zware hagel.

Voorts is de commissie te weten gekomen dat het vliegtuig vijf dagen voor de crash, op 15 augustus, was vrijgegeven na een grote onderhoudsbeurt in Londen. Het had toen 14.087 vlieguren op de teller, en had circa 7.500 landingen achter de rug. Pas twee dagen voor de crash, op 18 augustus, had het vliegtuig in Londen weer een onderhoudsbeurt ondergaan. Er scheelde dus niets aan het vliegtuig. Metaalmoeheid of corrosie worden uitgesloten als mogelijke oorzaak van de ramp.

De Poolse commissieleden opperen nog even dat er onderzocht moet worden of de constructie van de vleugels wel sterk genoeg was. Uit de staat van de wrakstukken is immers op te maken dat de uiteinden van beide vleugels en de staartvleugels afgebroken zijn voordat het vliegtuig de grond raakte. Tijdens het onderzoek blijkt echter dat de uiteinden van de grote vleugels en de staartvleugels afgebroken zijn ten gevolge van de druk die ontstond toen de piloot tijdens de steile duik alsnog probeerde het vliegtuig recht te trekken: *With regard to the cause of this accident, it was evident that the airplane broke in flight, at low altitude, and due to overloading, consistent with a recovery manoeuvre attempted at high speed.* Het verslag van het Britse Ministerie van Luchtvaart besluit met de vaststelling dat er op basis van het onderzoek van de wrakstukken niet vastgesteld kan worden waarom het vliegtuig niet op 13.000 voet bleef vliegen.

Na de crash worden zo goed als alle onderdelen bij de plaats van de inslag, of op een afstand tot maximaal 600 meter gevonden. Op basis van deze vaststelling wordt aangenomen dat het vliegtuig intact was tot het ten gevolge van de hoge snelheid tijdens de val onderdelen begon te verliezen. De onderzoekscommissie neemt aan dat het vliegtuig op een hoogte van 2.500 voet is beginnen uiteenvallen. Aangezien er op dat moment in Jeuk wolken hingen op een hoogte van 1.000 tot 1.200 voet, onttrok het uiteenvallen van het vliegtuig zich aan het zicht van getuigen. De commissie neemt aan dat het vliegtuig van 13.000 voet naar 2.500 voet is gedoken, en dat de piloot op die hoogte getracht

heeft het vliegtuig weer onder controle te krijgen. De krachten die bij dat manoeuvre op het vliegtuig inwerken, zijn de oorzaak van het uiteenvallen ervan.

Na oktober 1965 duurt het tot 1 maart en 28 april 1966 voordat de commissie weer bijeenkomt. Zij stelt nogmaals vast dat er geen aanwijzingen beschikbaar zijn die aangeven waarom het vliegtuig de voorziene vlieghoogte van 13.000 voet verlaten heeft, buiten onvoorziene weersomstandigheden. De leden van de commissie geraken het er over eens dat het vliegtuig, dat niet van een weerradar voorzien was, in een buitengewoon sterke, maar lokale storm terechtgekomen is. *The general weather conditions in the area of Jeuk and*

*the circumstances of this accident are such that we presume that the pilot lost control of his airplane when flying through a cumulo-nimbus cloud. The pilot could not detect this cloud on his route, as he was flying I.M.C. (Instrument Meteorological Conditions) and without weather radar. In het Frans klinkt het *Aucun indice n'a pu être décelé qui pourrait expliquer la raison pour laquelle l'avion a quitté son niveau de vol en croisière. Les conditions atmosphériques générales dans les environs de Jeuk et les circonstances de l'accident sont telles que nous pouvons présumer que le pilote a perdu le contrôle de l'avion au passage dans un cumulo-nimbus. Il est possible, et même fort probable, que la turbulence fut un facteur déterminant dans cet accident.**



Logo van de Poolse luchtvaartmaatschappij LOT op een lepel dat op de plaats van de crash werd gevonden.

HET REIZEN VAN

Vakantievliegtuig eindigde te Jeuk



Dit is het tragisch restant van een vliegtuig, dat daarnet 64 in Frankrijk wonende Poolse kinderen naar Rijsel terugvloog en op terugweg te Jeuk crashte...

DE BOSBRANDEN IN FRANKRIJK

Vernielde bossen pas over vijftig jaar weer in normale toestand

«Het was, alsof ik boven een maanlandschap vloog en de kraters onder mij zag». Met die woorden stapte de minister van Landbouw Pisané te Parijs uit een helikopter na een vlucht op lage hoogte boven de bossen in het departement van de Var langs de Middellandse Zee, die een paar weken geleden door brand zijn vernield.

Pisané heeft zich aldus op de hoogte willen stellen van de maatregelen, die nodig zijn om bossen in de toekomst te voorkomen of tot een minimum te beperken.

Zijn eerste indruk was, dat de diverse gemeenten niet uit eigen middelen branden kunnen bestrijden. Er zullen zulke drastische maatregelen moeten worden genomen, dat alle ministeries worden betrokken.

ingeschakeld en niet alleen het beschikking staan. De brandweer departement van Landbouw. De grootste vijand van de bossen is de eerste plaats de mens zelf. Men zal moeten beginnen overal met een meteorologische posten in te richten, die bij grote droogte of een sterke Mistral de gevaarlijke dagen of zelfs de gevaarlijkste maanden aankunnen. Worden de risico's te groot, dan zal men het voorbeeld van Amerika moeten volgen om gedurende die tijd de toegang van het publiek tot de bossen radicaal te verbieden. Het begin van alle wijsheden is om al op de schoolbanken met de opvoeding van het publiek te beginnen. Onvoorspelbaarheid zal gestraft moeten worden met de gevangenis of zelfs de gevangenis. Branden worden water aanvoeren, zijn alleen maar brulmen, dat alle ministeries worden betrokken.

Leeuwen vielen vliegtuig aan

- Leeuwen hebben een sportvliegtuig aangevallen dat in een woeste afdruk in het noordwesten van Betsjealand een noodlanding had gemaakt.
- De leeuwen hebben het toestel, dat jagers op grof wild vervoerde, op het ogenblik dat het door laattgenomen verlaten was, aangevallen en afgetuigd.
- De door de leeuwen bedreigden jagers hebben over de radio verzocht per vliegtuig een wettigkundige te zenden om hen uit hun benarde positie te verlossen.

ALLES BLEEF BEPERKT TOT MATERIELE SCHADE

Vrachtwagen verplettert personenwagen te Hasselt

Ten «Goliath» van de weg werd door Lisenborghs Jos uit heeft vrijdagmiddag op de Ringlaan te Hasselt voor heel wat schade georgel. Gelukkig waren er geen gewonden doch de materiële schade was aanzienlijk. De spectaculaire botsing deed zich voor onterecht het middag voor op de Marcellenlaan, vlak voor de gebouwen van de Gewestelijke Ontpolder Limburg. Hier verongelukte de kleine wagen werd letterlijk door de vrachtwagen verplettert. Ook een tweede wagen van de h. Amey werd door de vrachtwagen verplettert. De rijksmacht van Hasselt kwam uit, die volgde en bestuurd ter plaatse voor de vaststellingen.



De kleine personenwagen van de h. Amey werd door de vrachtwagen letterlijk verplettert.

TELEFOON (ZES LIJNEN)
BEHEER en REDAKTIE: Nr 259.11
Tele-adres: Belanglimb. Hass.: Nr 34
POSTCHECK: Nummer 21058

DAGBLAD
GESTICHT IN 1879 - DAGBLAD SINDS 1933
Stationsplein, 11 HASSELT

3 FRANK HET NUMMER
ADVERTENTIES VOLGENS TARIEF
TWEË UITGAVEN ** 21.00U * 1.00U

Getuige: "Ik meende dat het een kleine atoombom was,, POLS PASSAGIERSTOESTEL STORT NEER TE JEUK

Vier bemanningsleden vinden dood in de vuurpoel - Toestel had net 64 in Frankrijk wonende Poolse kinderen van vakantie uit Warschau naar Rijsel gebracht en keerde terug voor volgende lading

Terwijl een onweder boven Jeuk en omgeving in Zuid-Limburg woedde en de bewoners feitelijk reeds gewoon waren aan hevige donderschillen, is een gehachierd vliegtuig van de Poolse maatschappij «Lot», een viermotorige turbo-prop van het Brits type «Vickers Viscount» aldaar gisteren in de vroege namiddag in volle veld te pletter gestort.

Het toestel, dat op de lijn Warschau-Rijsel en terug vloog, had zopas 64 "deren van Poolse mijnwerkers in 't Noorden van Frankrijk, die in Polen hun vakantie hadden doorgebracht, terug naar Rijsel gebracht. Het keerde vermoedelijk met niemand anders dan de vier bemanningsleden - van Rijsel naar Warschau terug.

Hoe dan ook, het vliegtuig heeft de thuishaven niet bereikt. Boven Jeuk in het zuiden van onze provincie is het enigszins stormig in een onweder terecht gekomen, wellicht door de bliksems getroffen, in de lucht ontploft en in een biesveld terecht gekomen, waar het nog slechts een grote vuurpoel was, die uitgespatte en de aluminium flarden tot vier kilometer ver in de omgeving uiteenwaaiende. Van overlevenden was natuurlijk geen sprake meer. Tussen de smeuide wrakstukken werden nog slechts een hand van een bemanningslid gevonden, enkele afgebrande kledingstukken, een Poolse roman, het pilootsbrevet van de boordmannequin en wat vruwenkleed.

«IK MEENDE DAT HET EEN ATOOMBOM WAS»

Het toestel is neergestort in het Smeiveld op een biesveld.



Nog geen half uur geleden stortte de Poolse Vickers Viscount neer in het Smeiveld te Jeuk. Burgemeester Moysaerts, de veldwachter Castro en de eerste getuigen staan machteloos bij de brandende wrakstukken.

van landbouwer Julien Briffot van gen. in vogelvlucht op nagenoeg 15 kilometer van de dorpskern van de betoonde, die de Jeuk. De schepen Gerard Guilliams van Jeuk, een landbouwer, was onmiddellijk naar de biesveld bliksem getroffen. De omstreken 1420 "steren vrijdag-akker van Briffot Julien. Uit de veldwachter Castro en de onweder. De crash van een van zijn landerijen alreder brandende wrakstukken eveneens getuigen van het onaan 't bematen, toen hij plotseling in alle richtingen bij zoverre dat even. Het werd opgeschrikt door een ik meende, dat mijn laatste uur gelagen was.

(Lees verder blz. 2)

Lancering van Gemini 5 voorzien voor vandaag

Nieuwe verdagging evenwel niet uitgesloten

Zoals reeds gemeld in ons blad van gisteren, zal de lancering van de Gemini 5, die donderdag op Kaap Kennedy diende verdaagd, heden zaterdag om 15 u. Belgische tijd plaatsvinden. Dit werd donderdagavond officieel medegedeeld.

De NASA voegde aan deze mededeling evenwel toe, dat tot een nieuwe verdagging van het afvuren van Gemini 5 zou kunnen worden besloten indien de technische controle geen voldoende zou schenken.

De twee jonge mannen werden onmiddellijk door automatische televisieschermen waarnaar men voortdurend het knipseluit rondom de Titan bunker afzocht.

De twee toeristen, wier gedurde onderneming voor heel Amerika op de televisie te zien was, zijn donderdagavond door de FBI vrijgelaten hangende een verhoor, dat vrijdag zou worden gehouden.

Zij worden ervan beschuldigd de lancering van de Gemini 5 te hebben betrouwen.

De lancering van de Gemini 5 zal om 15 u. Belgische tijd plaatsvinden. Dit werd donderdagavond officieel medegedeeld.

De NASA voegde aan deze mededeling evenwel toe, dat tot een nieuwe verdagging van het afvuren van Gemini 5 zou kunnen worden besloten indien de technische controle geen voldoende zou schenken.

De twee jonge mannen werden onmiddellijk door automatische televisieschermen waarnaar men voortdurend het knipseluit rondom de Titan bunker afzocht.

Zij worden ervan beschuldigd de lancering van de Gemini 5 te hebben betrouwen.

De lancering van de Gemini 5 zal om 15 u. Belgische tijd plaatsvinden. Dit werd donderdagavond officieel medegedeeld.

De NASA voegde aan deze mededeling evenwel toe, dat tot een nieuwe verdagging van het afvuren van Gemini 5 zou kunnen worden besloten indien de technische controle geen voldoende zou schenken.

De twee jonge mannen werden onmiddellijk door automatische televisieschermen waarnaar men voortdurend het knipseluit rondom de Titan bunker afzocht.

Zij worden ervan beschuldigd de lancering van de Gemini 5 te hebben betrouwen.

De lancering van de Gemini 5 zal om 15 u. Belgische tijd plaatsvinden. Dit werd donderdagavond officieel medegedeeld.

De NASA voegde aan deze mededeling evenwel toe, dat tot een nieuwe verdagging van het afvuren van Gemini 5 zou kunnen worden besloten indien de technische controle geen voldoende zou schenken.

Doos met 50.000 fr. tussen de vuilnis te Blankenberg

TOTNOG-DE NIET TERUGGEVONDEN

De echigenoten Philips, die op de dijke te Blankenberg een stuk bar uithaten en daar een doos met 50.000 fr. bewaarden om die naar de bank te brengen, hebben de verdwijning van de doos vastgesteld.

Erdelste dagen geleden waren lege dozen en afval van de vuilnisdienst weggehaald te worden. De echigenoten Philips vermoeden dat de doos met het geld tussen de afval getaakte en door de vuilniswagen werd meegenomen en hebben de betrokken diensten op de hoogte gebracht.

Totnogtoe leverde het zoeken naar de doos echter nog geen resultaat op.

Griekse regering beëdigd

Aanhoudende politieke spanning en incidenten

De nieuwe Griekse regering, onder leiding van J. Karamanlis, heeft vrijdagmiddag in handen van Koning Konstantijn de eed afgelegd.

Totnuogtoe zal trachten een einde te maken aan de politieke crisjs in zijn land, die onlusten en demonstraties te

gevocht van anderhalf uur volgde.

De politie vocht met de bloete vuist en de gummistok, zonder traangas evenwel. De demonstranten gebruikten alles wat zij te pakken konden krijgen als projectiel, straatstenen, bierglazen van de cafetarias en de tafels en stoelen zelf van de terrassen.

De onrust was uitgegroeid tot anti-koningsgevoel. Borden met de tekst «Konstantijn vertrek en neem je vuiste mee» werden megevoerd. Op andere hoeden stonden anti-Turkism leuzen als «Turkism evenaar Mussolini».

Het zag er niet naar uit, dat daarmee een einde was gekomen aan de incidenten, ook niet nadat de nieuwe Griekse regering vrijdag op 't middagur was beëdigd. De politieke spanning te Athene stonde inderdaad nog steeds op koopdun.

KONSTANTIJN VERTREK.

De crisis is thans vijf weken oud. Zij begon toen Konstantijn Papagos als premier ontstond als gevolg van een geschil over het toezicht op de strijdcrisis.

Sinds 21 juli hadden zich geen wanhoedigheden voorgedaan. Het machtsvertoon van de politie was blijkbaar voldoende om aspirant demonstranten af te schrikken.

Maar donderdag troffen duizenden jongemannen een marsoverbod der politie. Zij daagden de politie uit hun binnentoon uit te slaan - De politie nam deze uitdaging aan en een straat-

gevocht van anderhalf uur volgde.

De politie vocht met de bloete vuist en de gummistok, zonder traangas evenwel. De demonstranten gebruikten alles wat zij te pakken konden krijgen als projectiel, straatstenen, bierglazen van de cafetarias en de tafels en stoelen zelf van de terrassen.

De onrust was uitgegroeid tot anti-koningsgevoel. Borden met de tekst «Konstantijn vertrek en neem je vuiste mee» werden megevoerd. Op andere hoeden stonden anti-Turkism leuzen als «Turkism evenaar Mussolini».

Dansende vliegende schotels

Tot duver waren in Tsjechovalakije geen vliegende schotels gezien. Deze leemte werd nu aangevuld. En of!

Een handbediende, Jaroslav Kalisz, bewoont in een brief die hij aan het Tsjechovalakische persbureau heeft gezonden, dat hij en een van zijn vrienden in de nacht van 14 op 15 augustus een ware invasie van vliegende schotels heeft gezien.

Eerst vertoefde rond 21 u. zich een formatie van vier vliegende schotels in de lucht tussen de dorpen Kasejovize en Lenare, in Zuid-Bohemien. Enkele minuten later volgde een tweede groep, nadat de eerste in noordelijke richting was verdwenen. Op zeker ogenblik gingen sommige schotels van deze tweede groep uiteen en begonnen zwaar in de lucht te dansen!

(Radio en T.V. op blz. 10)

GEDAAN MET DE HEETHOOFDERIJ

Wie eventjes nadenkt, moet erkennen dat de Bisschop van Brugge niet zo'n slechte opvoeding heeft gehad. Tijdens het toeristisch seizoen, inzonderheid in de maanden juli en augustus, is het niet normaal dat ten behoeve van de zielezorg der franse toeristen, een te gekomende houding wordt aangenomen? De mis wordt gehouden in het Nederland, doch een derde van het sermoen - vijf minuten op een kwartier - wordt een korte geestelijke ontferming in het Frans gehouden. In die afzien tijdens de twee sermoenen, wanneer er vele franse toeristen zijn, is zulke in een minimum, dat overeenkomstig met een uiting van naastenliefde of zelfs maar een eenvoudige hoffelijkheid?

Thans laat er herrie op rond de franse sermoenen in de kerken van de kust.

De lancering van de Gemini 5 zal om 15 u. Belgische tijd plaatsvinden. Dit werd donderdagavond officieel medegedeeld.

De NASA voegde aan deze mededeling evenwel toe, dat tot een nieuwe verdagging van het afvuren van Gemini 5 zou kunnen worden besloten indien de technische controle geen voldoende zou schenken.

De twee jonge mannen werden onmiddellijk door automatische televisieschermen waarnaar men voortdurend het knipseluit rondom de Titan bunker afzocht.

Zij worden ervan beschuldigd de lancering van de Gemini 5 te hebben betrouwen.

De lancering van de Gemini 5 zal om 15 u. Belgische tijd plaatsvinden. Dit werd donderdagavond officieel medegedeeld.

De NASA voegde aan deze mededeling evenwel toe, dat tot een nieuwe verdagging van het afvuren van Gemini 5 zou kunnen worden besloten indien de technische controle geen voldoende zou schenken.

De twee jonge mannen werden onmiddellijk door automatische televisieschermen waarnaar men voortdurend het knipseluit rondom de Titan bunker afzocht.

Zij worden ervan beschuldigd de lancering van de Gemini 5 te hebben betrouwen.

De lancering van de Gemini 5 zal om 15 u. Belgische tijd plaatsvinden. Dit werd donderdagavond officieel medegedeeld.

EPILOOG



16 Terwijl de onderzoekscommissie in Brussel de wrakstukken van SP-LVA onderzoekt, veel overlegt en uiteindelijk een verslag opstelt waar al de partijen zich in kunnen vinden, zit men in het gemeentehuis van Jeuk met de handen in het haar. Onverwacht krijgt het gemeentebestuur van dit Haspengouws dorp te maken met vragen en problemen waarvan men in Jeuk het bestaan niet eens vermoedde. Het is aan burgemeester Albert Moyaerts en secretaris Louis Wemans om die op te lossen. In de eerste plaats zijn er de resten van de vier slachtoffers. Er zijn vier doden, en dus moeten er vier lijken zijn. Zij moeten geïdentificeerd worden en hun overlijden moet officieel vastgesteld en geregistreerd worden. De lijken moeten gekist worden en begraven. Maar hoe identificeer je mensen die je niet kent, en waarvan de resten vreselijk verminkt zijn? Gelukkig kan het gemeentebestuur hiervoor rekenen op de hulp van Tadeusz Dolata, de directeur van de Poolse luchtvaartmaatschappij in België. Hij zorgt ervoor dat de contacten tussen het gemeentebestuur van Jeuk en de betrokken besturen in Polen vlot verlopen.

Een probleem van tweede orde is de schade aan de veldgewassen ten gevolge van de crash. Het is evident dat de landbouwers waarvan de gewassen beschadigd zijn door de crash of door het over het land lopen en rijden van nieuwsgierigen, onderzoekers en machines die gebruikt worden om de wrakstukken op te halen, schade geleden hebben. De procedures voor het aanvragen van een tussenkomst van de overheid om de financiële gevolgen van de schade op te vangen zijn in die tijd minder goed uitgewerkt dan vandaag het geval is. De houding van de ambtenaren die bij het Ministerie van Landbouw de aanvragen voor tussenkomst zullen behandelen, is van groot belang. Op het ministerie wordt de jonge inspecteur Louis Engels met de zaak belast. Hij weet de zaak efficiënt af te handelen, tot grote tevredenheid van de getroffen landbouwers.

Een klein jaar na de ramp, op 1 juli 1966, kent de gemeenteraad van Jeuk het ereburgerschap 1^{ste} klas toe aan de heer Dolata en zijn echtgenote, en aan inspecteur Engels.



De uitreiking van de diploma's van ereburger in het gemeentehuis van Jeuk.

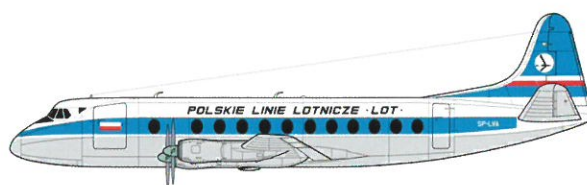
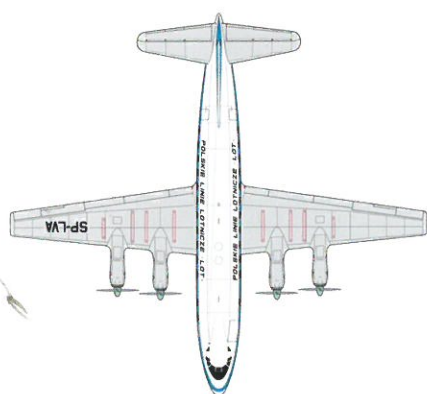


Een van de drie Poolse Vickers Viscounts.

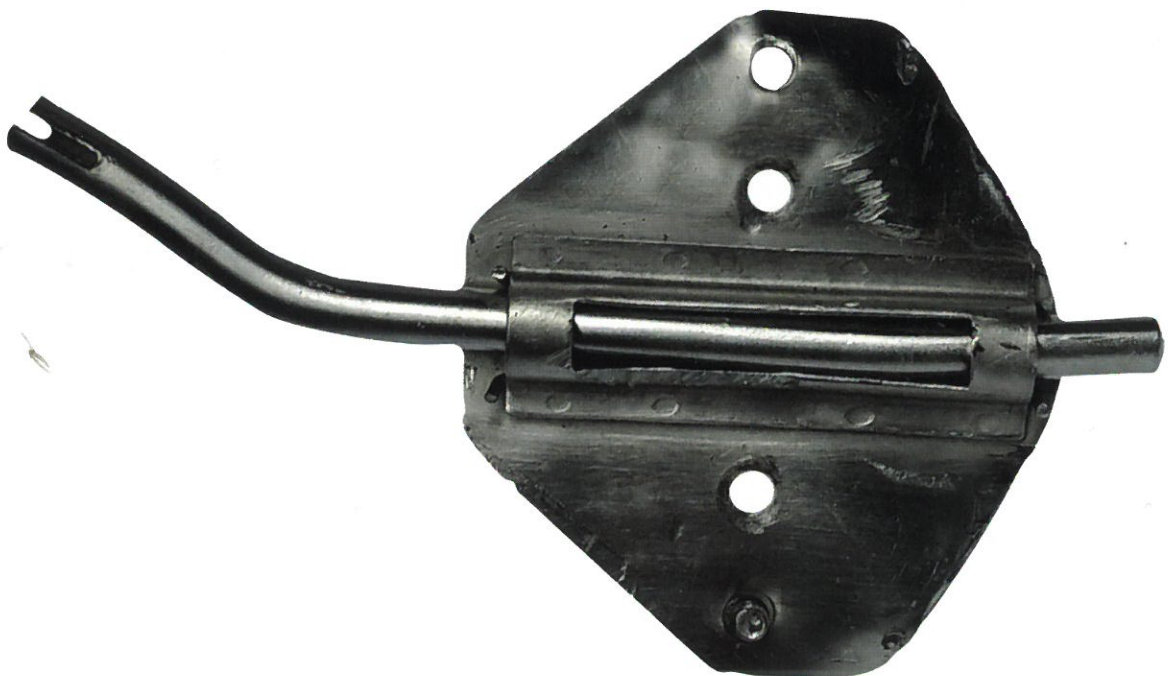
In Polen besluit de nationale luchtvaartmaatschappij na de tweede ramp met een Viscounttoestel het derde en laatste toestel te verkopen. De National Airways Corporation uit Nieuw-Zeeland koopt het toestel in december 1966, en zet het na een grondige opknapbeurt en modernisering in vanaf

juni 1967. Later zal het vliegtuig weer aan een Engelse maatschappij verkocht worden. Het vliegt in Groot-Brittannië tot in oktober 1996.

Tegenwoordig is de code SP-LVC overigens opnieuw in gebruik bij LOT, nu voor een ... Boeing 737 MAX.



Vondsten op de plaats van de crash (2019). →







20







22



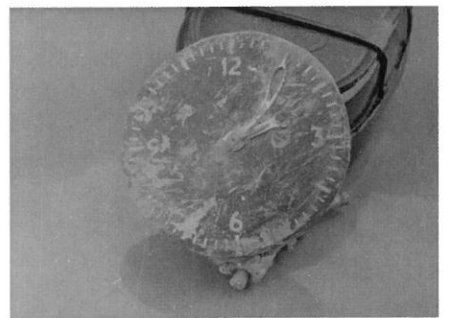


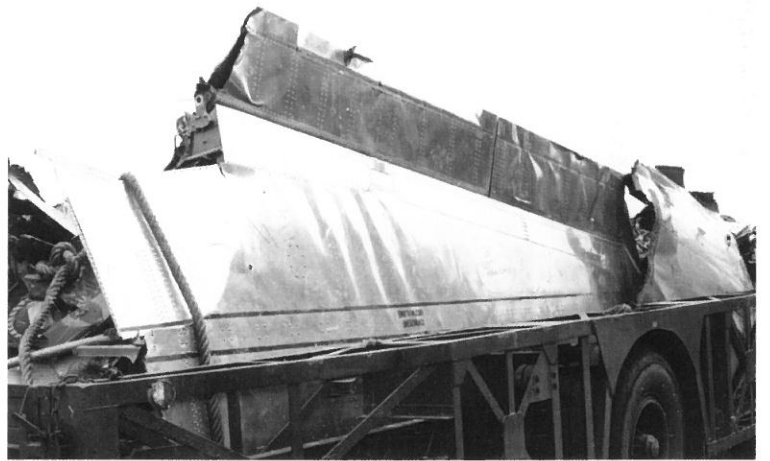
23





24





VERKLARING

Hans BRINKMANN
Oberleutnant
Display Controller

GOCH/UEDEM, 26.08.65

Report on Z 37 N - 1 - 15 SOS

FLIGHT PLAN was passed by MELS BROEK by phone as POLISH VISCOUNT G/S SPLVA from LILLE to WARSCHAU.

A/C was picked up shortly before SILLY-BEACON. Contact was lost about 10 - 15 NM after SILLY due to thick cloud layers. AVENHAUSEN (Back-wash) was not able to establish definite radar contact due to weather conditions and low F/L.

A/C was faded by UEDM now from the GSM. At 1330 X information by MELS BROEK, that SPLVA was calling "Mayday".

Further inquiries with MELS BROEK controller brought the result that SPLVA was in the neighbourhood of KLEINE BROGEL, out of airway, turning right.

UEDM was not able to pick up this track due to weather and permanent echoes. AVENHAUSEN tried to identify a track in this area according to MELS BROEK informations.

AVENHAUSEN picked up a track on easterly heading flying in bound NORVENISCH, but out of airway (no height).

UEDM took the A/C over on F PS 7 and plotted it turning port towards DUESSELDORF on northerly heading. The track further turned to the west / Southwest overhead DUESSELDORF.

This track was thought to be SPLVA due to its apparent confuse behaviour flying orbits and changing heading very often.

The battle flight, 1 JAVELIN from UI, was scrambled on this track and tried to join up on straight westerly course. It followed the track to the vicinity of ANTWERP.

At this moment MELS BROEK passed the information that SPLVA was crashed near BRUSSELS.

./...

EN ALS HET NU TOCH EENS ANDERS GEGAAN ZOU ZIJN ...



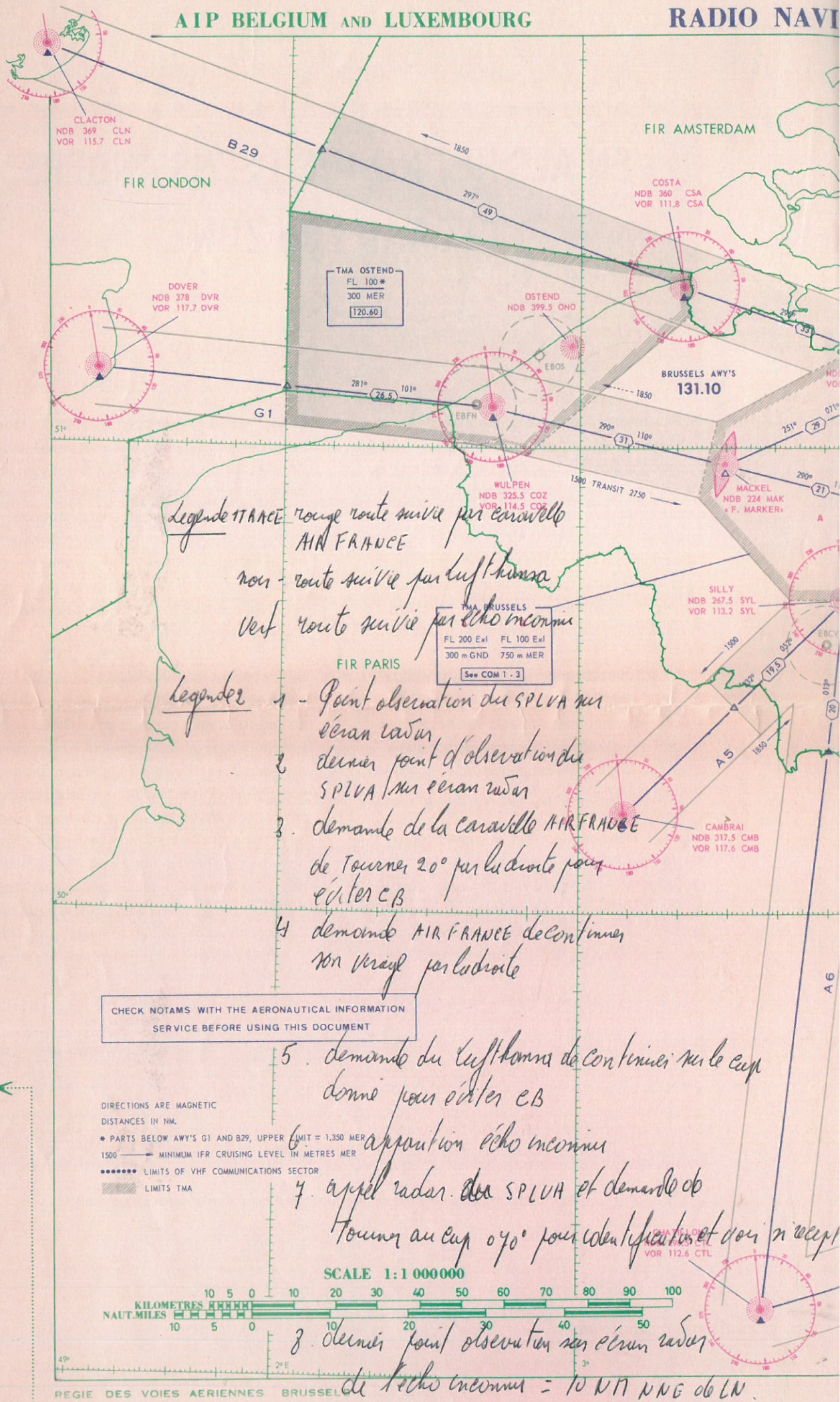
Tegenwoordig is niet iedereen overtuigd van de conclusie van de onderzoekscommissie die in 1966 besloot dat uitzonderlijk slecht weer de enige verklaring kan zijn voor het neerstorten van SP-LVA. In de eerste plaats valt op dat het verslag van de commissie vrij dun is. Het telt niet meer dan een dertigtal pagina's, en besteedt amper aandacht aan de staat van de wrakstukken. Zijn al de wrakstukken wel onderzocht? Waarnaar werd gezocht? Werd er misschien over bepaalde sporen heen gekeken?

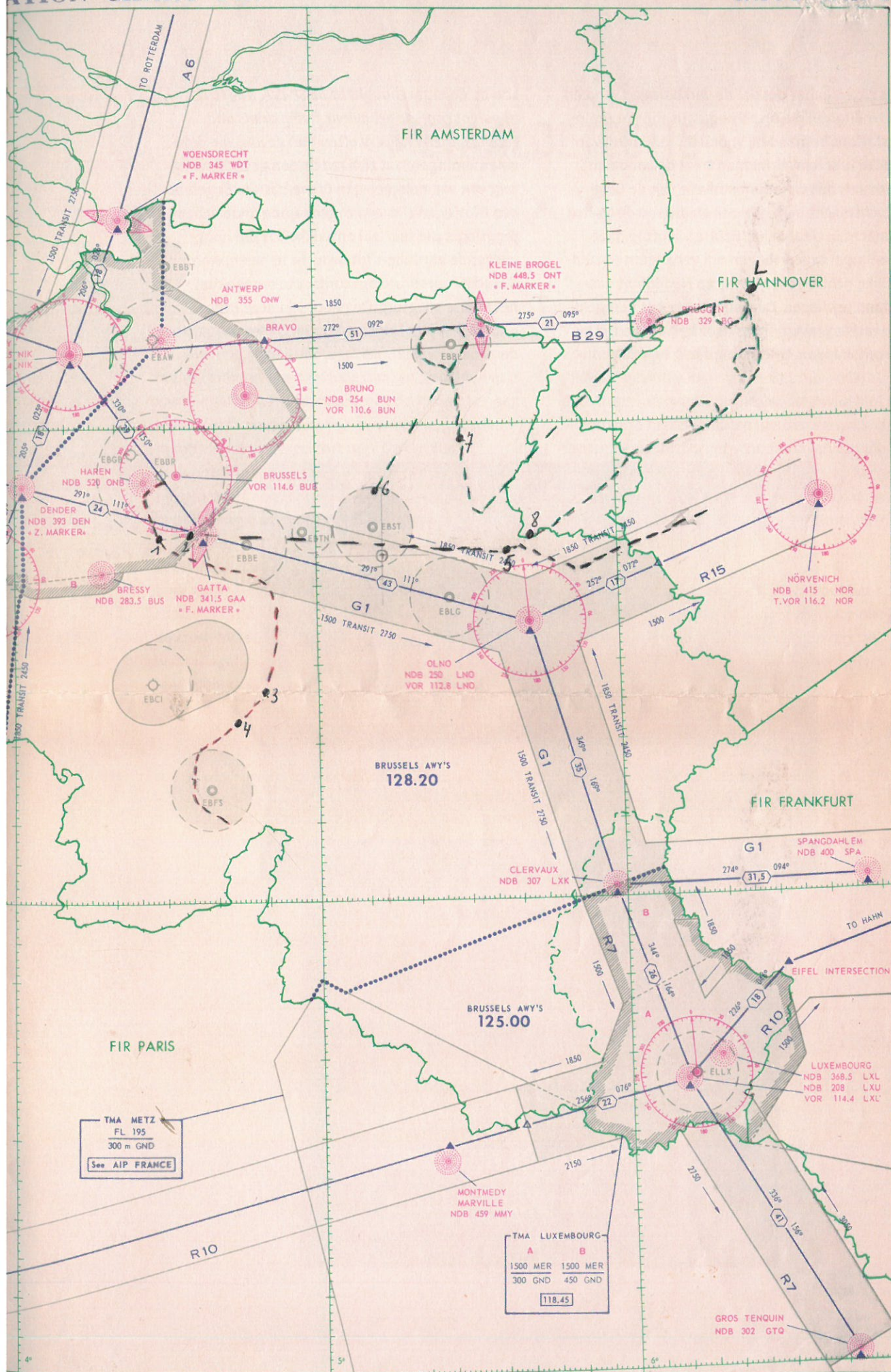
Het dossier van de onderzoekscommissie, dat nu bewaard wordt in het Algemeen Rijksarchief te Brussel, waar het deel uitmaakt van het archief van het Ministerie van Verkeerswezen, bevat enkele stukken die in een andere richting zouden kunnen wijzen.

Wat niet in het dossier staat, maar niet zonder belang is, is dat de militaire vliegbasis van Kleine-Brogel in 1962 uitgebreid was met een nieuw wapendepot. Speciaal aan dit nieuwe depot is dat het niet bewaakt wordt door Belgische militairen, zoals de rest van de basis, maar door Amerikanen.

Belgische militairen mogen er zonder bijzondere machtiging zelfs niet in. Er wordt beweerd dat het Amerikaanse wapendepot een depot voor atoomwapens is. Het staat vast dat de Belgische gevechtsvliegtuigen die in Kleine-Brogel gestationeerd zijn, sindsdien aangepast zijn om atoomwapens te kunnen droppen. Als er in 1965, in volle Koude Oorlog, één plek in België was waar je als Pools vliegtuig niet zonder reden moest gaan rondvliegen, dan was dat wel Kleine Brogel.

Het dossier van de onderzoekscommissie bevat een kaart waarop het vluchtraject van SP-LVA op 20 augustus 1965, zoals dat op basis van radarwaarnemingen gereconstrueerd kon worden, is aangeduid. Het vliegtuig blijkt inderdaad zoals voorzien van Rijsel naar *Silly* en *Gata* gevlogen te zijn. Vervolgens week het van zijn koers af om in de richting van Kleine-Brogel te vliegen. Alsof dat nog niet opvallend genoeg was, vloog het in de buurt van Kleine-Brogel niet gewoon rechtdoor, maar het vloog in een cirkel rond de basis, om dan weer naar het zuiden te vliegen, in de richting van de vluchtlijn die het geacht werd te vliegen.





Voorts zitten in het dossier de verklaringen van een aantal militairen die op 20 augustus 1965 militaire radarstations bemanden. Vooral de verklaring van de Duitse luitenant Brinkman trekt de aandacht. Hij verklaart dat de radarinstallatie van de Belgische luchtmacht in Melsbroek en die van de Duitse luchtmacht in Uedem het Poolse vliegtuig naar Kleine-Brogel zagen vliegen om vervolgens in zuidoostelijke richting over België en Nederland naar Duitsland te vliegen. Daarbij maakte het geregeld onverwachte bewegingen, alsof het aan de radar wilde ontsnappen. Letterlijk spreekt hij van een

stip op de radar *thought to be SP-LVA, due to its apparent confuse behaviour, flying orbits and changing heading very often*. Het gevolg van deze waarnemingen laat zich raden: een gevechtsvliegtuig van een nabijgelegen Britse basis in Engeland, een *Gloster Javelin*, een zogenaamde onderscheppingsjager die speciaal ontwikkeld is om hoogvliegende aanvallers uit de lucht te halen, wordt de lucht ingestuurd om contact te nemen met het Poolse vliegtuig. De piloot van deze Britse onderscheppingsjager werd niet ondervraagd door de onderzoekscommissie ...



Gloster Javellin.

METAALDETECTIE



In de loop van 2018 werden enkele leden van HAL – Hobbyarcheologie Limburg, een groep van voornamelijk Limburgse metaaldetectoristen, door inwoners van Gingelom aangesproken met de vraag of er nog iets terug te vinden zou zijn van het vliegtuig dat in 1965 in Jeuk neergestort was. De clubleden begonnen hun onderzoek in het archief. Gauw bleek dat het archief dat in de voorbije jaren door het Ministerie van Verkeer aan het Algemeen Rijksarchief in Brussel werd overgedragen, het dossier bevatte dat naar aanleiding van deze crash door een internationale onderzoekscommissie was samengesteld. Foto's en plannen van de plaats van de crash hielpen om de plaatsen terug te vinden waar mogelijk nog fragmenten van het vliegtuig te vinden zouden zijn.

Vervolgens werden er drie zoekdagen georganiseerd, waarop telkens een tiental leden van HAL de akkers in de omgeving van de crash met hun metaaldetectoren afspeurden. Alle vondsten die met het vliegtuig te maken hadden werden verzameld en samen bewaard. Na het schoonmaken van die fragmenten werden er serienummers op aangebracht. Foto's van de vondsten werden naar het Britse Vickers Viscount Network gestuurd, en door hen geïdentificeerd.

Op zondag 18 augustus 2019 wordt door het gemeentebestuur van Gingelom en vzw Hobbyarcheologie Limburg op de plaats van de crash een gedenksteen onthuld voor de slachtoffers van 20 augustus 1965.

Op 20 augustus 1965 stortte in Jeuk
het Poolse vliegtuig SP-LVA neer.
De vier bemanningsleden
verloren daarbij het leven.



Marian Kowalewicz
Leszek Kmin
Jadwiga Kowalczyk
Emilia Martowska