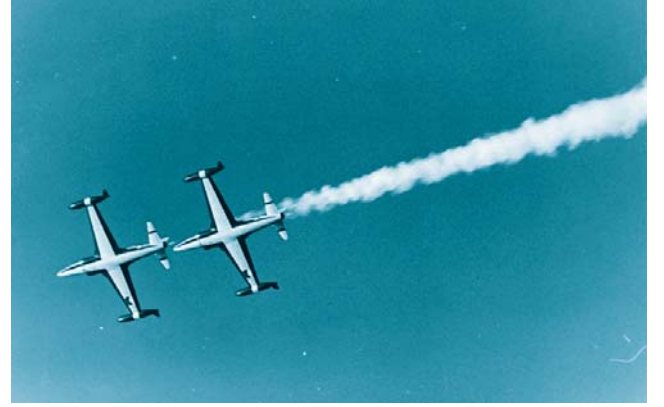




• Vier Lockheed T33 trainingstoestellen van het befaamde demonstratieteam maken een oefenvlucht boven West-Brabant.



• 24 juli 1957. Eerste team van Whisky Four. Teamleider Willson en de 1e luitenants Blaauw, Mik, Van Oorschoot en Van Kemenade.



• In de laatste fase van het bestaan van Whisky Four kregen alle teamleden een eigen T-33A-vliegtuig, voorzien van witte rook.

## Twoe vliegers van Whisky Four komen na crash om het leven

Het is 8 juni 1965. Het nationale demonstratieteam Whisky Four van de Koninklijke Luchtmacht (KLu) crasht met twee Lockheed T33 trainingstoestellen tijdens een open dag op thuisbasis Woensdrecht. Liefst 18.000 mensen zien het ongeluk gebeuren. De kapitein-vliegers Hans Sommer (32) uit Eindhoven en de 28-jarige Bergenaars Rudy Liem komen om het leven. Hoe het ongeluk heeft kunnen gebeuren, is tot op de dag van vandaag een raadsel. De gepensioneerde Piet Michielsens uit Bergen op Zoom maakte als sergeant crewchiel deel uit van de grondploeg van Whisky Four. Een tijd geleden is hij in opdracht van de KLu begonnen met het schrijven van een boek over het demonstratieteam.

Door Leo Elenbaas

Het is zomer 1957. De Jachtvliegchool (JVS) op Woensdrecht krijgt de organisatie toegeschoven van de jaarlijkse squadronmeeting. "Een typisch luchtmachtfestje waarbij de beste vliegers van de diverse squadrons elkaar in een sportieve vliegstrijd naar het leven staan met als doel: het in de wacht slepen van een niet-bestaande droomtrofee. Voor vliegbasis Woensdrecht was het een onverwacht uit de lucht gevallen opdracht. Heel uniek!

Nooit eerder was een dergelijk evenement gehouden bij een niet operationeel onderdeel", weet Michielsens te vertellen. Het werd een dag om nooit te vergeten. De operationele vliegers, de crème de la crème vanuit heel Nederland, werden op Woensdrecht met alle egrams van de spreekwoordelijke Brabantse gastvrijheid ontvangen. De rustieke omgeving inspireerde de ruige straalgerriders vervolgens tot staaltjes hogeschoolrijden zoals nimmer in den lande was vertoond. Zij overvleugden zelfs vele malen de vliegkunsten van het vooroorlogse stuntteam Vijf Vingers aan één Hand van kapitein Willem Versteegh. De 'échte' luchtmachtstunters stonden perplex!

### Echte binke

Het jaar erop mocht dat niet meer gebeuren. Woensdrechtse vliegers namen daarna zelf het heft in handen. Onder aanvoering van de onverbeterlijke Schot Geoffrey Willson werd met Willem Blaauw, Chris Mik, Toon van Oorschoot en Jan van Kemenade een team geformeerd en een begin gemaakt van - wat later bleek - een jarenlange traditie. "Het waren allemaal jonge luitenantjes, maar voor ons sleutelaars waren het echte binke waar we toch wel tegen op zagen", zegt Michielsens. De naam van het team? Whisky! 'Naar goed Schots gebruik en uitdrukkinggevend aan het feit dat we van Woensdrecht komen is de naam Whisky' besliste Willson. (In het militaire alfabet wordt de letter w als whisky aangeduid.) Michielsens: "Dat zijn eigen naam met een whiskysoort begon en hij een groot liefhebber was van een stevig glas, vergat hij gemakshalve te vertellen. Maar dat zijn onverbeterlijke chauvinisme in deze beslissing een hoofdrol vervulde, staat buiten kijf." 'But we don't write this Scottish name as they do it in England!' meende Willson op te moeten merken. Dus geen Whiskey!

### Onvergetelijke vent

"Met Willson had dit eerste aerobaticteam van Nederland een dijk van een leader; een vlieger uit duizenden die het vak tot in de toppen van zijn vingers beheerste. Vooral voor de technische dienst was Willson een onvergetelijke vent, een kerel uit één stuk met een niet te stuiten verklust, een typische Brit die je geen strobreed in de weg moest leggen", weet Michielsens. Begin 1958 droeg Willson het vaandel over aan kapitein Peter Wierikx (woonachtig in Hoeven), de enige nog in leven zijnde teamleider. "Hij was altijd de rust zelve, een tamelijk serieuze West-Brabander. Maar uit het goede hout gesneden! Niks was hem te zot, nooit zou hij in paniek raken. Ik geef een klein voorbeeld. Op een keer kwam hij met een T-bird terug van een vlucht waarbij hij kennelijk (weer) danig te keer was gegaan. Toen de motor was gestopt en met het bekende gegrom de canopy (dak van de cockpit, i.e.) werd geopend, hing crewchiel Arie de Man uit Hoogerheide de ladder op zijn plek. En zoals gebruikelijk klauterde hij omhoog om zich door de vlieger op de hoogte te laten stellen van eventuele klachten van de kist. In het daaropvolgende gesprek toonde Wierikx de crewchiel een afgeknipte splitpen, die tijdens het stunts tevoorschijn was gekomen en die Wierikx, toen hij op zijn kop hing, van de canopy had 'opgehaapt'. "Kijk eens sergeant, wat ik op 30.000 voet gevonden heb!" De Man nam de veel te korte splitpen van Wierikx aan, bekeek het ding eens aandachtig, draaide het enige keren tussen duim en wijsvinger en gaf het terug aan Wierikx met de legendarische woorden: "Oh kapitein, dat is een ouwe. Die is voor ons niet meer te gebruiken. Die mag u wel hebben..."

### Naam en faam

Na ruim twee jaar het Whiskyvaandel te hebben getorst, kreeg kapitein Peter Wierikx een andere functie binnen de KLu en was Whisky aan zijn derde hoofdstuk toe. "Wierikx had ruim twee jaar lang zijn beste krachten aan het team gegeven en was erin geslaagd de naam van vliegbasis Woensdrecht zelfs buiten de regio uit te dragen. In september 1960 zat zijn taak er op en met niet al te veel poespas werd het whiskyvaandel overgedragen aan kapitein Nico de Vrij; aan hem vervolgens de eer de naam en faam van Woensdrecht en Koninklijke Luchtmacht verder uit te dragen. De naam van het aerobaticteam werd om publicitaire redenen aangepast. Whisky zou voortaan als Whisky Four door het leven gaan. De toevoeging 'four' had alles te maken met het aantal kisten waarmee voortaan gevolgen werd. Whisky Four vloog hoofdzakelijk boven vaderlandse bodem.

### Onvergetelijke ervaring

In de zomer van 1962 kwam er loon naar werken. Whisky Four werd uitgenodigd voor de befaamde Battle of Britain Parade, om daar hun vliegende kunsten te tonen op Leuchars AFB, hoog in het noorden van Great Britain en ver buiten de grenzen van Engeland: in Schotland! Piet Michielsens: "Het was ons geluk! We hadden het met zijn allen - vliegers, crewchiel en technische dienst - toch maar geflikt! Woensdrecht zat, als eerste naoorlogse stuntteam van de KLu, op het vinkentouw om internationaal door te breken." Het werd een onvergetelijke ervaring van een typisch Britse traditie: the Battle of Britain Parade. Een overweldigend

feest, waarbij heel Engeland zich op een niet te evenaren manier uitslooft om de overwinning van de meest moderne slag uit de Britse geschiedenis te gedenken. Vanzelfsprekend staat het vliegen daarbij centraal. Van vroeg in de ochtend gromde het Schotse luftruim. Op de grond genoot het massaal opgekomen publiek met volle teugen van het nooit aflatende kabaal, van alle getoonde technieken. "En tussen die grootse ereparade van de RAF, die eindeloos lijkende show, moest Nico de Vrij en de zijnen met zijn vier truttig ogende en voor een Engelsman totaal onbekende vliegtuigen de show zien te stelen. Een onwaarschijnlijk lijkende mission impossible die naar onze eigen mening volkomen de mist in zou gaan tussen dit fraai ogende vlieggeweld met die rijke oorlogshistorie."

### Wave uitgevonden

Maar toen de vier van Whisky Four hun goed geëfende toeren door het Schotse luftruim tekenden, rees het verwende publiek als een strak geregisseerd gezelschap overeind. "Als de wave nog niet wat was uitgevonden, zou die eer ons ongetwijfeld ten deel zijn gevallen." De extase voor het met Amerikaanse Trainers opererende Whisky Four kwam voor de achterblijvende crew als een volkomen verrassing. "Op een dergelijke reactie had geen hond gerekend. Maar de strak geleide en volkomen in het zicht van het publieke uitgevoerde aerobatics waren voor de verwende Britten een absolute nouveauté. Het was bij geen van de kenners opgekomen dat de bepaald niet aërodynamisch ogende kisten, die bovendien aan iedere vleugel tip een enorm logge tank torsten, een dergelijke show in de lucht konden schrijven." Het applaus na afloop, toen de vier T-birds langs het publiek rolden, was voor de vliegers onhoorbaar, maar de spontaan zwaaiende hoofddekels waren alleszeggend: Whisky Four was internationaal aanvaard; het meest verwende publiek ter wereld had de Woensdrechtse 'amateurs' gewaardeerd met een dikke voldoende. Whisky Four was door de Britten stevig in de armen gesloten. Michielsens: "Dat bleek vooral 's avonds tijdens de drukte in de Mess; we sliepen die nacht als rozen. Vooral voor de vliegers moet het goed zijn geweest dat we niet al de andere dag huiswaarts moesten keren..." Waar de Luchtmacht een feestje vierde, moest de vloot aanschouwelijk worden gemaakt. Dus stond Whisky Four vast genoteerd bij elke happening. Vele, vele tientallen luchthows volgden. En vele, vele tienduizenden mensen waren daar telkens getui-

ge van. Zo ook op die bewuste 8 juni 1965, op die mooie tweede pinksterdag, de dag dat 'alles' anders werd...

### Publiek in extase

Kapitein Henk van Dommelen (34), een man met ruim 3000 jet-uren ervaring, was een paar jaar eerder Nico de Vrij opgevolgd. Ook op die 8e juni leidt hij de formatie Whisky Four. Vliegbasis Woensdrecht houdt de jaarlijkse open dag van de Koninklijke Luchtmacht. 18.000 toeschouwers passeren de poort. De vliegers Harry Peerboom (30), Rudy Liem (28) en Hans Sommer (32) maken zich met hun leider Van Dommelen en reservepiloot Achiel Helderweert (33) uit België op voor de luchtschouw. Het vliegsppektakel staat om vier uur in de middag gepland en vormt het hoogtepunt van de dag. De eerste helft van de show verloopt voortreffelijk, het publiek raakt al snel in extase. Totdat de split-up eraan komt, waarbij de twee formaties van elk twee vliegtuigen elkaar tegemoet vliegen en boven de baan pal voor het publiek elkaar (zouden) kruisen om daarna op te formeren.

### Volstrect onverdiend

Huisjournalist Joan Kloosterman, verslaggever van De Bredasche Courant/Rotterdams Nieuwsblad, maakte juist die dag zijn eerste dagbladreportage van het op 25 mei begonnen seizoen.

"Liem leidt Sommer in het ene deel van de formatie, Van Dommelen gaat met Peerboom achter zich aan de andere kant op. In de daaropvolgende steile bocht raakt Liem de boomtoppen aan de rand van de basis en sleurt Sommer, die alleen maar oog heeft voor de staart van de kist van Liem en daar een paar meter achter zit, met zich mee. Hun vliegtuigen exploderen als ze de grond raken. Beide vliegers komen om."

De ontzetting op de basis is gigantisch groot, de ontgoocheling compleet. Dat de luchtmacht zo iets - volstrect onverdiend - overkomt, wil er bij velen niet in. Maar triomf en tragiek liggen soms dicht bij elkaar.

Lang wil geen enkele official in de luchtmacht naar buiten toe over dat ongeluk praten, meldt het blad Onze Luchtmacht in een terugblik in het oktobernummer van 2002.

### Een raadsel

Intussen is het 2005. Nog steeds is het een raadsel hoe het ongeluk heeft kunnen gebeuren. Teamleider Van Dommelen, inmiddels overleden, heeft zich nooit aan speculaties overgegeven, zo laat hij in een interview met hoofdredacteur Willem Helfferich van Onze Luchtmacht weten.

"Het ligt bij de families van Liem en Sommer toch nog heel gevoelig. Nee, ik heb me nooit schuldig gevoeld aan dit ongeluk. Het heeft me ook niet voortdurend in mijn gedachten achtervolgd. In 1965 was ik toch, wat dit betreft, behoorlijk door de wol geverfd. Hoe hardvochtig dat misschien ook mag klinken, ik bedoel dat natuurlijk niet zo."

Ik ben in 1952, na mijn vliegopleiding in de USA op de basis Williams bij Phoenix gebrevetteerd.

Dat was een tijd dat eenmaal in de week een van je makkers zich de grond in boorde. En ook na mijn terugkomst in Nederland gingen er veel voor de bijl. Ik was gewend aan dat fenomeen."

Helfferich voegt in zijn verhaal er nog wel het volgende aan toe: (...)Op de dag zelf kruipt Van Dommelen na de landing uit zijn kist en staat 'jankend als een kind tegen een hangardeur, zelfs Harry Peerboom kan hem niet helpen', weet een ooggetuige te melden. (...)

Piet Michielsens, die de hele nacht meewerkte de brokstukken van de vliegtuigen op te ruimen, heeft een andere lezing. Volgens hem raakte Sommer, die iets achter Liem hing, de bomen waarna Liem hem de lucht uitblies. Dus niet Liem raakte als eerste de boomtoppen.

De ramp betekende het voorlopige einde van Whisky Four. Al snel daarna werd het demonstratieteam toch nieuw leven ingeblazen. Maar bijna twee jaar later - op 5 juni 1967 - dook piloot Piet Schuur tijdens een oefenvlucht vanuit een looping met het nieuw geformeerde team The New Whisky Four op Eindhoven de grond in.

Na dit ongeluk zette de luchtmacht definitief een punt achter het jet-aerobaticteam. In 1968 werd Whisky Four voorgoed verleden tijd, nadat de vliegbasis Woensdrecht 'slappend' werd gemaakt en de vliegeropleiding naar Twente werd verplaatst. "Daardoor bleef er geen tijd meer over voor serieuze spelletjes", zegt Michielsens tot besluit.

## Bronvermelding

- Vlucht door de tijd - 75 jaar Nederlandse Luchtmacht
- Het nog niet voltooide boek Alles in dit aardse leven heeft een oorzaak. Niets gebeurt dan ook zonder reden van auteur Piet H.B. Michielsens, die in zijn woonplaats Bergen op Zoom vooral als stadschroniqueur enige bekendheid geniet.
- [www.onzeluchtmacht.nl](http://www.onzeluchtmacht.nl)
- Onze Luchtmacht, de jaargangen 53 en 54
- De Bredasche Courant/Rotterdams Nieuwsblad van 9 juni 1965.
- De op deze pagina geplaatste foto's zijn in het bezit van de Koninklijke Nederlandse Vereniging Onze Luchtmacht en de Sectie Luchtmachthistorie en gemaakt door Willem Helfferich, Nico de Vrij en Peter Wierikx. De 'omslagfoto' is van Hans Veenhuis van het huis-aan-huisblad De Noordoostpolder.