

Spectrum maakt deel uit van Uitgeverij Unieboek | Het Spectrum bv
Amstelplein 34
1096 BC Amsterdam

© 2026 Olof van Joolen & Peter Tankink
© 2026 Uitgeverij Unieboek | Het Spectrum bv, Amsterdam

Eerste druk oktober 2026

Ontwerp omslag: DPS Design & Prepress Studio
Auteursfoto: Bonnita Postma
Opmaak: Elgraphic

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd bestand, of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever. Tekst- en datamining van (delen van) deze uitgave is uitdrukkelijk niet toegestaan.

All rights are reserved, including those for text and data mining, AI training and similar technologies.

ISBN 978 90 0039981 9
ISBN 978 90 0039982 6 (e-book)
NUR 320
www.spectrumboeken.nl

Ik draag het boek op aan mijn vader, die nooit de kans heeft gehad. Door hem heb ik mijn droom kunnen verwezenlijken.

Peter Tankink

Inhoudsopgave

<i>Voorwoord</i>	9
<i>Proloog</i>	13
1 Koudekerk aan de Rijn, zomer 1970	19
2 Vliegbasis Gilze-Rijen, 21 december 1982	26
3 Sheppard Air Force Base, Texas, 2 april 1987	34
4 Vliegbasis Leeuwarden, 25 september 1990	49
5 Boven de Adriatische Zee, 27 oktober 1993	63
6 Luchtruim Kosovo, 24 maart 1999	77
7 Vliegbasis Leeuwarden, 9 april 1999	89
8 Sola Air Station, Noorwegen, november 2002	101
9 Kandahar Airfield, 1 januari 2010	112

10 Skigebied Lungau, januari 2013	128
11 Vliegbasis Volkel, 10 september 2014	141
12 Saalbach Hinterglemm, winter 2015	149
13 Ministerie van Defensie, 1 oktober 2017	157
14 Franeker, maart 2020	171
15 Kabul, 15 augustus 2021	183
16 Soesterberg, 23 juni 2026	195

Voorwoord

Zeker de laatste jaren werd vaak tegen mij gezegd: ‘Je moet een boek schrijven over wat je hebt beleefd.’ Vaak koppelde degene die de suggestie deed die aan de missie van 24 maart 1999, de MiG-kill. Dat verhaal is al vaak beschreven. Als er dan een boek moest komen, dan mocht die actie natuurlijk niet ontbreken. Maar dan wel als een van de hoofdstukken in een groter, rijker geheel.

Toen ik zes jaar geleden in Den Haag van de ene in de andere grote crisis rolde, kwam mijn carrière in een ander perspectief te staan. Hoe beland je van de cockpit op het hoofdkwartier van Defensie en dan ook nog in het hol van de leeuw, waar de coördinatie van alle nationale en internationale operaties plaatsvindt? Hoe raak je als jachtvlieger verzeild in twee intensieve jaren coronacrisis en hoe worden je dagen in Den Haag gevuld tijdens een Afghanistanevacuatie?

Als die opmerking over het schrijven van een boek dan weer wordt gemaakt, besef je dat je veel geluk hebt gehad om onderdeel te mogen zijn geweest van vele voor Defensie belangrijke momenten afgelopen 35 jaar . Iedere keer als er iets speelde was ik

daarbij. Of het nu als operationeel F-16-vlieger of van achter een Haags bureau was.

In dit boek zul je zien dat ik ook veel tegenslagen heb gekend, maar de droom om jachtvlieger te worden en zeker de drang om jachtvlieger te blijven, hebben mij altijd de energie gegeven om door te zetten en ook de medische hobbels te overwinnen. Ondanks mijn natuurlijke verzet tegen artsen wisten doktoren mij er wel keer op keer bovenop te krijgen. Medici hebben samen met mij hun nek uitgestoken om mij in die cockpit te houden en daar ben ik hun zeer dankbaar voor.

Het delen van mijn levensverhaal in een boek bleef jarenlang in mijn achterhoofd hangen, maar het schrijven ervan is een vak apart. Het is zeker niet vergelijkbaar met een document voor Defensie opstellen. Uiteindelijk kwam alles samen na een telefoontje met een bevriende auteur en werd uitgeverij Unieboek | Het Spectrum enthousiast over het idee van mijn militaire biografie. Door persoonlijke omstandigheden van de auteur kwam het project helaas niet van de grond.

Maar Unieboek | Het Spectrum was te enthousiast om het te laten voor wat het was en wilde dat het boek er toch kwam. De uitgever vroeg mij of ik een auteur wist, maar ik ben helemaal niet bekend in die wereld. Uitgever Bart Wessels ging aan de slag om een andere auteur te vinden. Dan zie je dat de wereld van toevalligheden aan elkaar hangt. De uitgeverij vroeg Olof van Joolen of hij geïnteresseerd was om een boek met een militair te schrijven. Toen Olof mijn naam hoorde, reageerde hij positief, maar hij wilde begrijpelijkerwijs eerst een oriënterend gesprek om te zien hoe we het zouden aanpakken.

Voor mij was het de ultieme oplossing dat Olof de pen wilde oppakken. Hij en ik kennen elkaar goed vanuit de media, maar ook van zijn eerdere boek *Missie F-16*. Het kennismakingsgesprek verliep vlotjes, waarbij Olof eigenlijk alleen mijn vliegende carri-

ère gedeeltelijk kende. Toen ik hem allerlei voorbeelden gaf van zaken waarbij ik betrokken was vanuit Den Haag, reageerde hij gelijk enthousiast en zag hij voldoende aanknopingspunten om het boek te maken zoals het er nu ligt. Ik ben Olof zeer dankbaar dat we samen die rollercoaster zijn aangegaan en tot dit eindresultaat wisten te komen.

Het boek weerspiegelt mijn leven en mijn loopbaan, waarin mijn droom om vlieger te worden altijd centraal heeft gestaan en waarbij ik geen enkele uitdaging uit de weg ben gegaan. Ik heb 43 jaar geleden het uniform aangetrokken en ik ben er nog iedere dag trots op het te dragen. De ervaringen van het militair zijn en de geleerde lessen hebben mij gevormd tot de persoon die ik nu ben.

De collega's bij Defensie en mijn familie hebben mij de ruimte gegeven mijn jongensdroom te kunnen najagen. Zonder hen om mij heen had ik dat nooit kunnen waarmaken. Ik wil daarbij een bijzonder woord van dank uitspreken naar mijn echtgenote en mijn kinderen. Dank voor de steun die ik in woord en daad heb mogen ervaren.

Peter Tankink

Breda, oktober 2026

Proloog

VLIEGBASIS VOLKEL

23 JUNI 2023

Het is vlak voor hij zijn linkerhand naar voren duwt om vol gas te geven en nadat hij van de verkeersleiding heeft gehoord dat hij *cleared for take-off* is dat het bij Peter 'Wobble' Tankink voor het eerst doordringt: dit is eindig. Na 3350 uren en meer dan 2500 vluchten in de F-16 zal het de laatste keer zijn dat hij dit jachtvliegtuig start. Dat hij een duw in zijn rug krijgt wanneer hij de naverbrander inschakelt door de gashendel iets op te tillen en dan nog verder naar voren te schuiven. Hij zal binnen 750 meter los van de grond komen om met een scherpe rechterbocht en een steile klim zijn vlucht te beginnen.

Die ochtend is hij naar vliegbasis Volkel gegaan zoals al die andere keren. Alles hetzelfde, in een wereld die compleet anders is dan toen hij 33 jaar geleden voor het eerst in een F-16 stapte. Toen, op het hoogtepunt van het Fighting Falcontijdperk, had Nederland 213 F-16's verspreid over vijf bases staan. Nu is 312 Squadron op

Volkel het laatste dat met zijn pensioen nadrukkelijk in het zicht nog met het toestel opereert. Alle andere eenheden op Leeuwarden en Volkel zijn al over op de F-35.

In de kleedruimte bij de vliegveiligheidsuitrusting doorloopt Peter het vertrouwde ritueel: het aantrekken van zijn vliegeroverall met brandvrij ondergoed. Gevolgd door de broek die beschermt tegen te hoge G-krachten en het harnas waarmee hij aan de schietstoel wordt verbonden. Ten slotte pakt hij zijn tas met persoonlijke uitrusting zoals de checklist, vliegkaarten, de missiegegevens, en de digitale cassette waarop alle vliegdata worden vastgelegd. Met een busje gaat hij richting de *shelter* waarin de F-16 met registratienummer J-017 op hem staat te wachten.

Ditmaal is hij niet alleen met zijn technische collega's. In de



De formatie die Wobble leidde tijdens zijn afscheidsvlucht.



Na zijn laatste vlucht in een F-16 krijgt Peter Tankink het traditionele biertje in de cockpit van de squadron commandant 'Naish'.

betonnen bunker kijken zijn echtgenote, dochter en een van zijn zoons met schoondochter mee terwijl hij een inspectieronde om het toestel maakt. In dat rondje rechtsom controleert de vlieger de uiterlijke staat van het vliegtuig, checkt hij de hydraulische drukken van de cruciale systemen, de instellingen van de wapens en het boordkanon. En gaat zijn blik geroutineerd langs de uitlaat van de motor: alles is in orde.

Zijn laatste vlucht maakt hij samen met Bo, Ditch en Inch. Vliegernamen, bijnamen, vaak gerelateerd aan iets opvallends wat er tijdens hun opleiding of begin van hun loopbaan gebeurde. Zo werd Niki zo genoemd omdat hij tijdens een kartrace op de basis brandwonden opliep, net als F1-wereldkampioen Niki Lauda. En heet de huidige commandant van de luchtmacht André Steur onder collega's Jabba omdat hij met zijn kale schedel sommigen doet denken aan Jabba de Hutt uit *Star Wars*.



Saluut aan de vliegtuigspotters tijdens Peters laatste keer in een F-16.

Peter is in de jachtvliegergemeenschap Wobble. Een vergeleken met andere zogeheten tacticals milde bijnaam. Peter kreeg hem vanwege het wat waggelende loopje dat hij had tijdens het zaalvoetballen. Bo, Ditch en Inch zijn inmiddels grijzende mannen van aanzien. Ze zijn net als Tankink officieren met hoge posities binnen de lucht- en krijgsmacht, maar ze hebben daarnaast ook vele honderden uren op de F-16 gemaakt. Waarvan een substantieel deel tijdens uitzendingen naar voormalig Joegoslavië, Afghanistan en Irak.

De vier kisten zetten koers naar het noorden, richting de Waddenzee. Het weer kan niet beter zijn. De lucht is vrijwel strakblauw met net genoeg wolken om doorheen te scheren. In het oefengebied boven de Waddeneilanden oefenen de routiniers zoge-

noemde Basic Fighter Maneuvers: een twee-tegen-tweegevecht waarbij ze de F-16's op de limieten manoeuvreren met de bedoeling om met het boordkanon en de luchtdoelraketten de tegenstander uit te schakelen. Deze gevechten gaan gepaard met hoge G-krachten die veel van de vliegers vragen. Omdat de naverbrander bijna continu brandt moeten zij de brandstof goed in de gaten houden, want als je de tegenstander hebt uitgeschakeld wil je ook nog naar huis kunnen vliegen. Wie er won? Peter is het snel vergeten.

De vlucht gaat vervolgens terug over Leeuwarden, de plek waar het voor hem als operationeel jachtvlieger allemaal begon bij het 322 Squadron. Laag vliegen ze over de Cornfieldrange, het oefenterrein voor het gooien van bommen en oefenen van beschietingen met het boordkanon op de Vliehors. Via militair vliegveld De Kooij bij Den Helder gaan de F-16's op vijf kilometer van het strand langs de Noordzeekust naar Zeeland. Peter ziet hoe de hoogste wiken van de windmolens op zee net boven de bewolking uitsteken. Hij geniet nog even van dit prachtige uitzicht.

Voordat ze de thuisbasis bereiken, sluiten nog twee F-16's zich bij de groep aan. Het zijn toestellen die op het punt staan naar Denemarken te vertrekken, maar voor dit eresaluut even deel willen uitmaken van de groep. En zo wordt het viertje een zesje. In een pijlvormige formatie komen de F-16's laag over Volkel heen, waarbij Peter het zestal aanvoert. Nadat zijn collega's zijn geland of afbuigen naar Denemarken, mag Wobble vervolgens nog een keer op hoge snelheid alleen overkomen. De naverbrander geel opgloeïend wanneer hij in een scherpe linkerbocht richting de hemel klimt.

Na de landing, voordat hij met de F-16 met registratienummer J-017 onder de waterboog die twee wagens van de basisbrandweer voor hem spuiten door taxiëet, dringt het plotseling door: dit was echt de laatste keer.