



# Heemkundekring "Sint Achten op Boeckel"



## Staaljager stort neer in de gemeente Boeckel, piloot komt om het leven.

Toon van de Wetering Venhorst.



### Woensdag 28 januari 1953.

Op deze dag werd er gevlogen op het vliegveld Volkel. Om 15.51 uur stegen twee vliegtuigen van het type F-84G op. De leider van deze formatie oefenvlucht was reserve 2e luitenant vlieger H.N. Themmen, zijn volg vlieger was vaandrig vlieger H. Kroezenga.

Kort voor de landing vroeg 2e lt H.N. Themmen aan vaandrig H. Kroezenga een fuel-check (brandstof) waarbij hij antwoordde dat hij nog 300 lbs (100 lbs is ± 45 liter) in de voortank had. Voor de landing gaf 2e lt H.N. Themmen opdracht om over te schakelen op kanaal A (toren frequentie), maar vaandrig Kroezenga gaf, tegen zijn gewoonte in, geen antwoord aan zijn leider.

### Wat gebeurde er om ± 16.40 uur ?

Weersverwachting;

Deze dag was het half tot zwaar bewolkt, met kans op lichte neerslag. Harde wind uit Westelijke richting, met een maximale temperatuur van 9 à 10 graden boven nul.

Zicht was 8 tot 10 kilometer, tijdens neerslag teruglopend tot 3 à 4 kilometer.

Vaandrig vlieger H. Kroezenga 30.08.04.137 was met de F-84G – 2 RE van 311 squadron, de PP-1 neergestort op Noordkant in Venhorst, (tegenwoordig Waterdelweg - Schepersdijk).

## **Diverse verklaringen van ooggetuigen.**

*Er werd een onderzoek commissie samengesteld bestaande uit, Majoor - vlieger J.L. Flinterman commandant 1e Tactische Jachtgroep, Kapitein M.H.J. de Schwartz commandant 1e Tactische O & B Groep, reserve O.v.G.I. Chef Geneeskundige Dienst der 1e Tactische vliegbasis, Th.B. Kolling en reserve 1e Luitenant, waarnemend basis V.G.O. van de 1e Tactische Vliegbasis, Ir. J.J. Capeyne van de Copello.*

*Zij hebben de volgende getuigen verklaringen opgemaakt;*

### **Verklaring van J.M. van der Laar, gemeente voorwerker, Boekel.**

*"Ik was op 28 januari te ongeveer half 5 aan het werk in een in aanbouw zijnd huis in Boekel. Het geluid van straaljagers horende keek ik omhoog en zag twee straaljagers vliegen in de richting Gemert - Volkel. Ik zag opeens een flits licht en een rookwolk, waarop één der vliegtuigen naar beneden stortte. Voor die tijd was er niets bijzonders aan de toestellen te zien, ze vlogen vrijwel horizontaal, hun snelheid was niet opvallend. Ik heb het vliegtuig zelf niet zien vallen, zag een rookwolk naar boven en de lichtschijs naar beneden".*

### **Verklaring van: Th. Donkers, landbouw knecht, Zijp 5 Boekel.**

*"Op 28 januari te ongeveer half 5 stond ik op het land, 200 meter voorbij de plaats, waar later het vliegtuig neerstortte. Ik zag twee straaljagers vliegen, waarvan er een op eens achter bleef. Ik keek naar de vliegtuigen omdat ik een ongewoon geluid hoorde, alsof een motor opeens ophield met draaien. Het achterblijvende vliegtuig tuimelde een paar keer op zijn kant en stortte neer. Ik zag een rookwolk en hoorde geen knal voor het toestel de grond raakte. De toestellen vlogen gewoon, niet extra hard."*

### **Verklaring van M. van den Hoogenhoff, onderwijzer, Statenweg 43 Venhorst.**

*"Op 28 januari 1953 kwam ik om ± 16.30 uur uit school thuis. Liep de trap op naar boven, hoorde een straaljager, die een ongewoon geluid maakte. Ik riep naar mijn vrouw, daar gebeurt iets! Ik keek uit het raam in Noord - Oostelijke richting en zag daar een vliegtuig in een rookwolk. Ik zei tegen mijn vrouw, daar valt iets! Liep toen naar de andere kant van het huis en zag het vliegtuig weer. Het vloog ongeveer horizontaal. In de laatste bocht zag ik vuurverschijnselen en rook bij de staart. Dat duurde maar even, toen raakte het toestel de grond. Verder kon ik niets meer zien".*

### **Verklaring van reserve 2e luitenant vlieger H.N. Themmen 30.11.04.526.**

*"Om 16.00 uur op 28 januari 1953 ben ik als leider van een formatie van 2 gestart voor een oefenvlucht formatievliegen. Mijn volgvlieger was de vaandrig Kroezenga. We vlogen tussen 1500 en 4000 voet. (1000 voet is 300 meter) Ik onderhield regelmatig radiocontact, ik vroeg hem tweemaal een fuel check. We deden geen aerobatics. Teruggekomen bij de basis vroeg ik weer een fuel check. Kroezenga had toen nog 300 lbs (100 lbs is ± 45 liter) in de forward tank.*

*Ik gaf opdracht over te gaan op kanaal A, tegen zijn gewoonte riep Kroezenga mij op de nieuwe frequentie niet op. Ik keek toen achter mij en zag het volgvliegtuig niet meer, zag wel een vuurtje op de grond. Tussen het omzetten van de radio en het zien hiervan verliep maximaal 30 seconden. De snelheid was 250 à 300 m.p.h.. Over de radio hoorde ik iemand de verkeerstoren (van Volkel) oproepen met de mededeling, dat hij een explosie had waargenomen en vermoedde dat een tiptank was afgefallen. Ik riep ook de toren op en zei dat hij vermoedelijk van mijn nummer 2 was, daar ik deze niet meer zag. Daarna heb ik even over het vuur heen gecirkeld, maar kon geen verdere*

bijzonderheden waarnemen. Ik ben geland en hoorde pas in de crewroom (kantine) dat er een vliegtuig gecrasht (neergestort) was.

Dezelfde ochtend had ik nog samen met Kroezenga gevlogen. Hij vloog betrouwbaar en kalm. Toen is er niets bijzonders voorgevallen".

---

**Verklaring van Reserve 1e luitenant J. Wartenhorst 26.08.28.253 V.L.O.  
(Verkeer Leider Officier) Van de 1e Tactische Vliegbasis.**

---

"Op 28 januari in de middag deed ik dienst op de verkeertoren als V.L.O.. Om 16.40 uur zag ik ten Zuiden van het vliegveld op vrij lage hoogte, naar schatting  $\pm$  20 meter, een explosie gevolgd door een kleine paddestoelvormige rookwolk.

Oorspronkelijk dacht ik dat het een ontploffing was op de Milseweg, maar kort hierna meldde de luitenant - vlieger Sijbers in de lucht dat hij ten Zuiden van het vliegveld een klein brandje had ontdekt vermoedelijk door een afgevallen tiptank. Dit werd door de luitenant - vlieger Sijbers en de sergeant - vlieger Sanders, die ook in de lucht was, van dichtbij bekeken maar ze konden geen duidelijke mededelingen doen. Kort hierna bleek mij, dat ik "Skide Blue 2" miste. Ik heb toen brandweer en medische dienst naar de plaats van het vuur gezonden, waar bleek dat het wrak van een F-84 was".

---

**Harrie van Dijk uit Venhorst was toen 11 jaar en heeft het zien gebeuren en verteld.**

---

"Veel heb ik niet gezien, wij woonden toen daar waar nu Grard Timmers woont. Wel weet ik, dat ik ben gaan kijken. Het vliegtuig was helemaal uit elkaar gespat, dat lag over een groot gebied verspreid. Ook heb ik toen tussen de wrakstukken gelopen, dat kon toen gewoon".

---

**Riek van de Wetering - Smits uit Venhorst, zij vertelt.**

---

"Ik weet nog dat Wim na het werk (werkte toen bij v. Thiel in Beek en Donk) is gaan kijken. Toen hij terug kwam zei hij dat er mensen stonden te bidden voor de schietstoel (waar niets in zat) van de vlieger, in de veronderstelling dat het de romp of een gedeelte van de vlieger was.

De brandweer en de ziekenwagen van vliegveld Volkel zijn gekomen en zij hebben aan die mensen verteld, dat het mooi was dat ze bidden voor de overleden vlieger, maar dat de schietstoel leeg was".

---

**Jan van Lankveld uit Venhorst was  $\pm$  17 jaar toen het vliegtuig kort bij hun thuis neerstortte.**

---

"Er was van alles te doen op dat moment, het vliegtuig was helemaal uit elkaar gespat. De brokstukken lagen over een groot gebied verspreid, waar het vliegtuig is neer gekomen dat is ongeveer 200 à 250 meter hier vandaan richting Boekel. Het hoofd van de vlieger lag bij ons thuis, tegenover het kolenhok, in de wei. Toen de brandweer en de ziekenauto van vliegveld Volkel hier waren, heeft een van die mensen het hoofd bij de haren gepakt en in een zak gestopt. Dat is niet leuk als je dat ziet, het geloof zat toen nog diep, en als ze dan zo met de medemens omspringen als die dood is, dan heb je je eigen gedachte daarbij.

---

De onderzoek commissie bezocht de plaats van het ongeval, voordat het vliegtuig werd verwijderd, daar zijn (volgens hun bevindingen) de volgende feiten gebleken.





"Op de plaats van het ongeval, zijnde in de gemeente Boekel (N.Br.) kadaster nr 777, eigenaar J.L. Donkers, had het vliegtuig een gat in de grond geslagen ter diepte van ongeveer 2 meter en een doorsnede van ongeveer 5 à 6 meter. Twee sleuven strekte zich uit over een lengte van respectievelijk 10 en 7 meter. In het gat bevonden zich resten van de motor en een gedeelte van het rompachterstuk.

Wrakstukken lagen verspreid over 250 meter, waarbij twee hoofdrichtingen te onderscheiden waren, de eerste Oostelijk, resten van vlieger Kroezenge, schietstoel en neus. Het tweede Z.O. ten Oosten (gedeelte van rompmidden, vleugelmidden en enkele motoronderdelen). Noord en Zuid van de krater lagen ook enige verspreide stukken, ten Westen bevonden zich geen wrakstukken.

Verwijzende naar de schets in bijlage, werden de stukken gevonden in de kadastralen nrs 777, 776, 775, 1073. De afmetingen van de stukken varieerden van 0 tot 1 meter, het merendeel was echter kleiner dan 50 cm. Locaal waren sporen van brand te zien, voornamelijk ter plaatse, waar resten van tanks waren neergekomen. In de krater waren geen aanwijzingen die wezen op een langdurige brand ter plaatse.

Reconstructie vanaf het moment dat het toestel de grond raakte. Uit de sporen van de grond en de verdeling van de wrakstukken is de volgende gang van zaken het meest waarschijnlijk:

Het vliegtuig heeft vanuit W.N.W. richting de grond geraakt onder een hoek van maximaal 40 graden. De neus is op contact met de grond omhoog gebogen en afgebroken en is zelfstandig weer omhoog gevlogen, waarop de forward (voorste) tank is ontploft en de neus

desintegreerde. De motor, zijnde het zwaarste gewicht, heeft volhard in de oorspronkelijke baan en is in de grond gedrongen, waarna de maintank (hoofdtank) is ontploft. Deze explosie te samen met de vleugels verklaren de afmeting van de krater.

De commissie is van mening dat het ongeval te wijten is aan de volgende oorzaken.

Hoewel hiervoor geen zekerheid is te verkrijgen, voelt de commissie zich gerechtigd op grond van de getuigen verklaringen en de voorlopige inspectie van de motor, alsmede vergelijking met vorige gevallen, als vermoedelijke oorzaak aan te geven compressor failure.

Zij grondt dit vermoeden op de volgende overwegingen;

1. Uit getuigen verklaringen blijkt dat vóór het vliegtuig de grond raakte zich een technische storing heeft voorgedaan, tot gevolg hebbende het optreden van vuurverschijnselen. Op dit punt waren alle getuigenverklaringen eensluitend en positief en konden dus niet terzijde gelegd worden. Alleen de verklaring van Th. Donkers was tegenstrijdig en onbetrouwbaar.
2. De motor draaide nog op het moment van de botsing met de grond, dit is te concluderen uit:

a. het afscheiden van het turbinewiel van de rotoras.

b. het afbreken c.q. ombuigen in één richting van alle compressor en turbinebladen.

3. In de compressor heeft zich geen brand voorgedaan, daar zich dan roetaanslag op de compressorbladen zou hebben gevormd. Deze was niet aanwezig, een explosie in de compressor is dus uitgesloten.
4. Breuk van enige compressorbladen heeft tot gevolg, dat minder lucht in de verbrandingskamer komt, zodat het mengsel te rijk wordt met als gevolg temperatuurverhoging en onverbrande brandstof in de tail-pipe. Deze ontbrandt aan het einde van de tail-pipe, en geeft de genoemde vuurverschijnselen.
5. Het afbreken van compressorbladen komt geregeld voor, zij het meestal zonder ernstige gevolgen.
6. Mogelijk kan een bevestiging van deze conclusie verkregen worden uit een nadere inspectie van de motor, deze inspectie is gezien de toestand van het wrak thans nog niet mogelijk.

*De Commissie.*

*Was getekend door.*

*Commandant 1e Tactische Vliegbasis, de Luitenant - Kolonel vlieger, P.J.E. Janssens.*

*Na het onderzoek van de ongevallen commissie is het wrak van de F-84G, PP-1, K.22 geborgen door middel van een kraanwagen en een tractor ter plaatse van het ongeval.*

*De Ops officier van 311 squadron, 1e Luitenant - vlieger A.J.M. v.d. Mortel heeft verklaard, Vlieger (Kroezenga) was, zijn geringe ervaring in aanmerking genomen zeker boven het gemiddelde*

*Vaandrig - vlieger H. Kroezenga 30.08.04.137 had in totaal 440.50 uren gevlogen op alle types en op de F-84G 117.25 uren.*

*In de krant van donderdag 29 januari stond het volgende te lezen;*

### **“Thunderjet” nabij Venhorst geëxplodeerd”**

*Gistermiddag omstreeks half vijf is een Republic Thunderjet, afkomstig van de vliegbasis Volkel ten noorden van Venhorst, in het gehucht Rietven gemeente Boekel, in de lucht geëxplodeerd. De piloot kwam om het leven.*



De wrakstukken van het toestel zijn in een weiland neergestort. De romp van het verongelukte toestel boorde zich enkele meters in de grond. Het ongeluk gebeurde op een hoogte van 700 à 800 meter. De brandweer van Boekel bluste de wrakstukken. Later kwam ook een aantal militairen van de vliegbasis

Volkel assistentie verlenen. De burgemeester van de gemeente Boekel, de heer Schafrat, heeft ter plaatse de situatie in ogenschouw genomen.

Verscheidene inwoners van Venhorst en ook van Boekel hebben het ongeluk zien gebeuren.

### *Bronnen;*

*Luchtvaartongevallen dossier, Centraal Archieven Depot Defensie, Rijswijk.*

*Meteorologische Dienst Volkel*

*Harrie van Dijk, Riek van de Wetering – Smits, Jan van Lankveld allen uit Venhorst, in gesprek met Toon van de Wetering.*

*Krant (vermoedelijk) Brabants Dagblad van 29 januari 1953.*