

Brand og Redningstjenesten 1963-2006.

Fortalt af Seniorsergent Jørgen Prip (Indsatsleder ved Brand og redningstjenesten i Karup)

Først lidt om min baggrund: Da jeg kom ud af skolen var det meningen, at jeg skulle lære som skibskok, men jeg fik at vide, at der var for mange i lære, så det ville ikke blive nemt at få plads efter læretiden. Da min far havde været hjemmeværnsmand i mange år, vidste han at der mulighed for at melde sig frivilligt som konstabel elev. Det syntes jeg lød meget interessant. Det skulle selvfølgelig være Flyvevåbnet. Men da jeg var under 18 år var der kun to muligheder, enten bevogtning eller brandtjeneste. Så skulle det være brandmand. Jeg kom til optagelses prøve og bestod.

Jeg skulle starte i Jonstrup lejren d. 4/2-1963. Lige fyldt 16 år. De første 3 måneder var militær grunduddannelse. Der efter var der 9 måneders branduddannelse. Den bestod af både teori og praktik, der var stop prøver hver 3. måned. Jeg bestod slut prøven som nr.5 ud af 11.

Så var jeg konstabel og da jeg var sjællænder søgte jeg kun Værløse, men det blev Karup og det har jeg aldrig fortrudt. Jeg var KS indtil november 67 hvor jeg blev SG. Jeg blev selvstændig vagtholds leder d. 2. januar 1973 og havde min første brand 2 dage efter (brand i fly i esk. 725). Hen ad vejen har jeg gennemgået en masse kurser, de første var i flyvevåben regi, senere blev det Statens brandskole og Beredskabs styrelsen. Fra 1984 har jeg måtte kalde mig indsatsleder.

Jeg ankom til Flyvestation Karup d.1 feb.1964. Brandstationen blev ledet af en overfenrik (K.E. Jensen) og 1 næstkommanderende, der samtid var uddannelsesleder. 1 administrationsmand, 1 garagemester, 1 depotmand og en mand til at samle bremseskærme op, hente post m.m.

Der var 3 vagthold.

Jeg blev placeret på vagthold 3.

Den gang bestod et vagthold af:

4 befalingsmænd (1 vagtholdsleder, 1 næst kommanderende 1 standpladsleder og 1 tilsynshavende på BOR), 12-14 konstabler og 6 værnepligtige.

Af køretøjer var der:

- 1 ledervogn
- 3 Ginge crashtendere og 2 O-10 crashtendere
- 1 Dodge pulvervogn med 600 kg pulver
- 2 autosprøjter
- 1 efterløberstige
- 1 Dodge slangetender med 900 m. slanger og Aster pumpe (2000 l/min)
- 2 VW udryknings ambulancer
- 2 Dodge standplads ambulancer
- 1 crashkran

Det var hvad der var i vagt, derudover var der feje og snerydnings materiel.

I 1975 blev Ginge og O-10 crashtenderne udskiftet med F-8 Rosenbaur crashtendere.

I 2003 blev disse udfaset og erstattet med Eagle 6 crashtendere.

Andre køretøjer og andet materiel er selvfølgelig også udskiftet hen af vejen, men det vil blive alt for omfattende at skrive om det. Både F-8 og Eagle 6 kan betjenes af 1 person, hvorimod Ginge og O-10 skulle betjenes af 4 mand. Eagle 6 er opbygget, så den kan fungere som både crashtender og brand og rednings køretøj, første køretøj er bemanded med 3 mand og de efterfølgende med 1.

På nuværende tidspunkt er der 4 Eagler på BOR.

Brandtjenestens opgave er:

- At redde menneskeliv,
- At begrænse skader på fly samt andet materiel,
- At begrænse skader på det ydre miljø i forbindelse med brændstof spild eller lignende uheld med farlige stoffer samt
- At iværksætte førsteindsats ved bygningsbrand.

Sekundære opgaver:

- At opsamle bremseskærme fra fly,
- At deltage i fuglebekæmpelse,
- At udføre is-og snerydning samt
- At fejle start-og rullebaner.

Flyverberedskabet fra 1964 til 1993 bestod af:

På flyvefeltet 2 crashtendere og en feltambulance/ rescuecar. Beredskabet kørte ud om morgenen ved flyvningens start, og mandskabet sad i køretøjerne iført fuld brandudrustning, klar til indsats. Dog blev der senere sat skurvogne op til at opholde sig i. Jeg husker ikke præcis hvornår.

Responstiden var 30 sek. Det vil sige fra alarmlødet til hjulene rullede på køretøjerne klar til indsats, måtte der ikke gå mere end 30 sek.

Man holdt på standpladsen indtil flyvningen var slut, og man fik kaffe bragt ud to gange om dagen, til frokost var der afløsning en halv time, så den kunne indtages på BOR.

Køretøjerne var placeret to steder langs hovedbanen.

Standplads 1 var på midten ved GCA ca. 75 m. syd for hovedbanen.

Standplads 2 var også på sydsiden i afløbsenden af banen.

Deres opgave var at komme hurtigst mulig frem til havarerede fly på flyvefeltet og slukke brand og redde pilot / besætning. Mandskabet havde også til opgave at observere / overvåge flyvefeltet og ved unormale hændelser at melde dette til ATC eller BOR.

En morgen hvor mit vagthold havde vagt, og det var noget tåget, og standpladserne var lige kørt ud, skulle der lande en Hercules fra USAF. På grund af mandskabets opmærksomhed opdagede de da flyet passerede dem at venstre hovedhjul ikke var ude. De slog straks alarm, og fulgte efter flyet ned ad hovedbanen mod vest. Lidt efter tippede flyet ned på venstre vinge og motor, hvorved propel og gear blev revet af yderste motor og en kraftig brand opstod. Flyet drejede til venstre og ca. 30 m. ind på græsset næsten ude ved næst vestlige rullebane.

Standplads 2 i vest var først fremme og begyndte på eget initiativ at slukke branden i og omkring venstre motor. Der var 12 personer ombord. Besætningen evakuerede sig ud af cockpittet ved hjælp af det dertil indrettede reb. Da branden meget hurtigt var slukket, kunne resten komme ud af venstre dør, der jo ellers var spærret på grund af branden. Udgang i højre side var spærret af materiel. Så hvis branden havde fået lov til at brede sig, havde det ikke set så godt ud for resten. Mandskabet nåede at slukke branden på den tid, det tog mig køre med fuld udrykning fra BOR til hændelsesstedet. Da jeg var fremme var alle ude og det var kun nødvendig at iværksætte efterslukning. Mandskabet fik senere VEL DONE og meget ros fra USAF.

Vi fik senere at vide at flyet, på vej til indflyvning, havde haft problemer med venstre hjul. Men de havde ikke meldt det til nogen. Det kostede fartøjschefen stillingen.

En anden hændelse jeg også særlig husker var da 2 Buccanier stødte sammen i luften i en luftkamp over Oksbøl. Det ene fly mistede ca. 1m. af næsen og det andet 1m. af højre vinge og understellet

blev så ødelagt, at det ikke kunne sættes ud. Det første fly lavede en sikkerheds landing her, hvor store stykker af flyet faldt af under landingen. Det andet fly skulle piloten forlade over det ydre område, men af forskellige årsager, blev det lavet om til at han skulle ejekte ved den jyske vest kyst, når rednings helikopteren var på plads, det gjorde han og alt gik godt.

Det er ikke altid, det går godt. Den sidst hændelse jeg har oplevet med dødelig udgang, var da en Harward under øvelses flyvning før åben hus, styrtede ned på flyvefeltet i vest, og piloten og en passager blev dræbt.

Efter 1993, hvor der ikke mere var fast stationeret jagerfly på FSN, blev det indført at man kørte på standplads ved hver start og landing.

Hvis et fly får problemer, medens det er i luften, afgiver piloten PAN CALL eller i værste tilfælde MAYDAY til ATC. Tårnet alarmerer BOR via alarmtryk og beredskabet forhøjes (sikkerheds landing) d.v.s at reserve køretøjer og mandskab kører frem til bane i brug, fordelt i forhold til fejlen på flyet. Ligeledes bliver ambulance med læge rekvireret fra INF. Hvis det er et større fly, afhængig af situationen, vil civilt beredskab blive tilkaldt efter fastlagt plan. Så hvis det skulle gå galt, er man klar til indsats.

Hen ad vejen er der blevet lavet om på vagtlisterne og antal brandmænd på vagt.

Først var det 3 vagthold, senere 4 og i mange år 6. I skrivende stund er det 7.

Som beskrevet i starten var der mange på vagt, men det er også ændret nogle gange, først til 8 så til 6 og nu er der 5 om dagen og 4 om natten. Når der kommer en alarm under minimums bemanning, bliver brandstationen forladt af alle mand, er der ikke som før en telefonvagt at kalde tilbage til. Derfor er det lavet sådan at alle alarm opkald går til Hovedvagten og de videre giver den til BOR. Indsatslederen kalder tilbage til hoved vagten, så er det vagten der, der skal rekvirere eventuel assistance.

I 1993, da Draken blev udfaset, blev BOR nedskåret med 11 mand, men der blev ikke lavet om på opgaverne, så der opstod hurtigt en kæmpe afspadserings pukke (4-5 hundrede timer pr. mand). Så efter en tid indså man at vi skulle opnormeres igen. I dag er der ca. 40 brandmænd.

Fra 2003 og frem til nu må køretøjerne holde på brandstationen under flyvning, fordi de nye crashtendere er så hurtige, at de kan overholde responstiden. Den er på et tidspunkt blev ændret fra 30 sek. til nu at skulle være fremme på fjerneste del af operationsområdet på under 3 min og begynde slukningen.

Tilbage til start for at vise hvad der er sket brandberedskabet, og berette om nogle brande.

Brandvagten bestod af en Sprøjte og en Slangetender med i alt 8 mand. Udryknings tiden var 5 min. Udover brandvagt, rykkede man også til assistance til fly hændelser. Responstiden for udrykning til ildebrand er 5 min. Ikke til at man er fremme, men er ude af garagen, så det er jo lang tid i forhold til flyver beredskabet.

På brandstationen var der også mandskab til at bemande:

1 ambulance

1 reserve crashtender

1 fejmaskine

1 kran

1 telefonvagt.

Brand i hangar 21 - onsdag 21 februar 1979:

Rapport vedlagt.

Brand i KFUM soldaterhjem 9. juli 1984:

Lørdag aften/nat udbrød der brand i soldaterhjemmet lige over for Hovedvagtten. Klokken 00.15 blev KARBOR alarmeret. Vi var 5 på vagt. Efter alarmens modtagelse, kører jeg mod soldaterhjemmet i ledervognen efterfulgt af en U-2 autosprøjte med 3 mand. Ved ankomsten kunne jeg se, at der var flammer ud af et vindue på bagsiden af en barak, der er sammenbygget med kantine og soldaterhjem. Af hjemmets leder får jeg at vide at 2 ansatte piger savnes. Jeg indsætter straks 2 røgdykkere gennem hoveddøren og kantine ind i den sammenbyggede barak for eftersøgning af pigerne, på det tidspunkt var der kun ild et værelse, men branden bredte sig hurtigt i den gamle træbarak. Medens røgdykkerne er inde og eftersøge sker der en røggas eksplosion under taget og der udbryder en kraftig brand i hele barakken, så røgdykkerne må trække sig ud og opgive eftersøgningen. Jeg kalder sidste mand på brandstationen og siger at han skal komme med en F-8 crashtender, der skal slukke med kanonen, for hurtigt at få en masse vand på branden i barakken. På dette tidspunkt ankommer Karup og lidt senere Viborg brandvæsen. Samtidig får jeg heldigvis at vide, at alle er ude af bygningen.

Vi kan nu koncentrere os om at begrænse branden. F-8 kommer ikke i brug med kanonen, men skal supplere Karups sprøjte med sine 8000 l. vand. Der bliver indsat strålerør hele vejen rundt om bygningerne. Lige efter kommer Beredskabskorpset fra Herning og en endelig indsats kan begynde. Den gamle barak nedbrænder totalt og der sker en del skader i kantine og i salen på soldaterhjemmet. Bestyrerparrets bolig, der er bygget delvis sammen med soldaterhjemmet slap uden skader.

Det var nogle nervepirrende minutter, medens vi savnede de 2 piger, men heldigvis var de gået over til en nabo.

En senere undersøgelse af brandårsagen viste, at det var en indbruds tyv, der havde sat ild på for at slette sine spor.

I den senere tid har KARBOR assisteret ved flere store hændelser:

Den 3. november 2004 var der fyrværkeri/brand katastrofe på fyrværkerifabrikken i Kolding. Til at begynde med var det kun FSN Skrydstrup der deltog, men da branden bredte sig og blev langvarig blev også Karup og Ålborg sat ind. Karup deltog med mandskab og 2 Eagle crashtendere fra onsdag aften til lørdag middag, hvor branden var slukket. Der blev dræbt 1 brandmand under en af de mange store eksplosioner og der opstod mange brande i det nærværende bolig kvarter, mange huse nedbrændte og andre fik store skader.

Fabriksområdet og den nærliggende by lignede et bombet krigsområde efter branden.

Vi har bl.a. været i Skive til storbrand på slagteriet, for at hjælpe det lokale brandvæsen.

Sidst har vi været ude at hjælpe ved en busulykke nær Frederiks. Der var der en bus væltet og 1 person lå under bussen og kunne ikke komme ud. Da KARBOR råder over moderne frigørelses grej og løftepuder, blev vi tilkaldt. Løftepuderne, der kan løfte 60 tons, blev anbragt under bussen og personen reddet ud.

Det er altid spændende at blive kaldt ud for at hjælpe andre til brande/ulykker. For det første er det en stor udfordring at prøve noget man ikke gør til daglig, og for det andet giver det stor selvtillid, når det lykkedes.

I alle de år flyvevåbnet har haft taktiske skydninger i Oksbøl, har KARBOR altid stillet mandskab til rådighed. En leder til hele sluknings beredskabet dernede, samt brandmænd til bemanning af et sluknings køretøj. Det er altid en stor udfordring at lede og slukke brande dernede. For det første skal det helst foregå mellem skydningerne, så de kan foregå planmæssigt. For det andet er det svært

fremkommeligt terræn mange steder, lige fra sump til klitter. Så det giver øvelse både i slukning af naturbrande og kørsel i terræn.

Fejning:

I starten havde vi Sicard fejmaskiner (fejebredde 4m.), der om sommeren blev trukket af FWD lastbiler. Disse skulle om vinteren bruges som snepløve. Vi havde ikke nogle specielle køretøjer til at trække om vinteren, så der blev brugt både brandbiler og andre ledige køretøjer fra kørselstjenesten. Så blev der anskaffet nogle Bukh traktorer, men de var for lette, når der skulle bremses, for der var ikke bremses på fejmaskinen, og hvis der var sne, endte det mange gange med at hele trækkesaksede, hvilket resulterede i mange bøjede trækstænger.

Så gik det lidt bedre da vi fik Bedford lastbiler som trækere. Senere blev Sicard afløst af Danline fejmaskiner, der var forsynet med tryklufte bremses. Bedford blev udskiftet med Magirus lastbil, som der også kunne monteres en 6 m. snepløve på. Det gjorde snerydning mere effektiv. FWD snepløven kunne også trække fejmaskinerne, men de var ikke så brede som fejmaskinerne, så den vold de lavede kom til at ligge midt i fejebredden. I dag køres der med Mercedes som trækere.

De-icing:

Til at begynde med brugte man kun de-icing, når der var isslag eller rim på banerne. Det var en væske, der blev sprøjtet på med en Hardy marksprøjte (15m.). Den blev trukket af en grå Ferguson uden førerhus, så det var ikke noget man sloges om at komme til. Væsken startede processen oven fra og var islaget for tykt, genfrøs smeltvand igen når væsken var blevet fortyndet nok, så blev det nogle gange bare endnu mere glat. Hvis der var sne på banen, var det i begyndelsen nok at rydde med plov og fejmaskine. Senere blev der stillet større krav til bremse virkningen. Så blev der indført Urea (46 % kvælstof) kunststof gødning. Det kunne bruges både til is og sne. Det havde den fordel, at det smeltede sig igennem is og sne og løsnede det fra nedden, samtidig med at smelte processen gik i gang. Efter nogle år med Urea fandt man ud af, at det meget kvælstof, der var i det, forurenede naturen for meget. Noget af det løb i Kragssø og andet i Karup Å.

Så det blev erstattet med en væske der hedder Aviform L-50. Det er en meget miljøvenlig væske, der virker på både is og sne.

På brandstationen blev der bygget lagerhal med tankanlæg, der kunne rumme 50.000 l. Og man indkøbte en ny spreder. Den er elektrisk styret fra førerhuset på trækkeren, hvis man eks. indstiller den til at give 20 ml. pr. m², så giver den det, om du kører 20 eller 50 km. i timen. Der er to sprøjte bomme på den. Med dem begge slået ud, er sprøjte bredden 35 m. Sprøjten rummer 8000 l. Der bruges ca. 2000 l. til hovedbanen og rullebanen op til lufthavnen.

Is kaos:

En gang, hvor der faldt et tykt lag tøsne (1967), syntes ATC ikke at det hastede så meget med at få det fjernet, så det fik lov til at ligge lidt. Men pludselig slog det over i hård frost og hele flyvefeltet blev en stor, men meget ujævn skøjtebane. Islaget var alt for tykt til, at vi kunne bruge de-icer væske. Så nogle kloge mennesker gik i gang med at udtænke nye metoder. Der blev prøvet med 200 l. tromler på svejset vinkeljern og fyldt med vand, trukket efter en jeep, men det hjalp ikke. Man prøvede også at slæbe en pig-harve bag efter. Det havde heller ikke nogen virkning. Det blev også forsøgt med et hold værnepligtige forsynet med spader og hakker at bryde isen, men det var en uoverkommelig opgave. Så fandt man (E.V.H.) på at påmontere en jetmotor, vist nok en Meteor på en fly transporter, og bruge udstødnings varmen til at smelte isen med. Det virkede også nogenlunde men der smeltede kun ca. 3 m. i bredden så det ville blive en langvarig affære. Den is der blev smeltet løb bare ud til siden og frøs igen, så den blev tykkere og tykkere. Det var brandfolk der kørte med den, og da vi ikke ligefrem er uddannede jet piloter, gik der af og til ild motoren under opstart, men vi er jo uddannet til at slukke brand, så det gik ikke så galt.

Jeg kan ikke huske hvor lang tid der gik før vi fik tøvejr. Men det kostede en hulens masse brændstof..

Om at være på brandstationen:

Når man er på vagthold, er man nød til at stole på hinanden, og have det godt socialt sammen. I starten på brandstationen hvor der mange på vagt, gjorde det ikke så meget, at der var en der ikke var helt på toppen. I dag hvor man kører med minimums bemanning, er man nød til at være fit for fight hele tiden.

Når man møder på vagt bliver man sat på køretøj, hvis der er opgaver at løse, bliver det gjort med det samme. Ellers går man i gang med at efterse køretøjer og materiel. Når det er gjort mødes vagtholdet med indsatslederen, over en kop kaffe, og snakker om hvad der skal laves.

Det kan ikke undgås at der er en masse vente tid mellem hændelserne, hvor der indimellem bliver udtænkt nye måder hvordan man kan drille hinanden, det er ikke alle der kan vænne sig til ventetiden. Det kan være svært at være i så højt beredskab hele tiden. Pludselig lyder alarmen, og det det kan være stort eller småt, men man har altid lidt tid til at gennemtænke den kommende opgave på vej ud.

I vagtlisterne er der indlagt ca. 100 timers praktisk og teoretisk undervisning om året, så man mindst en gang om året får genopfrisket sin kunnen.

En gang om året skal man kunne bestå en læge undersøgelse, samt en brandmands prøve, hvor man iført fuld brandudrustning, skal kunne gennemføre en handlebane med 15 forskellige øvelser, uden at modtage hjælp. Er man up to date med sin uddannelse, og er sikker på sit helbred, giver det en selv tillid, så føler man sig i rustet til at løse de opgaver man kan blive udsat for.

For at styrke det sociale, er der mange vagthold der har fælles madlavning og spisning. Der arrangeres vagtholdsfester og udflugter med påhæng så de også lærer hinanden at kende. Trives man godt på ens arbejdsplads er man aldrig ked af gå på arbejde.

I CS er det nye slogan SAMMENHOLD STYRKER. Det kan vel også bruges i brand og redningstjenesten.

For mit vedkommende blev det til 42 år og 11 måneder, som brandmand ved Brand og Redningstjenesten i Karup.

Jørgen Prip

Alle første vagter som
advokendigt vagtledes

Osg J. Prip

2 Jan 1973

Vagt rapport for perioden 010800 - 02800

Ved vaktens overtagelse er køretøjer og materiel
eftersat og fundet i orden.

FLyvning: S.A.S.

Særlige handlinger i vagtperioden: Ingen

J.Prip.
VBB.

P

Osg. J. Prip

4. Jan 1973

Vagtrapport for perioden 030800 - 040800

Ved vagtens overtagelse er køretøjer og materiel
efterset og fundet i orden jfr. daglig melding.

Flyvning: 0800 - 2200

Særlige hændelser i vagtperioden:

Brand.

031256 - 031315.

Brand i fly i Esk 725.

Se rapport.

Urea

040620 - 040800.

Udlagt 4 L.

J.Prip.
V.B.B.

Hansen

Brand - og redningstjenesten
Flyvestation Karup.

INDSATSRAPPORT.

Brand - Hangar 21
onsdag den 28 feb 1979.

VINDPOSEN

Flyvestation KARUP



information

Nr. 1/79

1 MAR 1979

BRAND I HANGAR 21

Ved hurtig og koldblodig indsats fra flyvestationens personel reddedes 3 Draken fly og en hangar - en brandkatastrofe blev herved undgået.

Ved 1535 tiden igår observerede en tømmermester, der var beskæftiget med reparationsarbejde på hangarporten til hangar 21 brandlugt. Han konstaterede der var ild i hangarens tag og slog straks alarm til BOR, der et øjeblik efter var på pletten under ledelse af OSG J. Prip og SNSG Grønbech. Efter et hurtigt overblik over brandstedet besluttede man at tilkalde assistance fra Karup og Viborg Brandvæsener. Bekæmpelse af ilden der var opstået i hangarens østre side blev straks indledt, samtidig med at øvrigt BOR personel og ESK725 vagthavende teknikere der var kommet til stede under ledelse af SNSG V. Sehested koncentrerede sig om at redde 3 Draken fly, der var parkeret i hangaren.

Personel fra messer m.v. kom hurtigt til stede og kort tid efter var fly og øvrigt materiel i hangaren kørt i sikkerhed uden for.

Ved fælles hjælp fra BOR, Karup og Viborg Brandvæsener var ilden slukket kl. ca. 1620. Hangaren havde kun lidt mindre skade i den ene side.

Takket være hurtig og professionel indsats fra personalet blev 3 Draken fly, en hangar og andet materiel reddet.

WELL DONE FOLKS !

Tilbage står auditørens arbejde med at klarlægge brandårsagen.

Tre Draken-fly reddet ud af brændende hangar

Tre Draken-fly og andet kostbart fly-materiel blev reddet, da der i går eftermiddag

opstod brand i en hangar på flyvestation Karup.

Branden blev opdaget af en håndværker, der hurtigt fik alarmeret flyvestationens eget brandkorps, hvis leder, oversergent J. Prip besluttede at søge assistance hos Viborg og Karup Brandvæsener.

Mens brandfolkene søgte at begrænse ildens fremtrængen, fik frivillige og vagtmandskabet under ledelse af seniorsergent Vagn Sehested reddet flyene og materiellet fra hangaren.

Knap en time efter ilden var

konstateret havde mandskabet på syv slukningskøretøjer fra flyvestationen assisteret af fem brandbiler fra Karup og Viborg bekæmpet ilden.

Skaderne begrænsede sig til tagkonstruktionens ene side, der blev ødelagt. Hangaren er fra anden verdenskrig, opført af den tyske besættelsesmagt og af en konstruktion, hvor taget når ned til jorden.

I efteråret nedbrændte en tilsvarende hangar. Den gang blev uerstættelige reservedele til F 100-flyene til et millionbeløb flammernes bytte.

Fordeling; Som FSNKAR

RAPPORT OVER HÆNDELSER VED BRAND - AMBULANCEUDRYKNINGER.

Ons dag den 28/2 1979

RAPPORT nr.: 2/79

Mundtlig

Alarmtelefon

JTAS

Direkte telefon

Andre

Meldingens ordlyd: Det brænder i Hg. 21.

Afgivet af: Tømrermester
Marius Jensen

Modtaget af: OKS P.K.Nielsen

Modtaget kl.: 1538

Ankomst kl.: 1542

Under kontrol kl.: 1640

Retur kl.: 1800

Forklaring eller årsag til forsinkelse i meldingsmodtagelse m.v.:
i. a. b.

B: HÆNDELSENS ÅRSAG OG UDSTREKNING.

Hændelsens Årsag: Undersøges af auditøren - muligvis anvendelse af gas-
blæselampe.

Medvirkende faktorer: se bilag 3.

Sted for hændelsen: FSN Karup Hg. 21.

Indsatsens forløb: se bilag 1 og 2.

C: BYGNINGER - MATERIELEL BESKADIGET.

Bygning:

Køretøj:

Materiel m.v.:

Ejer eller bruger:

Anvendes til:

D: PERSONSKADE.

Ja

Nej

Navn:

Adresse/tjenesteste

Bemærkninger: se bilag 1 og 3.

F.V. Hansen
F.V. HANSEN

J. Prip
UDRYKNINGSLEDER.

J. Prip

Indsatsrapport for brand i Hangar 21

Onsdag den 28 FEB 1979 kl. 1538 indgik over alarmtelefonen (3333) melding om brand i Hangar 21 afgivet af tømremester Marinus Jensen, Viborg.

Fra brandstationen afgik BOR ledervogn, 2 stk. F8 Rosenbauer crashtendere, samt 1 stk. U II universaltender. Kørevej KARBOR over flyvefeltet til Hangar 21.

Straks efter afgik yderligere en F8 med OKS J.O.Mikkelsen fra aftrædende vagt.

Ved ankomst til Hangar 21 antræffes Marinus Jensen, som har slået alarmen. Sammen med ham foretages en foreløbig rekognoscering. Herunder konstateredes det, at ca. 1 m² af taget på hangarens syd-øst side var gennembrændt, at hangarhallen var totalt røgfylt, og at der befandt sig 2 evt. 3 fly i hangaren.

2 røgdykkere med højtryksrør blev indsat inde i hangaren og en B-C udlægning til indsats udvendig på hangaren blev beordret. Samtidig kaldtes over radioen hjælp fra ESK725 til evakuering af hangaren. KARBOR beordredes til at afsende slangetenderen samt tiltrædende vagt efterhånden som den mødte, samt til at tilkalde assistance fra Karup og Viborg.

ESK725 personel var meget hurtigt til stede, og påbegyndte evakueringen af fly. Hangarportene, som var blevet holdt lukkede indtil dette tidspunkt, blev åbnet og en del røg ventileredes ud af hangaren og sigtbarheden forbedredes således, at det kunne fastslås, at der i hangaren var tre fly, det midterste forspændt en bugseringstraktor.

Det lykkedes - efter flere forsøg - trods den røgfyltde hangar, SNSG Sehested at få traktoren startet og at påbegynde bugsering ud af hangaren. Sne og is på forpladsen vanskeliggjorde bugseringen, som på et tidspunkt gik i stå. BOR telefonvagt blev over radioen bedt om at skaffe Magirus kranen fra KARKØR til brandstedet. Da kørselsvagten ikke havde chauffør til nævnte kran på vagt, rekvireredes som trækraft en Magirus sneplov fra brandstationen.

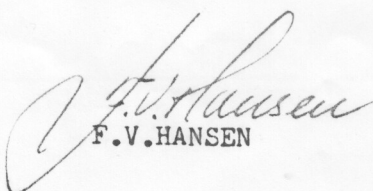
Ved hjælp af håndkraft lykkedes det dog at få flyet skubbet væk fra forpladsen og evakueringen af de sidste to fly forløb planmæssigt. VBO blev herunder anmodet om at skaffe hjælp til evakueringen.

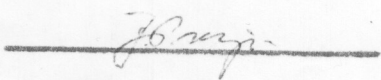
Kl. 1602 ankom Karup brandvæsen, som straks indsatte 2 C-rør inde i hangarhallen. KARBOR etablerede vandforsyning fra branddammen ved Hangar 24. 3 mand blev sat ind i et forsøg på at få slået hul udvendig i tagbeklædningen, dels for ventilation af hangaren dels for at kunne foretage direkte slukning herigennem. Kl. ca. 1605 anmodes Viborg Brandvæsen om at stille en automobildrejestige, idet branden på dette tidspunkt syntes at brede sig opad i hangaren. Stigen kom dog ikke i brug.

Omtrent samtidig med Viborg Brandvæsens ankomst, ankom en del flyvestationspersonel, som var hidkaldt fra messerne på flyvestationen.

Evakuering af ground-equipment, våben, launchers m.v. skete derefter meget hurtigt og alt disponibelt brandmandskab kunne derfor sættes ind til nedtagning af vægbeklædning og isolationsmaterialer og til gennembrydning af indervæggene, således at direkte slukning kunne foretages.

Kl. 1640 var branden under kontrol og efterslukning kunne foretages. Efterslukningen afsluttedes kl. 1740 og de indsatte styrker returnerede. KARBOR oprettholdt brandvagt med en U II tender og 2 mand natten igennem.


F.V.HANSEN


J. PRIP

Indsatte styrker:

Leder KARBOR	1
Sektion 3. VHL/OSG J.Prip	9 mand
Sektion 2. SNSG N.E.G.Jensen	7 mand
Telefonvagt	1
	<u>1 menig</u>
Ialt	19

Materiel

43.168	Ledervogn
43.633	UII universaltender
43.636	UII universaltender
47.258	Rosenbauer crashtender
47.259	Rosenbauer crashtender
47.260	Rosenbauer crashtender
42.840	Slangetender

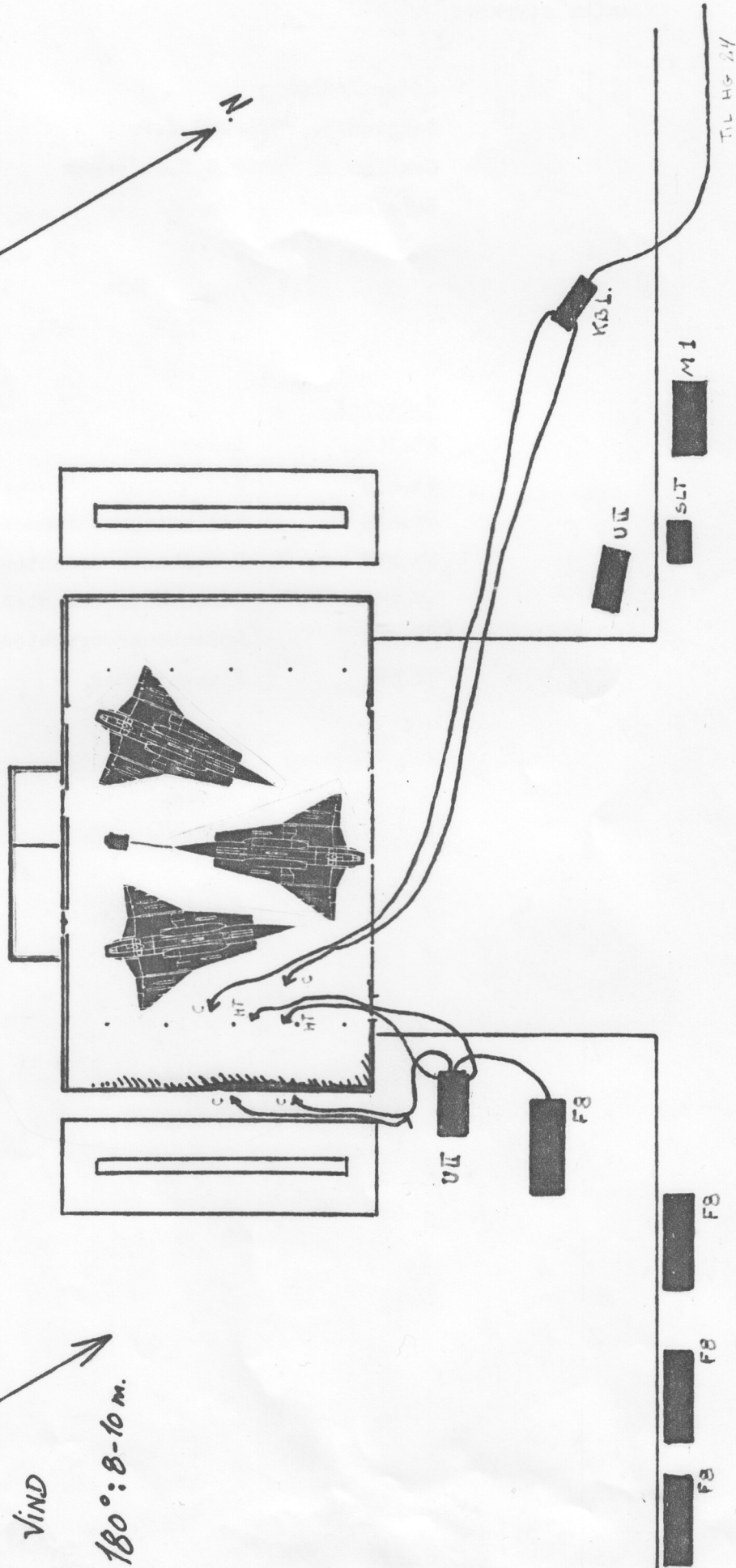
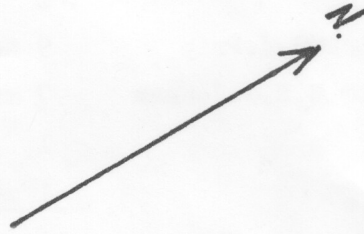
B. Slanger	20 stk.
C. Slanger	8 stk.

Underbilag til bilag 1 til brandrapport nr. 2/79

28-2-79.

#9 21.

VIND
180°: 8-10 m.



Handwritten signature

KARUP BRANDVÆSEN.

Udrykning nr. 4.

Onsdag den 28. februar 1979 kl. 15.52 meldtes brand i hangar på flyvestationen. Kørsel l. Mødested hovedvagten.

Ankom hovedvagten kl. 15.58 sammen med KBl. FSN vejviser var på stedet og der fortsattes til hangar 21 med ankomst 16.02.

Under rekognoscering konstateredes røgudvikling fra hangarens østlige side. KARBOR havde indsat 2 HT-rør, medens resten af mandskabet var ifærd med at evakuere 3 fly fra hangaren og diverse materiel.

Fra KBl udtogdes 2 c-slanger og der indsattes 2 c-rør for indvendigt angreb.

Der forsøgte at skære hul i taget ved rygningen for røgventilation med en kædesav. Taget var vanskeligt at færdes på, hvorfor stigevoغن fra VB rekvireredes kl. 16.07.

Indvendig i hangaren påbegyndtes fjernelse af vægbeklædning for slukning af ilden i væggen/tagets hulrum. Det viste sig at være meget vanskeligt at skære hul i taget udefra, hvorfor efterslukningen fortsatte indefra og der fjernedes yderlige beklædning.

Hangaren var under reparation f.s.v. angår tagbeklædningen. Flyene var umiddelbart blevet garageret, da tømmermester Marinus Jensen, Fredensgade 6, Viborg opdagede røg og ild ved hangarens østlige side ved 2 spærfag regnet fra porten. Han slog straks alarm fra en telefon i hangaren. Om det videre forløb for KARBOR's indsats henvises til egen indsatsleders rapport.

Tagbeklædningen var gennembrændt ca. 10 m fra bygningen NØ hjørne og er arnestedet. Indenfor er placeret el-tavler. Om ildens opståen skyldes elektricitet eller håndværkeres arbejde med isætning af udluftningsventiler i den udvendige pap, kunne ikke umiddelbart konstateres.

Hangarsidens udseende fremgår af fotos som FSN tog på stedet og viser en række små gennembrændinger af papet.

Indsatte styrker:

KBl, KB2, ialt 9 mand.

J1, M2, T6, T1 og S1 ialt 12 mand.

FSN: 2 U2, 1 tender, 4 F8, ca. 20 mand.

Karup mandskab fra 15.52 til 18.08:

Grupperne 1, 2 og 3 ÷ Thomsen.

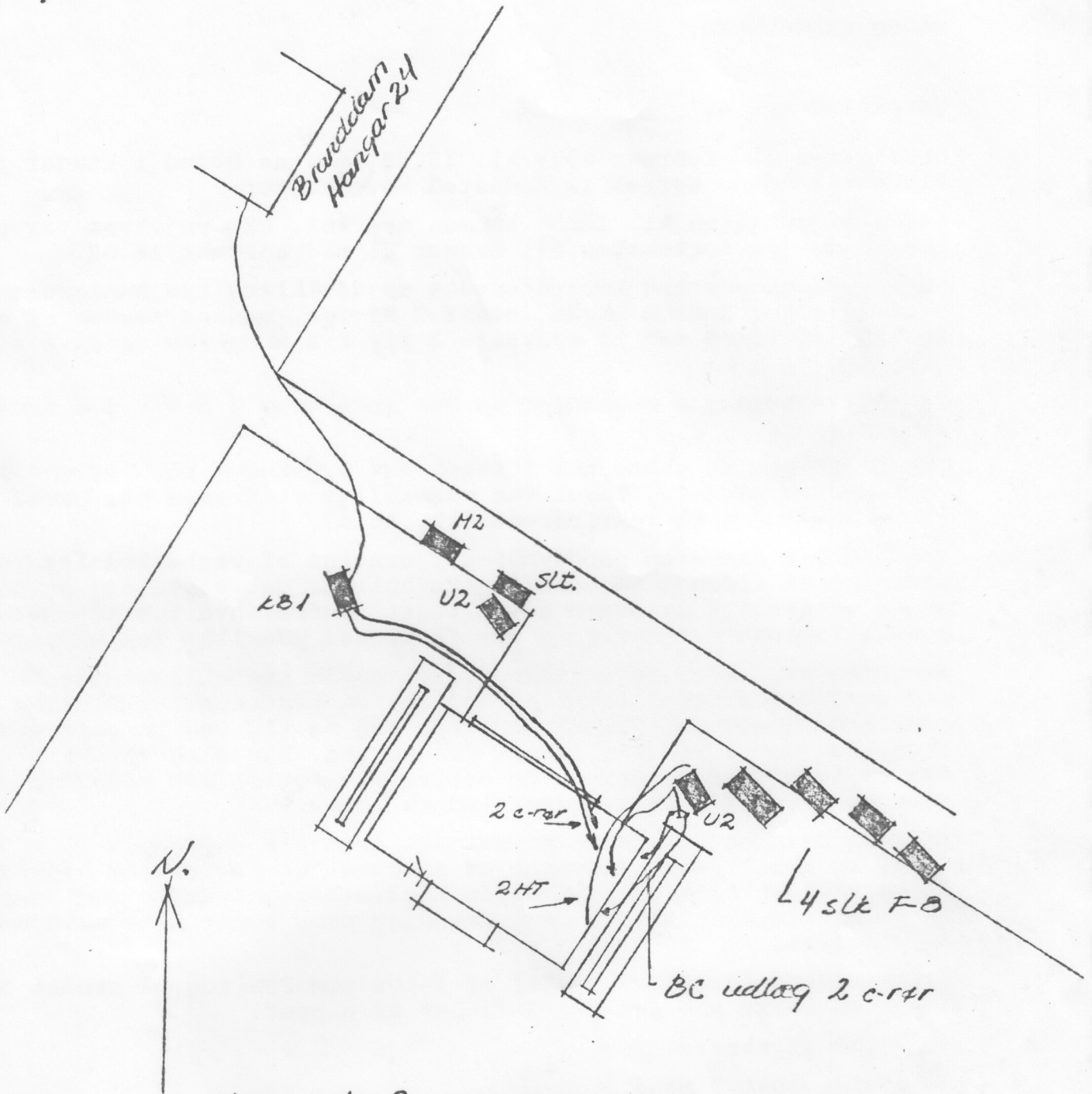
2 c-rør, håndværktøj.

Kørt 12, 1 pumptime.

Papdækkeren: Villadsens fabrikker, Ikast.

O. Røp

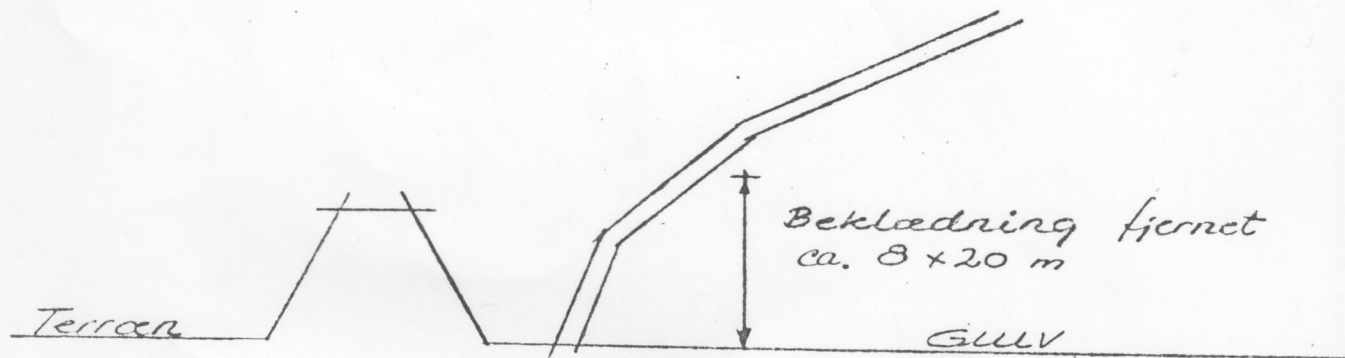
Hangar 21



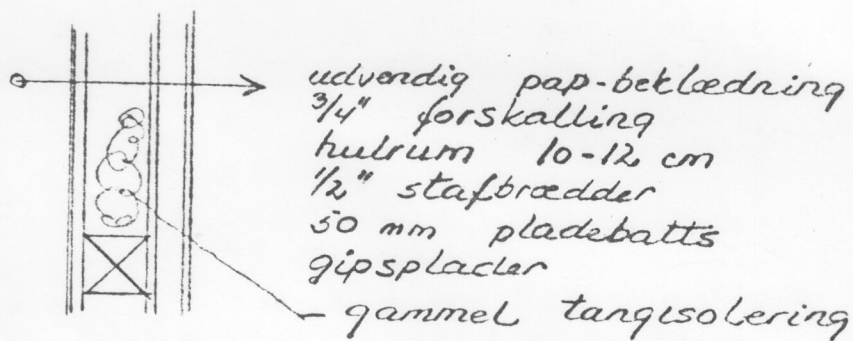
Vind 180° , 8-10 msec
vindstyrke 5

Ildens arnested ca 10m fra bygnings
nordøstre hjørne

Hangar 21



mål ~



KARBOR har følgende bemærkninger til branden og indsatsens forløb:

I modsætning til branden i hangar 16, den 18 SEP 1978 blev der i dette tilfælde slået alarm så betids, at en indsats kunne gennemføres med god effekt. En alarmering 10-15 min. senere ville have betydet, at opgaven for brandmandskabet ville have været håbløs.

Det må antages, at branden har haft en længere udviklingstid end først anslået. Hangarens tag var gennembrændt ved KARBOR ankomst. Brandens intensitet steg voldsomt, da hangarporten blev åbnet, hvilket kunne tyde på at temperaturen i bygningsmaterialerne, på dette tidspunkt var nær disse materialers antændelsestemperatur (træ ca. 300°).

Hangaren er en 30 år gammel trækonstruktion beklædt med træ og tagpap, indvendig beklædt med rock-wool - pladebatts og gipsplader (se skitsen ved Karup brandvæsens rapport). Denne indvendige beklædning har for så vidt angår gennembrænding ind mod hallen haft en brandhæmmende virkning.

Hangaren var ikke forsynet med automatisk brandsluknings- eller alarmanlæg.

Under indsatsen konstateredes et stort behov for røgventilationsmuligheder i hangaren.

Hangaren fyldtes meget hurtigt med røg, som vanskeliggjorde slukningsindsatsen selv efter at hangarporten var åbnet.

Mangelen på bærbare radioer føles meget mærkbar ved en indsats af denne karakter, idet lederen af slukningsindsatsen må løbe tilbage til sit køretøj hver gang han har behov for kontakt med henholdsvis brandstation eller slukningskøretøjer.

Modtagelse og vejvisning for den udefra kommende assistance blev foretaget af bevogtningstjenesten, hvilket fungerede yderst tilfredsstillende.


F.V.HANSEN

KARHØR har følgende bemærkninger til branden og indsatsens forløb:



Udrykning nr. 16/83.

Onsdag den 24 AUG 1983 kl. 1021 B bliver KARBOR alarmeret via alarmtryk fra ATC. Et C 130 Hercules fly meldes havareret på hovedbanen i vest (venstre hjulsæt ikke ude).

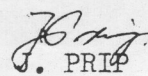
Fra KARBOR afgår ledervogn, en F-8 Crashtender, to Universaltendere og en ambulance til havaristedet.

Under kørsel til havaristedet melder personel på crashtenderen, fra standplads II, at der er brand i flyets ene motor, men at alle ombordværende er ude af flyet. Ved ankomsten er branden i motoren nedkæmpet. Rescucar beordres til at foretage indvendig efterslukning i motorgondolen med BCF og fra en crashtender udlægges HT-slange for afkøling af motor m.v. Øvrige køretøjer holdes stand by omkring flyet.

Da der på et tidspunkt var stærk tilstrømning af nysgerrige, blev bevogtningstjenesten tilkaldt og området afspærret.

Efter at indsatsen var afsluttet, blev det oplyst at vagtpersonellet på standplads I selv havde observeret, at der var noget unormalt ved flyet, hvorfor de på eget initiativ havde bemanded køretøjerne og var kørt efter flyet ned ad hovedbanen. Man var således på banen og fulgte efter flyet før dette kørte af banen. Samtidig hermed afgav man over radioen melding om observationen.

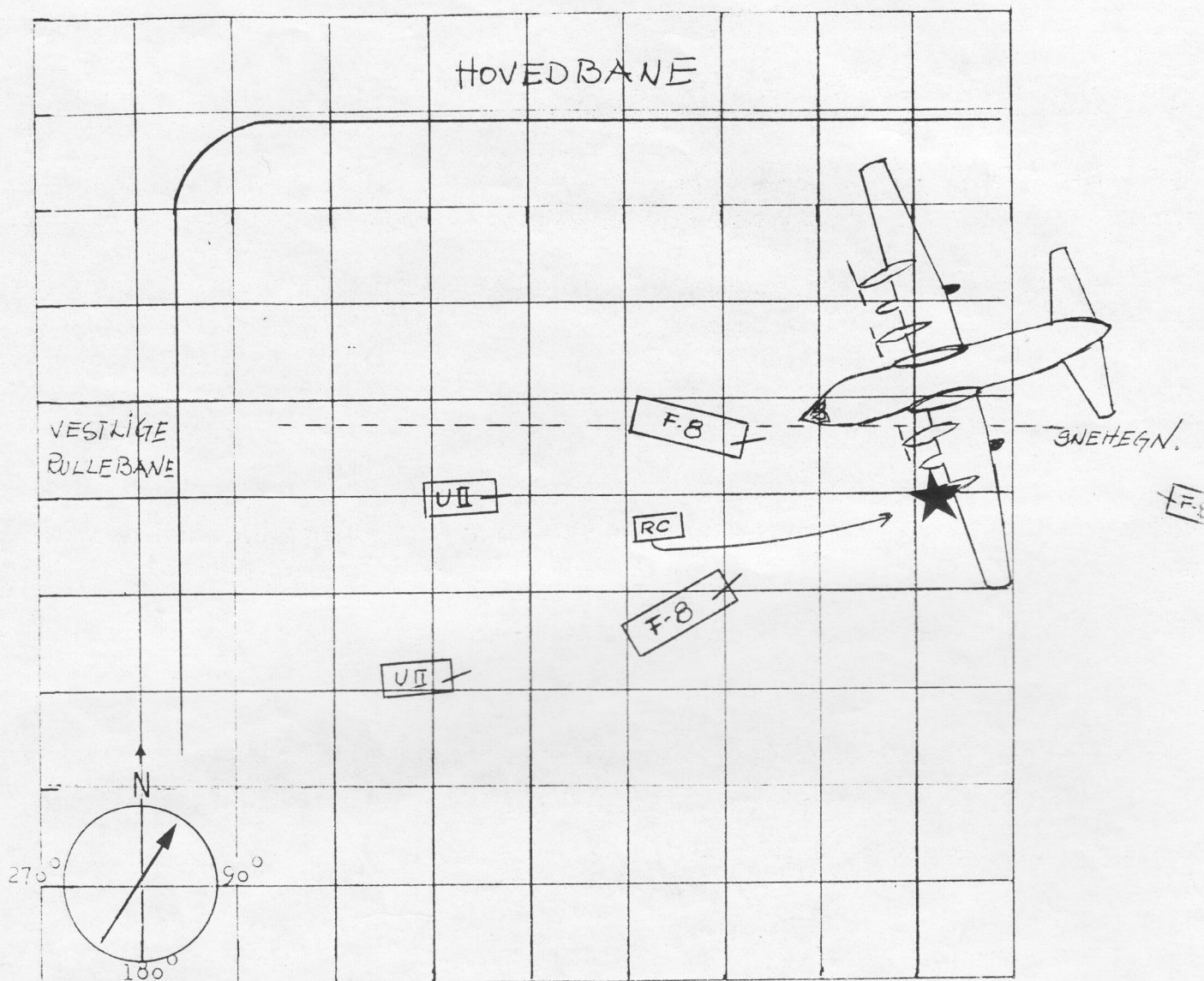
Standplads II reagerer straks på radiomeldingen og kører frem til banekanten, men kan på grund af tåge ikke se flyet og derfor ikke entre banen. Straks efter får de flyet i sigte og ser at venstre motor, netop som flyet passerer hookviren, bryder i eksplosionsagtig brand, hvorefter flyet kører af banen. Herefter entres banen, man kører frem til flyet og foretager en slukningsindsats med crashtenderens skumkanon. Samtidig evakuerer besætning og passagerer flyet. Ganske kort efter at indsatsen er påbegyndt, ankommer køretøjerne fra standplads I og de øvrige indsatte køretøjer til havaristedet og indsatsen gennemføres som ovenfor beskrevet.


J. PRIIP

seniorsergent-2
vagtleder

SKITSE OVER UHELDSTEDET

MÅLESTOKSFORHOLD: 1:650



VINDRETNING: ANGIVES MED PIL I CIRKLEN.

DATO	RAPPORTEN UDFÆRDIGET AF (GRAD OG NAVN)	UNDERSKRIFT
25 AUG 1983	Seniorsergent-2 J. Prip	<i>J. Prip</i>
DATO	LEDER BOR (GRAD, NAVN).	UNDERSKRIFT
25 AUG 1983	Premierløjtnant F.V. Hansen	<i>F.V. Hansen</i>

UDRYKNINGSRAPPORT

HÆNDELSESDATO : 24 AUG 1983. KL: 1021		RAPPORT NR : 16/83.					
1 ALARM							
METODE							
TELEFON	INTERN TLF	ALARMSKAB	RADIO				
			ANDRE <input checked="" type="checkbox"/>				
TIDER							
ALARMERET KL. 1021	ANKOMST KL. VL 1023	INDSATS SLUT KL. 1145					
ALARMERET AF: Alarmtryk fra ATC. ATC alarmeret af standplads I.		MODTAGET AF: KARBOR					
MELDINGENS ORDLYD : Et Hercules fly er havareret på hovedbanen i vest.							
ATC-OPLYSNINGER:							
FLYTYPE Hercules	ARMERING						
ANTAL PERS: 20	FUEL MÆNGDE LITER						
EVT ÅRSAG							
2 INDSATS	PERSONEL		MATERIEL				
		1. linie	2. linie	I ALT	TYPEN	1 L	2 L
	OFFICERER - SNSG	2 - 1		3	F-8	2	1
	OSG - SG	1		1	U II		2
	OKS - KS - MG	13		13	Ambulance	1	
	CIVILE				Rescuecar	1	
	TOTAL			17	Ledervogn	1	
	VAGTHAVENDE	SSG J.Prip					
BEMÆRKNINGER:							
SKADE PÅ	PERSONEL			BYGNINGER - MATERIEL			
				C 130 Hercules			

SLUKNINGSMIDLER									
VAND	<input checked="" type="checkbox"/>	SKUM	<input checked="" type="checkbox"/>	PULVER		HALONER	<input checked="" type="checkbox"/>	HÅNDSLUKKERE	
3 Udrykningens forløb									
LOKALITET - ART									
UDENFOR FSN	KOORDINAT			HAVARISTEDETS BELIGGENHED					
	AFSTAND TIL FSN								
PÅ FSN	FLYFELT				ESK - OMRÅDE				
	HOVEDBANE (lokalkort 15-J)			<input checked="" type="checkbox"/>	HANGAR				
	PARALLELBANE				DISPERSAL				
	ORP/INTERSECTION				RULLEBANE				
UHELDETS ART									
TAKE-OFF		OPSTART			TAXIING		HJULBRAND		
INDFLYVNING		REP.			TANKNING		SKUMSTRIBE		
LANDING	<input checked="" type="checkbox"/>	PARK.			NETFANG		ANDRE		
BRANDENS FORLØB : Se bilag.									
FORMODET BRANDÅRSAG					SKADE PÅ FARTØJET				
TERRÆN									
BETON - ASFALT	<input checked="" type="checkbox"/>	TØRT	<input checked="" type="checkbox"/>	BEMÆRKNINGER					
MAKADAN - GRUS		VÅDT							
JORD	<input checked="" type="checkbox"/>	FEDTET							
VEJRET									
GENERELT Tåget	VINDSTYRKE 2 knob			VINDRETNING 210 °			TEMPERATUR 14,5 ° C		
EVT SUPPLERENDE BEMÆRKNINGER TIL INDSATSENS FORLØB :									



DEPARTMENT OF THE AIR FORCE
HEADQUARTERS 435TH TACTICAL AIRLIFT WING (MAC)
APO NEW YORK 09057

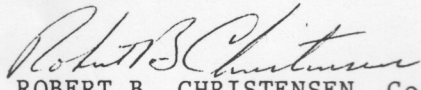
9
R. 14/9

8 September 1983

COM AIR STATION KARUP
ATTN: Col Ole Fogh
KOLVRA
7470 Karup J. Denmark

Dear Col Fogh:

I would like to express my sincere appreciation for the outstanding manner in which your crash fire rescue personnel responded to the 24 Aug 1983 C-130 emergency. Their timely response and professional actions prevented the damage from being much more extensive than it was. Had the fire in the engine continued, damage to that part of the aircraft could have been an additional 218,000 dollars. On behalf of the United States Air Force I would like to thank you and your men for your excellent service.


ROBERT B. CHRISTENSEN, Col, USAF
Safety Investigation Board President

BOR's oversættelse.

Jeg ønsker at udtrykke min oprigtige påskønnelse for den fremragende måde, på hvilken Deres redningsfolk reagerede overfor den kritiske situation med C-130 den 24 AUG. Deres hurtige reaktion og professionelle indsats forhindrede uheldet i at blive meget mere omfattende end det blev. Var branden i motoren fortsat ville skaden på denne del af flyet være blevet 218.000 dollars større. På United States Air Forces' vegne vil jeg gerne takke Dem og Deres personel for deres fortræffelige indsats.



FLYVESTATION KARUP

Kølvrå
7470 Karup J.

TH.: (07) 10 15 00

4
GENEREL BEFALING

INTERN NR. 6

6 SEP 1983

Anerkendelse

Et amerikansk C-130 Hercules transportfly kørte den 24 AUG 1983 på grund af en fejl ved understellet af banen, hvorved en motor blev beskadiget og brød i brand. Som følge af BOR vagtholdets årvågenhed blev det straks efter landingen opdaget, at noget var galt. Vagtholdet reagerede omgående og kunne derfor uden forsinkelse slukke den opståede brand.

Vagtholdet, der bestod af

Sergent S.U.B. Kjær
Konstabel J.M. Wrona
Overkonstabel H. Larsen
Overkonstabel J. Toftgaard
Overkonstabel I.F. Hansen
Overkonstabel V. Clemmensen

forhindrede derved yderligere skade på et kostbart fly og forhindrede, at passagerer og besætning led overlast.

Flyvestationen udtaler hermed sin anerkendelse af BOR vagtholdets hurtige og professionelle indsats.

O. Fogh
O. FOGH



Udrykning nr. 31 i 1984.

RAPPORT vedr. branden på "KFUM's Soldaterhjem", Herningvej 31, Kølvrå pr. 7470 Karup J., dags-dato.

Kl. 0034 indløb der pr. radio følgende alarm til mandskabet hos KB.:

"Kørsel 1 - brand på Kølvrå Soldaterhjem".

TKT, som havde inspektørvagten for bl. O. Rønberg, der var på ferie i Skagen, afgik omgående fra bopæl i I₃.

Under kørsel i byområdet spejdedes efter ildskær etc. på den mørke himmel, men der var intet at observere.

Under kørsel i byens udkant (udfor kartoffelmelfabrikkens siloanlæg), kunne der pludselig ses et ganske stort ildskær på himlen, hvorfor TKT var klar over, at der forestod en måske ganske stor indsats,- og hvorfor VB over radioen gaves underretning samt besked om at fortsætte med en slagkraftig udrykning.

Det stod således klart for TKT, at der pludselig måtte være indtruffet en forværring af branden i løbet af det seneste minut eller to.(0036-0038)

Ved fremkomsten til stedet kunne følgende ses, kl. 0039-0040:

Den 180 kvm. store barakbygning var stort set overtaget i næsten hele længden.

Ilden var brudt gennem taget ved sammenbygningen mellem barakken og salen med ekspedition og køkken m.v.. Der var ild i store dele af salens tagrum.

Der var ild i stueetagen i den nærmest barakken beliggende del af salen m.v..

Ilden stod ud af alle vinduer og døre i barakken, både ud mod haven og ikke mindst over mod boligen, som var stærk truet af strålevarme.

FSN-U₂ var med Prip og 3 mand i angreb med HT-slange og 2 røgdykkere ind gennem hovedindgangen,- men anbrebet var tilsyneladende gået i stå af årsag, som følger senere.

TKT adspurgte Prip, om der var mennesker i bygningen. Prip oplyste, at FSN havde fået oplyst, at man savnede 2 ansatte piger. Prip fik besked på at fortsætte med indtrængningen,- men med mindst en C-slange - og under iagttagelse af mandskabets sikkerhed.

TKT løb derpå om til smøgen mellem barak og bolig, hvor bestyreren, Knud Nielsen, kunne ses i færd med at køre hjemmets varevogn ud, idet denne havde stået parkeret tæt ved boligens gavl.

Hustruen, Annegrethe Nielsen, blev antruffet i færd med at redde sine børn ved hjælp af bl.a. en barnevogn, og hun adspurgtes af TKT, om alle var kommet ud, hvortil hun svarede absolut bekræftende.

(Familien har tre børn på henhv. 1 uge, 5 og 7 år gamle).

Følgende stod derpå klart for TKT:

Barakken måtte i første omgang afskrives.

Salen m.v. måtte i første færd sættes på ventelisten.

Der skulle omgående gøres en kraftig indsats for at redde den af ildspredning og ikke mindst af strålevarmen stærkt truede bolig (afstand 5,35 m.).

Da KB₁ og T₁ straks efter ankom med ialt 5 mand, gaves ordre til 2 B/C-udlæg med hver 2 C-rør. 1. udlæg bagom til smøgen mellem barak og bolig, og 2. udlæg om til sammenbygningen mellem sal m.v. og ekspedition/køkken og beboelse, vendende ud mod hovedlandevejen (se kortbilag 2).

Meningen med dette var for 1. udlægs vedkommende, at slå ilden i barakkens side over mod boligen ned, så den voldsomme strålevarme blev elimineret. Endvidere, at trænge frem til sammenbygningen hurtigst muligt fra også denne "bagside".

For 2. udlægs vedkommende gjalt det om - sammen med udlæg fra FSN-U₂ - at sikre boligen, institutionskøkkenet og ekspeditionen som det primære, og at forsøge at begrænse ilden i salen som det lidt mindre vigtige i denne første fase.

Meget hurtigt stod det klart, at KB's 2. udlæg skulle koncentrere sig om standsning af ilden mellem sal m.v. og bolig/køkken m.v., hvorimod udlæget fra FSN-U₂ skulle bekæmpe ilden i salen og i tagrummet over denne.

Det lykkedes tilsyneladende da også ret hurtigt, og så godt, at indvendig fremtrængen snart blev muligt, gennem dels hovedindgangen, - og dels ikke mindst - ved, at et køkkenvindue blev slået ind, hvorved først et, og derpå lidt senere endnu et C-rør fra KB kunne føres ind i køkken og ekspedition og derpå snart videre op i tagrummet ved sammenbygningen, idet en loftslem i køkkenets baggang mod smøgen benyttedes.

På denne måde lykkedes det ved et godt samarbejde mellem FSN og KB, at standse ilden ved den tidligere bygningsgavl mod det store restaurationskøkken, - idet dog det foranliggende ekspeditionslokale blev totalt ødelagt.

Det skal dog anføres, at ituslåningen af omtalte køkkenvindue skete i huj og hast, da ilden var lige ved at tage magten fra mandskabet, - men hvilket altså forhindredes ved den forstærkede indvendige indsats.

Straks efter indsættelsen af 1. udlæg i smøgen mellem barak og bolig blev det oplyst, at der helt inde i krogen henstod 2 stk. 11 kg. F-gasflasker. Selvom disse stod helt opad muren, var der dog både en dør til ekspeditionslokalet (som var overtændt) og til barakken (som var itu med udfarende store flammer), hvorved det stod klart, at flaskerne skulle afkøles omgående, - hvilket 1. C-rør fik ordre til samtidig med, at 2. C-rør ("FOG-JET"-C-rør) fik ordre til at sikre første rør og boligen mod den voldsomme strålevarme, som var meget generende og meget truende.

Denne samordnede indsats lykkedes så godt, så sensg. Prip kort efter kunne trænge frem og redde F-gasflaskerne ud, - hvorefter den egentlige slukning kunne genoptages. Det viste sig, at begge flaskerne var halvt fyldte.

Det skal dog nævnes, at Prip udviste en ikke ringe grad af mod ved at gå så tidligt frem til flaskerne, som han gjorde.

Da TKT straks ved ankomsten til stedet kontaktede Prip, oplyste denne, at han netop havde rekvireret endnu et slukningskøretøj fra FSN, nemlig en F₈ -Rosenbauer Crash-Tender med 3000 liter vand, hvorved FSN ialt ville have 3 køretøjer på stedet (LDVG, U₂ og F₈) med ialt 4 mand og en leder (Prip). Brand- og redningsstationen på FSN-Karup affolkedes således totalt i et vist tidsrum, da kunne dette mandskab på 4 mand og en leder er på vagt om natten.

Da F₈ straks efter ankom, gav TKT denne ordre til at forsyne KB₁ med vand da vandforsyningsproblemet, indsatsens omfang contra det samlede begrænse de mandskab taget i betragtning, var ved at blive ret stort. KB₁'s tankbeholdning på 3500 liter opbrugtes netop, som forsyningen fra F₈ var etableret.

Det skal nævnes - som det er omtalt før i andre rapporter, - at det absolut ville have været en fordel for begge parter, hvis der havde været mulighed for radiokommunikation mellem lederne fra FSN og KB (Prip og TKT).

Kl. ca. 0015 sad nogle soldater i TV-stuen i den imod sammenbygningen vendende ende af barakbygningen og så TV, da apparatet gik ud, hvilket blev taget som en opfordring til at forlade stedet.

Kl. ca. 0028 var bestyrer Knud Nielsen og to ansatte piger ved at være færdige med oprydningen efter dagens aktiviteter, hvorefter den ene af pigerne, Anette Baade Andersen, ville begive sig til sit værelse i den fjerneste ende af barakbygningen. Da hun passerede døren ind til det pige værelse, som var beliggende lige opad TV-stuen, opdager hun voldsom brand i rummet.

Hun alarmerer Knud Nielsen, der sad på sit kontor i boligen, hvor kontovinduet vender ud mod smøgen.

Knud Nielsen foretager opringning til FSN-KARBOR og afgiver alarm-melding om branden kl. 0030.

Sensg. Prip bliver informeret, og giver ordre til afsendelse af U₂, og kører samtidig til stedet i LDVG, - efter forinden at have givet ordre til KARBOR's telefonvagt om at følge den stående procedure, hvorved vagten foretager opringning til VB, som modtager meldingen kl. 0032.

Kl. 0034 foretog VB radioalarmering af KB's mandskab, hvorefter dette rykker ud, som beskrevet i det forgående.

Ved Prip's og U₂'s ankomst oplystes mandskabet om, at der befandt sig 2 ansatte piger i hvert sit værelse i baraklængen!

Knud Nielsen var selv i færd med at angribe ilden gennem et bortbrændt vindue fra havesiden ind i det pågældende værelse, hvor ilden kan formodes opstået, idet en 6 kg. CO₂-slukker og en 6 kg. pulverlukker fra institutionens beholdning af brændmateriel benyttedes, - men uden nogen virkning overhovedet.

Prip indsatte straks 2 røgdykkere med HT-slange gennem hovedindgangen og videre frem gennem TV-stuen til omtalte værelse med nærmeste omgivelser, - herunder de truede naboværelser.

Da røgdykkerne var trængt næsten helt frem skete der en pludselig og voldsom overtænding (røggasekspllosion?) af hele baraklængen og de tilstødende dele af salen m.v., ligesom ilden også pludselig var næsten overalt i tagrummet (gitterspær) over barakken, og i store dele af det i åben forbindelse værende tagrum (gitterspær) over salen m.v..

Røgdykkerholdet måtte skyndsomst returnere, - og kunne af TKT konstateres ret chokerede over det hændte.

Da TKT ankom straks efter, gaves røgdykkerne ordre til at slappe lidt af og få orden på udstyret, samt trænge ind påny, men med en C-slange og absolut funktionsdygtigt apparatur, samt under iagttagelse af personlig sikkerhed.

Da TKT derpå straks efter antraf fru Annegrethe Nielsen, og derved blev klar over, at der ingen personer opholdt sig i bygningen, blev FSN's røgdykkere informeret herom, - hvorefter indsatsen fortsattes, som omstående beskrevet.

Straks efter alarmens indgåelse afsendte VB M₃ og T₃, ligesom brandinspektør E. Kløve (EK) afgik fra bopæl i I₁.

Under kørsel på hovedlandevejen fra Viborg, ca. 12-15 km. fra stedet, kunne EK på himlen se det store brandskær, hvorfor han - under hensyntagen til ferieperioden, og derfor den begrænsede mulighed for tilkaldelse af ekstra brandmandskab fra egen og fra Karup-stationen - over radioen gav sin vagtcentral ordre til at rekvirere assistance fra Civilforsvarskolonnen i Herning (CF), som straks, kl. 0053 blev bedt om at sende en slangegruppevogn, en brandgruppevogn og en A-sprøjte.

CF ankom til stedet, kl. 0125 med slangegruppevognen, brandgruppevognen og en pionertender, idet den udrykningsklare A-sprøjte med mandskab var udstationeret som "Week-end - ferievagt" på Aarhus Brandstation.

CF gaves af EK ordre til udlæg af vandforsyning fra åbent vand (branddam ca. 100 meter inde på FSN-Karup's område), hvilket skete under anvendelse af pumpe, A og B-slanger tværs over hovedlandevejen, og hvilket var tilendebragt kl. 0141.

Ligeledes blev CF bedt om etablering af lysanlæg fra pionertenderen, hvilket var i funktion, kl. 0145.

CF mødte med ialt 11 mand plus lederen, som var korpismester Lund, idet den sædvanlige vagthavende delingsfører var med vagtholdet i Aarhus.

Politivagten fra FSN bistod med regulering af den efterhånden tiltagende lastvognstrafik på Hovedlandevejen, og med at holde de tilstrømmende nysgerrige på afstand.

Foruden kriminalass. Jens Christensen, Viborg Politi, deltog også mand-
skab fra ordenspolitiet i Viborg med færdselsreguleringen m.v..

Da EK ankom, opdeltede denne og TKT lederopgaverne imellem sig således, at
TKT fortsat tog sig af den primære slukningsindsats, og EK tog sig af den
mere eksterne organisering incl. indsætningen og organiseringen af de
fremkomne styrker (CF og FSN som helhed) samt ikke mindst vandforsyningen.

Foruden vandforsyning til KB₁ fra P₂ i den første fase, modtoges også vand
fra M₃, indtil vandforsyning fra C-Brandhane på Håndværkervej, ca. 200 m.
borte, var etableret af mandskab fra VB (B-udlæg med pumpe).

Denne vandforsyning kunne med nød og næppe anvendes, da det kneb meget
med tilstrækkelig ydelse fra omtalte brandhane, der står ved en ældre
vandforsyningsledning af lille dimension (50-60 mm.).

Det var derfor en vandforsyningsmæssig lettelse, da CF fik sit A/B-udlæg
etableret.

På det tidspunkt, da problemet med F-gasflaskerne pågik, - da strålevarme-
påvirkningen mod boligen, der er beliggende i 5,35 meters afstand fra den
dog mod boligen med teglsten skalmurede baraklænge, udøvedes, og da der
endnu ikke var sikkerhed for, at boligen kunne reddes, - blev det mellem EK
og TKT aftalt, at man for en sikkerheds skyld skulle påbegynde en udrøm-
ning af bohove fra boligen gennem havedøren mod terrassen, men forsigtigt!

Et par politisoldater fra FSN blev udpeget som ledere af denne rømning,
idet 5-6 af de tilstrømmende voksne tilskuere anvendtes som egentligt
mandskab. Brandmandskabet som sådant havde alle rigeligt at gøre med sel-
ve slukningsindsatsen, og kunne derfor ikke bistå med udrømningen.

Da det lidt efter stod klart for TKT, at boligen sikkert kunne reddes,
gav TKT udrømningsmandskabet besked på at tage det roligt (-idet der var
konstateret en ret voldsom fremfærd hos nogle af de frivillige hjælpere).

Da det endvidere straks efter stod klart for TKT, at boligen blev reddet,
standsedes udrømningen af bohove straks. Da var opholdsstuen rømmet, men
ikke andre rum.

TKT måtte knuse termoruden i omtalte terrassedør for at kunne åbne denne
indefra, da indtrængen i boligen absolut ikke var muligt på grund af den
stadig på dette tidspunkt ret voldsomme strålevarme udfor de egentlige
adgangsdøre i smøgen langs baraklængen (se tegningsbilag).

Kl. 0240 tilkaldte EK FALCK/ZONEN, Kjellerup, for afdækning af de af
brandmandskabet og strålevarmen beskadigede/knuste glaspartier i boligen,
hvilket ret hurtigt blev udført.

Da slukningsindsatsen var så vidt fremskredet, at der kunne blive tid til
andre ting, indsattes mandskab fra KB, VB og CF for vandopsamling i in-
stitutionskøkkenet og kælderrummene under dette og noget af boligen.
Hertil anvendtes vandskovle og store kar m.v..

Da CF ankom og havde foretaget sine udlæg, kunne slukningsindsatsen selv-
sagt forstærkes, - og efterslukningen påbegyndes.

Under såvel slukningen som efterslukningen blev mandskabet givet ordre
til at være så skånsomt som muligt m.h.t. resterne af det pigeværrelse,
hvor i ilden kan formodes opstået, - selvom alt var bortbrændt til stort
set gulvniveau. Brandårsagen var ikke og er stadig ikke i skrivende stund
klarlagt, - hvorfor mulighederne i samme forbindelse ej heller kan udeluk-
kes.

Den egentlige efterslukning var tilendebragt kl. 0405, hvorefter inddrag-
ning af slanger og material påbegyndtes, og herefter KB og VB kunne for-
lade stedet, kl. 0425, - hvorimod CF først hjemkørte lidt senere.

Efter fornøden optankning og klargøring afmeldtes der fra KB til VB, kl.
0455.

Efter forudgående aftale ved slukningens tilendebringelse kørte TKT og brandmand E. Stenbye (i I₃ og KB₁) påny til stedet, kl. 0630, for kontrol af efterslukningen, hvorunder konstateredes så mange "ildreder" etc., så denne 2. efterslukning først - efter forbrug af 1700 liter vand og 1 D-slange (kommutteret)-var tilende med afmelding fra brandstationen, kl. 0815.

Særlig ildreder i det i større flager nedstyrtede tagpaptag med mange lag tagpap på brædder var svær at få bugt med, - ligesom det også brændte i krybekælderen under trægulvet i det værelse, hvor ilden formodes opstået, idet gulvet her ikke kunne brydes op af hensyn til den senere efterforskning.

Også på langs under den ikke havede men med mineraluld ekstraisolerede brede og lange gangbro på gitterspærne over sal-længen var der ild i hulrummene mellem den oprindelige lavere isolering og gangbroen.

Kort beskrivelse af bygningsmassen:

Baraklængen på 180 kvm. med ca. 40 kvm. stor underliggende kælder opførtes i år 1946/47, og bestod af trægulv over krybekælder, yder- og skillevægge af forskalling, lægter, staffbrædder og med "bløde" beklædningsplader senere påsat det afsnit i den fjerneste halvdel, hvor var indrettet gang, 4 piveværelser, forgang og badeværelse.

Loftet bestod af træ, og tagkonstruktionen af trægitterspær med adskillige lag gammelt tagpap på prædder. Der var isat nye termoruder overalt. I alle yder- og skillevægge var der hulrum.

-Dog var ydervæggen mod bolig-siden fornyet i år 1982 med delvis teglmuret, delvis Gasbetonblokmuret indervæg og en hel ny formur af teglsten i hele længden.

Den 318 kvm. store længe på langs af hovedlandevejen, indeholdende scene og scenekælder m.v. i den fjerneste ende, en stor forsamlingsaal i midten, forgang med toiletter og et ekspeditionsområde op mod boligen og sammenbygningen, opførtes i år 1968, hvor en ældre barakbygning af mindre omfang sammesteds fjernedes. Der er termoruder overalt.

Ydervæggene består af teglhulmur. Skillevæggene af tegl. Loftet beklædt med 13 mm gibsplader. Taget af præfabrikerede gitterspær (tandpladespær) tækket med Eternit bølgeplader.

Gulvet består af beton, belagt med tæppestof.

Den 138 kvm. store bolig med det tilstødende/mellemliggende 36 kvm. store institutionskøkken er opført i år 1975 til erstatning for et ældre og mindre barakbyggeri sammesteds.

Yder- og skillevægge består af teglsten.

Gulvene består af dels beton på jord, dels LECA-elementdæk over den store kælder. Alle gulvene var belagt med dels tæppestof, - dels klinker og vinyl.

Taget består af trægitterspær (tandpladespær), tækket med Eternit bølgeplader.

Lofterne var i køkkenet beklædt med gibsplader, og i boligen, dels med gibsplader, dels med træ.

Der er termoruder overalt.

Mellem den egentlige bolig og det i åben forbindelse med ekspeditionslokalet værende køkken, er der etableret en BS-60 sektionsvæg tæt mod tagunderside, - ligesom også kælderen er brandadskilt.

Den 52 kvm. store og ikke på noget tidspunkt brandtruede carport fra år 1975, er opført af teglhulmur med vandret tag af tagpap på vandfaste træplader.

Den 38 kvm. store tagoverdækning fra år 1984, beliggende mellem boligen/køkkenet og baraklængen, er med kraftige plankespær, tækket med vandret tagpap på vandfaste plader, hvori er ilagt nogle store polyester-ovenlys ca. midt på.

Dette tag er uden egentlig underbeklædning, idet kommunen dog forlangte udført et 1,2 meter bredt brandsikrende/brandhæmmende bælte i hver side op mod boligen og mod baraklængen.

Disse bælte, der består af kompakt opsat Rockwool brandbatts på tråde med underbeklædning af 8 mm glat Eternitplade og lodret afslutning af samme materiale op mod tagbelægningen (mellem spærene), - bestod til fulde den voldsomme prøve, som særlig bæltet langs baraklængen blev udsat for. Således formåede flammerne, der stod ud af en dør og 2 vinduer under taget, ikke at antænde, - hvorimod ovenlysene blev noget bruntfarvede ved de nærmeste kanter.

Brændte/beskadigede bygningsdele (-i store træk):

Baraklængen er totalt nedbrændt.

I sal-længen er scenerummet og scenekælderen uskadte på nær røgskade.

Selve salen er stærkt brandskadet i den nærmeste halvdel, og noget mindre ødelagt i området nærmest scenen, - men stærkt røgskadet.

Forgang og toiletter er røgskadede.

Ekspositionslokalet/området er stort set totalt ødelagt.

Hele tagkonstruktionen er ødelagt over denne længe på nær nogle spærfag over scenen, som formodes at kunne reddes.

De spær, der er forbrændte i toppen (svækket tandpladesamling i kippen) skal dog udskiftes.

Køkkenet blev noget skadet af ild, men er ellers betydeligt røgskadet.

Tagkonstruktionen over køkkenet er kun lidt beskadiget, idet 2-3 spær skal udskiftes, - men har ellers været udsat for vandskade.

Boligen beskadigedes ikke, på nær 1 termorude, som sprang p. gr. af strålevarmen, en knust termorude?! og den ligeledes knuste rude i terrassedøren. Endvidere blev en aftrækshætte på tagfladen, vendende over mod baraklængen totalt deformeret af strålevarmen, - hvorimod udhæng og zinktagrenderne ingen skade tog.

Alle træpartier på boligens side mod baraklængen er dog varmepåvirket således, at træet har "svedt" harpiks etc., ligesom overfladebeskyttelsen er krakelleret.

Tagoverdækningen tog som nævnt ingen skade, - bortset fra de brunede/gulnede ovenlys.

Den fritliggende carport tog ingen skade overhovedet.

Træydervæggen i baraklængen (siden mod haven) er dels væltet ud, dels totalt bortbrændt udfør det værelse, hvori ilden formodes opstået.

For TKT fremgik det dels under brandforløbet, - dels nu bagefter, ret tydeligt, at den tilsyneladende længste og voldsomste brandpåvirkning må være sket i eller omkring nævnte pigeværelse, - idet også taget over dette værelse var mest bortbrændt i brandens første fase.

At der i barakken var store vægflader med hulrum - og det forhold, at der på væggene i "personaleafdelingen" i barakbygningen endvidere var opsat "bløde" beklædningsplader, har sikkert medvirket til det ret voldsomme brandforløb, der indtraf i netop denne længe, - og har sikkert også været medvirkende til den røggasekspllosion, der må være opstået i brandens indledende fase (som omstående nævnt)?.

Termoruderne overalt i denne længe har måske også bevirket, at branden kunne nå at blive "godt varm", før noget af bygningen (glaspartierne?) har åbnet sig, - og derved desuden bevirket, at måske store mængder af røggasser har kunne samle sig uantændte, før ilden "fik luft"?

Den logerende i omtalte pigeværelse, frk. Inge Pedersen, tog på Week-end lørdag formiddag, hvor ilden først udbrød ved midnatstid natten mellem søndag og mandag. Kriminalpolitiet i Viborg m.v. foretager undersøgelser m.h.t. omstændighederne omkring brandens opståen.

Bemærkninger til selve slukningsindsatsen:

Bedømt af TKT forløb indsatsen og samarbejdet med de indsatte styrker fra 4 brandvæsener plus politiet og FSN's politivagtstyrke ganske udmærket.

-Kun var det - som omstændene nævnt - ønskeligt, hvis der må kunne etableres en radiokommunikation mellem lederen af KB og lederen af KARBOR's hold, - ganske særligt i den første hektiske fase, hvor sekunderne er kostbare, og hvor derfor "spildt tid" med at opsøge hinanden på anden vis kunne undgås.

Mandskab og materiel m.v.:

Køretøjer:

KB. I₃, KB₁ og T₁ med ialt 6 mand incl. vicebrandinspektør.

VB. I₁, M₃ og T₃ med ialt 6 mand incl. brand- og vicebrandinspektør.

KARBOR LDVG., U₂ og F₈ med ialt 5 mand incl. lederen (Prip).

CF. SLVG, BRGRPVG. og PTDR. med ialt 12 mand incl. lederen (Lund).
-Ialt 12 køretøjer.

Mandskab (-og tid for KB):

KB. Mogens Nielsen, Benny Jensen, Erik Stenbye, Fl. Jacobsen, E. P. Larsen og T. K. Thomsen. Ialt 6 mand.

Tid: Mogens Nielsen, E. P. Larsen, Fl. Jacobsen og Benny Jensen, alle fra kl. 0034 til 0455, - eller aflønning for 5 timer.

Erik Stenbye og T. K. Thomsen, begge fra 0034 til 0455, og derpå igen fra 0630 til 0815, - hvorved Stenbye skal aflønnes for ialt 7 timer.

VB. 6 mand, incl. bi. E. Kløve og vbi. Tage Andersen.

KARBOR Ialt 5 mand incl. lederen, sensg. Prip.

CF. Ialt 12 mand, incl. lederen, korpsmester Lund.

-Ialt 29 mand indsat ved den primære slukningsindsats, - foruden vagtmandskab fra politiet og FSN, - og foruden mandskab fra F/Z for afdækning.

Slanger og materiel:

KB. 30 meter B, 180 meter C og 50 meter kommuteret D-slange.
2 afgrenere, stiger og diverse værktøj.

VB. 255 meter B og 75 meter C, 1 afgrener og diverse stiger og værktøj samt et lysgeneratoranlæg.

KARBOR 30 meter C og 60 meter kommuteret HT-slange plus 2 sæt røgdykkerudstyr.

CF. 75 meter A, 150 meter B og 210 meter C-slange, 1 A/B-afgrener og 1 B/C-afgrener plus diverse stiger og lystilrigning fra PTDR.

-Ialt 75 meter A, 435 meter B, 495 meter C, 60 meter HT og 50 meter kommuteret D-slange. Ialt 5 afgrenere.

Strålerør:

KB. 3 C-hanerør og 1 "FOG-JET" C-rør samt 1 D-tåge/strålerør.

VB. 1 C-rør.

KARBOR 1 C-tåge/Strålerør og 1 HT-rør.

CF. 4 C-rør.

Pumpetider:

KB. 3 3/4 time plus 1 1/4 time = 5 timer med KB₁.

VB. 3 1/2 time med M₃ plus noget med T₃.

KARBOR Skønsmæssigt 1 time med henhv. U₂ og F₈.

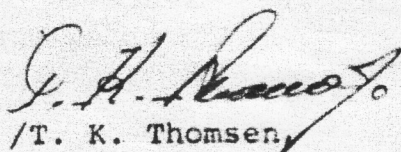
CF 3 timer med efterløberpumpe ved branddam.

Køreafstande for KB:

6 km. for T₁ og ialt 12 km. for KB₁ og I₃.

Vandforbrug:

Stort set umuligt at anslå.



/T. K. Thomsen,

Vicebrandinspektør.

Kopi af denne rapport med bilag er efter aftale/ønske tilstillet følgende:

Viborg Brandvæsen.

Kriminalpolitiet i Viborg.

KARBOR - FSN-Karup.

Midtjydske CF-kolonne, Herning.

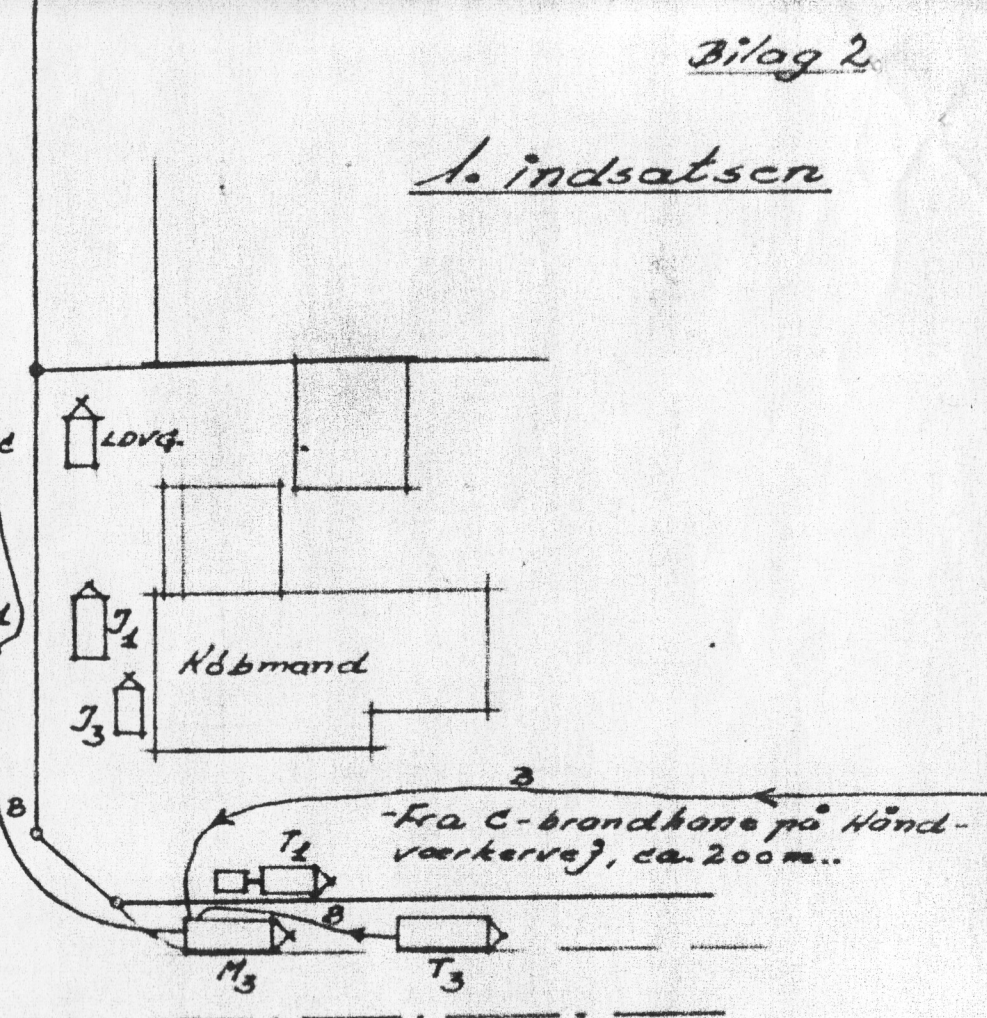
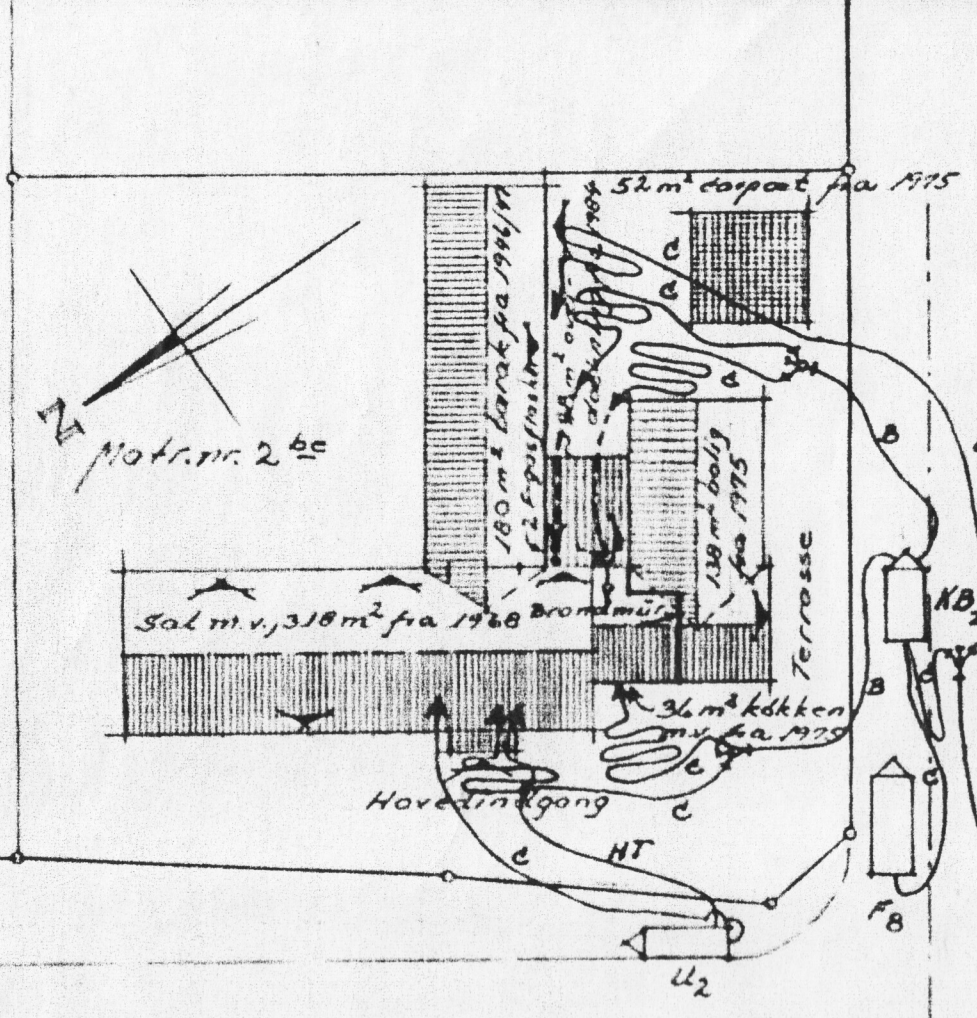
Soldaterhjemleder Knud Nielsen, Kølvrå.

+ 3 bilag.

Udrykning nr. 31 i 1984.Anvendte forkortelser:

— Styrker —	VB.	: VIBORG BRANDVÆSEN
	KB.	: KARUP BRANDVÆSEN
	KARBOR	: Brand og redningstjenesten på Flyvestation Karup.
	CF.	: Civilforsvarskolonnen fra Herning.
—	FSN.	: Flyvestation Karup (-fortrinsvis vagtmandskab).
— Materiel —	M ₃	: Den primære A-sprøjte fra VB.
	T ₃	: Tankvogn fra VB.
	I ₁	: VB's inspektørvogn, bemannet med EK.
	KB ₁	: KB's primære slukningskøretøj.
	T ₁	: KB's slangetender.
	I ₃	: KB's inspektørvogn, bemannet med TKT.
	U ₂	: Universal-slukningskøretøj fra KARBOR.
	LDVG.	: Ledervogn fra KARBOR, bemannet med lederen, sensg. Prip.
	F ₈	: Crash-Tender fra KARBOR.
	SLGV.	: Slangegruppevogn fra CF.
BGRPVG.	: Brandgruppevogn fra CF.	
PTDR.	: Pionertender fra CF.	
— Ledere —	EK.	: Brandinspektør Erik Kløve, VB..
	PRIP	: Vagthavende leder, sensg. Prip, KARBOR.
	LUND	: Korpsmester Lund, CF..
	TA.	: Vicebrandinspektør Tage Andersen, VB..
	TKT.	: Vicebrandinspektør T. K. Thomsen, KB.
	Politi	: Ordens- og kriminalpolitiet i Viborg.
F/Z	: FALCK/ZONEN, Kjellerup.	

1. indsatsen



Hovedlandevej Viborg-Herning (Herningvej)

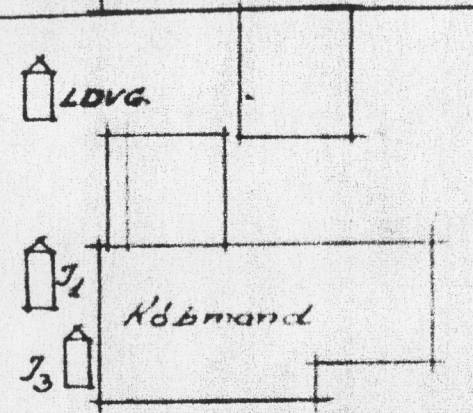
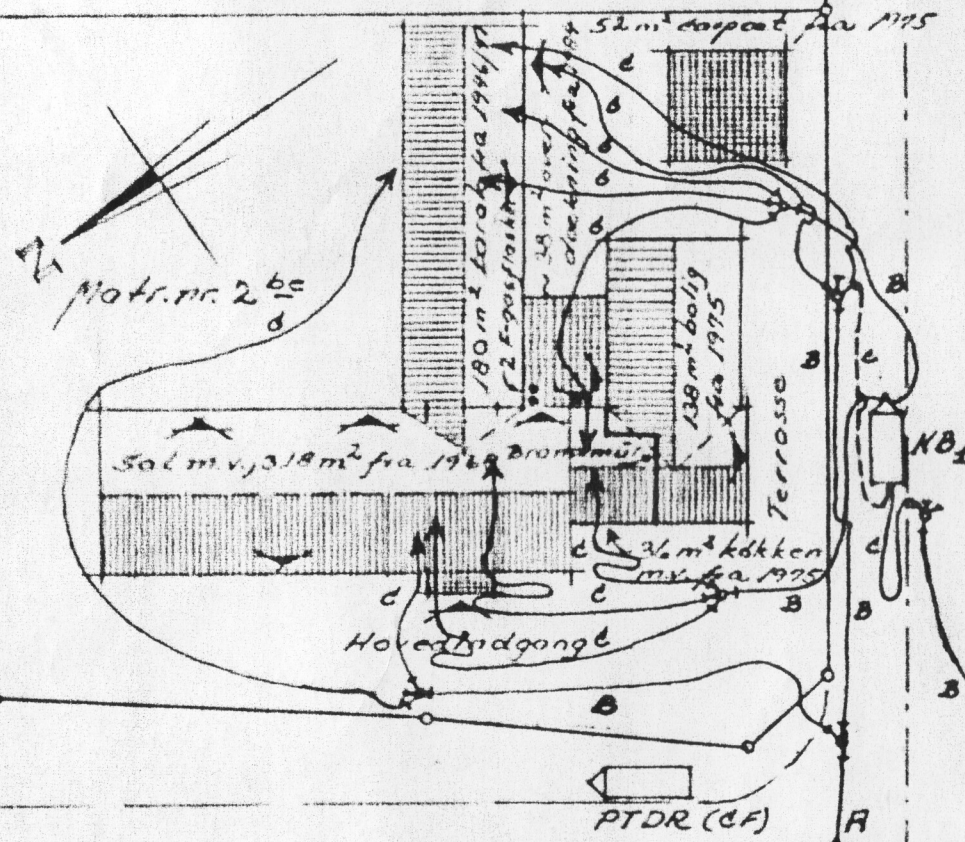
Mål 1:500

Hovedoverkørsel til Flyvestation Karup

Indsats- og situationsplan vedr. branden på KFUM's Soldaterhjem, Herningvej 31, Kølvrå pr. 7470 Karup J., den 9. juli 1984.

T. K. Thomsen,
Karup brandvæsen.

Endelig indsats



Hovedlandevej Viborg-Herning (Herningvej)

Mål 1:500

Hovedoverkørsel til Flyvestation Karup

CF ledning af A og B-slange fra pumpe, ca. 100 m inde på FSN-Karups område (branddom)

Indsats- og situationsplan vedr. brand på KFUM's Soldaterhjem, Herningvej 31, Kølvrå pr. 7470 Karup J., den 9. juli 1984.

T. K. Thomsen,
Karup brandvæsen.



CHEFEN
FOR
FLYVESTATION KARUP



Til
Seniorsergent Jørgen Prip

Vedlagt viderebringes den fra Chefen for Flyvertaktisk Kommando modtagne takkeskrivelse vedrørende deltagelse i fyrværkerikatastrofen i Kolding.

Samtidig tilslutter jeg mig anerkendelsen for den fremragende indsats, der blev ydet under slukningsarbejdet.

S.M. POULSEN



CHEFEN
FOR
FLYVERTAKTISK KOMMANDO

8. november 2004

Være POM,

Dine svende har i forbindelse med fyrværkeri-katastrofen i Kolding den 3. november 2004 og de efterfølgende dage ydet en enestående indsats i bekæmpelsen af katastrofen og eftersluktningssarbejdet.

En meget vanskelig og farlig opgave, som ikke formelt kan siges at være et kernekompetenceområde, er blevet løst meget professionelt. Samarbejdet med andre myndigheder har i den grad været medvirkende til at placere Flyvevåbnets personel og materiel som dygtige og kompetente samarbejdspartnere i det danske totalforsvarsberedskab og dermed som bidragsydere til det danske samfund.

De daglige opgaver er i stort omfang blevet løst samtidig med den ekstra store indsats, hvilket for mig vidner om høj grad af fleksibilitet.

Det er derfor glædeligt for mig at blive bekræftet i, at Flyvevåbnet er i besiddelse af meget kapable, fleksible og beredte medarbejdere.

Jeg udtrykker således min største anerkendelse for det fremragende arbejde i en meget risikofyldt operation, og beder dig om at viderebringe denne meget velplacerede "well done".

Med venlig hilsen,

LEIF SIMONSEN
generalmajor

Afskedsreception

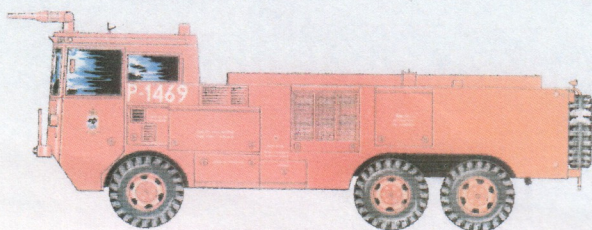


Det ville glæde mig at se dig / jer til en sammenkomst i propel messen (gamle bar)
fredag den 24/11 2006 kl. 12.30 – 15.30.

Af hensyn til køkkenet ønskes tilmelding senest
mandag den 20 / 11 -06

Med venlig hilsen

Jørgen Prip
KARBOR
86882361



O-10



EAGLE 6