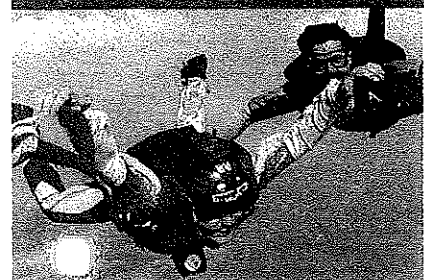


PANORAMA

DE POST

WE DEDEN HET ZELF!



4000 METER VRIJE VAL

en zes andere avonturen
in de lucht)

SPECIAL
alles over jeans

EXTRA
6 pagina's
vakantiekraant

ACTUEEL
de start van het
voetbalseizoen



INTERVIEW

KOEN WAUTERS

'Ik ben een beetje
vrouw-blind geworden'

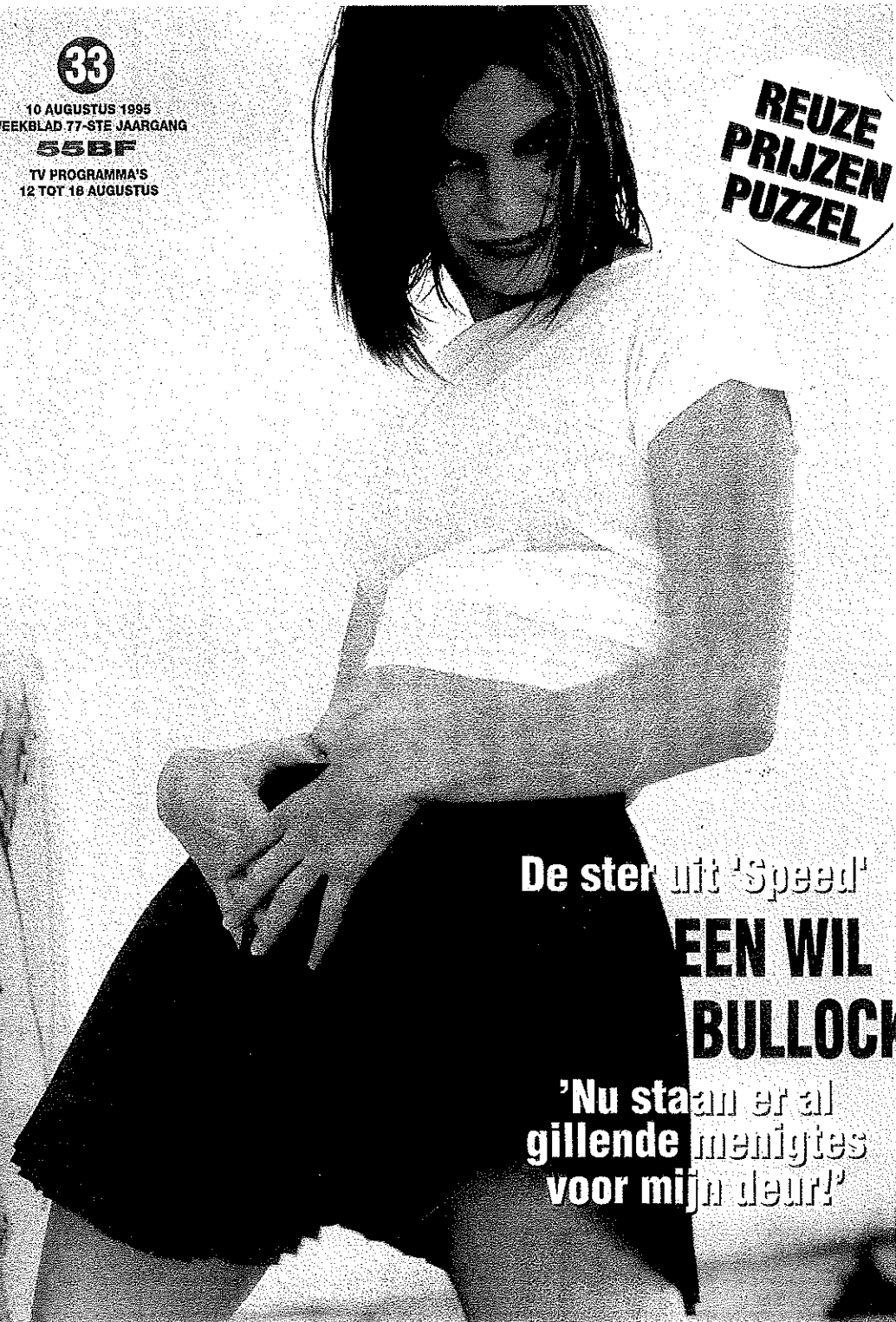
33

10 AUGUSTUS 1995
WEEKBLAD 77-STE JAARGANG

55BF

TV PROGRAMMA'S
12 TOT 18 AUGUSTUS

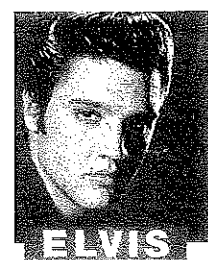
REUZE
PRIJZEN
PUZZEL



De ster uit 'Speed'

EEN WIL BULLOCK

'Nu staan er al
gillende menigtes
voor mijn deur!'



ELVIS



MONROE



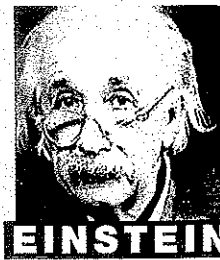
DEAN



CALLAS



LENNON

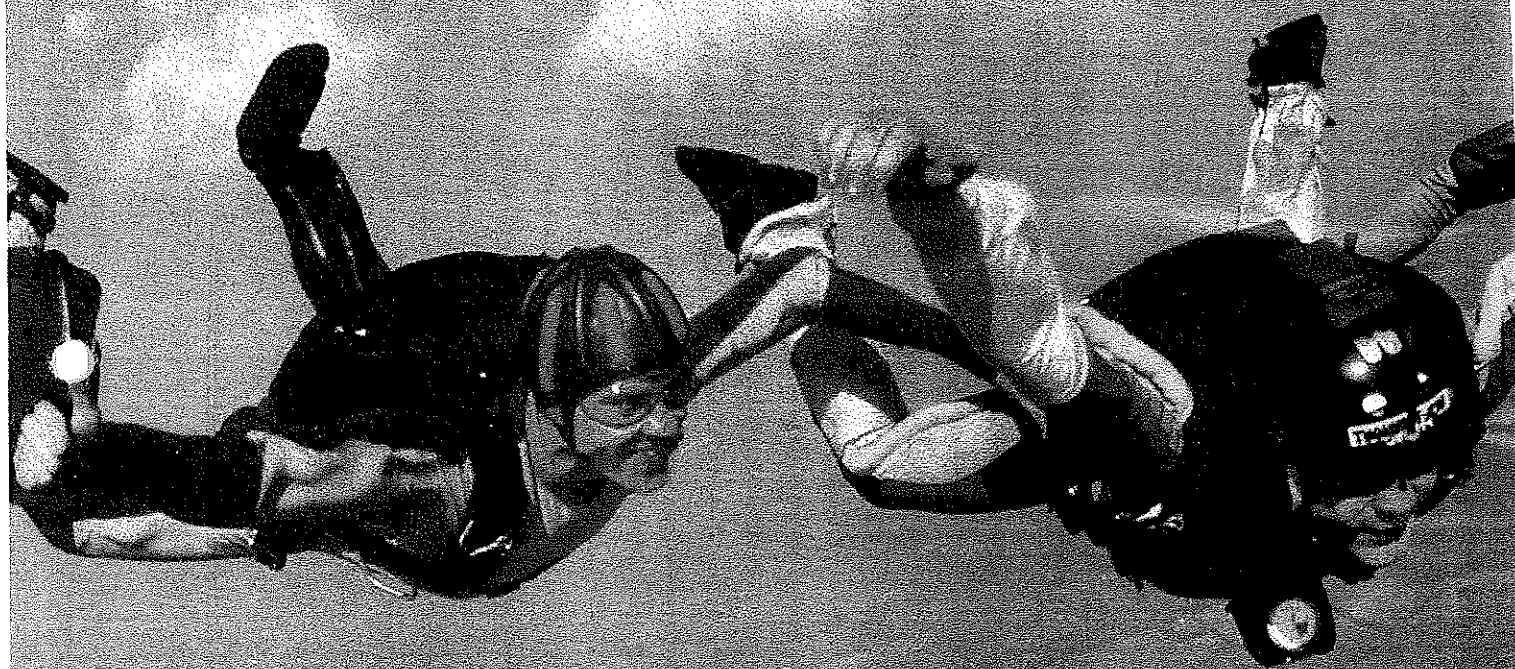
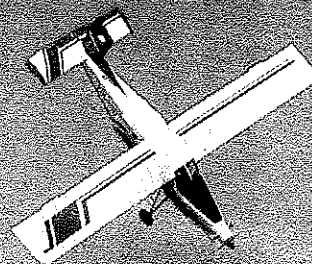


EINSTEIN

HOE HUN ERFGENAMEN SCHATRIJK WORDEN

1 4000 METER

"DIT IS



Die rare vogel in het midden is onze verslaggever Marko Heijl. Links van hem Philip Hellemans, rechts Pascal Ryken.

ZIN HEEFT OM ER EENS STEVIG IN TE VLIEGEN

VRIJE VAL

VOOR MIJ DE ULTIEME KICK"



"ZODRA JE DE PARACHUTE HEBT OPENGETROKKEN,
STA JE ER ALLEEN VOOR", ZEGT
DE INSTRUCTEUR. "OOK IN NOODSITUATIES."

Of je nu met wat aluminiumbuizen of een zeildoek door het ijle zweeft of a een baksteen in vrije val naar benede dondert: het gevoel is overweldigend e uniek. Bovendien staan de meeste vo men van luchtvertier tegenwoord open voor iedereen die wel eens wat a ders wil. Neem nu verslaggever Marl Heijl, die er al jaren van droomde o eens grondig rondgeslingerd te worde door het luchtruim. Lees en beleef w hij beleefde!

"OUT!" Mijn overslaande stem gaat ve loren in het oorverdovende gebrn van de propellor en het razende fluiten van de wind. Wanneer ik een fractie van een seconde later mij ogen opnieuw open, heeft de veilige buik van he vliegtuig plaatsgemaakt voor een enorme leegte waarin ik steeds sneller val. Oud-Turnhout, nie meer dan een lappendeken van goudgel korenveldjes en versplinterde woonstroken, kon tegen 200 kilometer per uur op me af. Tussen mij e de grond: 12.500 voet niets. 12.500 voet waarin ik d ultieme kick zal beleven van een wekenlang dooltocht doorheen het Vlaamse luchtruim. Maar ook 12.500 voet waarin ik voor het eerst alles zélf ze moeten doen, alles waarvoor ik vandaag te vervelens toe ben gedruild. Vóór je mag spelen me de dood, moet je eerst leren hoe in leven te blijven.

"Schrijf het even op. Ik betaal straks wel", zei ik te gen de dame achter de toog toen ik me 's morgen met een eerste kop koffie probeerde te wapene voor deze spoedcursus valschermspringen. "E mocht mijn parachute niet openen, stuur dan de re kening maar naar de redactie." Stille. Had ik dé flau we klassieker bij uitsteking gepleegd, of hét taboe aan gesneden? "Als het fout gaat - als - dan ligt het nie aan het materiaal, maar aan de menselijke factor" legde instructeur Philip me later uit. Er hangt een ernstige sfeer in het para-centrum, geen uitgelaten ambiance zoals je die soms bij andere sportclubs aantreft. Iedereen kent de risico's, de statistieken. Maar deze mensen weten waar ze mee bezig zijn.

Als leek kun je op drie manieren parachutesprin gen. Eén: tandem. Twee: de klassieke opleiding waarbij je gedropt wordt op 1500 meter en je para chute direct opent. Drie: *Accelerated Free Fall*, een revolutionaire Amerikaanse methode waarbij je in sneltreinvaart je diploma kan halen. De keuze was simpel: AFF, de sprong in het diepe waarbij je alles zelf moet doen - springen, parachute trekken, sturer en als alles goed gaat: landen. "Door de overdadige indrukken die je krijgt als je met een enorme versnelling naar beneden valt, slaan sommige mensen tilt", zei Philip. "Daarom gaan er twee *jumpmasters* mee tijdens de vrije val. Maar nadat je je parachute

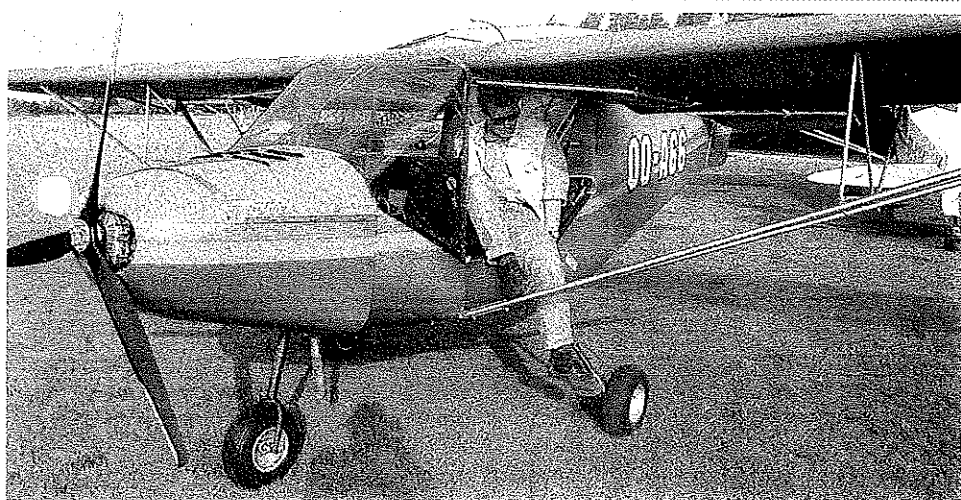
waarts. In plaats van de looping te vervolledigen, blijven we verticaal tot onze snelheid nul is en we een fractie van een seconde loodrecht in het niets hangen. Dan kantelen we achterover en storten we ons op een groen veldje voor een laatste scheer-vlucht vóór de landing. "De Duitse ingenieur Otto Lillienthal had al 2000 experimentele zweefvluchten achter de rug toen de gebroeders Wright het vliegtuig uitvonden", ratelt Gaston rustig verder terwijl ik met acute bilnaadverkramping zit na te zweten. "Kan zijn", repliceer ik. "Maar hij stortte wel te pletter." Gaston, die in het dagelijkse leven werkt bij de Vliegveiligheid van Sabena, is er gerust in. "Door de evolutie van de toestellen is zweefvliegen 100% veilig. Reken daar het zalige de-stresserende karakter, het prachtige uitzicht en de

relatief lage kost bij, en je hebt een sport met toekomst!"

ZWEEFVLIEGEN wat moet dat kosten?

Iedereen vanaf 15 jaar kan het leren. Na 30 à 50 les-vluchten mag je je solo voorbereiden op je examen. Het leergeld bedraagt enkele tienduizenden fran-ken, afhankelijk van je leertempo. Lidgeld (met evt. gratis gebruik toestellen) kost gemiddeld 7000 F, naar boven getrokken worden kost 500 F.

Bel voor meer informatie
Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs v.z.w.:
03/322.16.04.
Diest Aero Club, Vliegveld Schaffen:
016/65.66.75.



4 ULTRA LIGHT MOTORISED

"HET TOESTEL SCHUDT ALS IK KUCH,
MAAR VLIEGEN DOET HET"

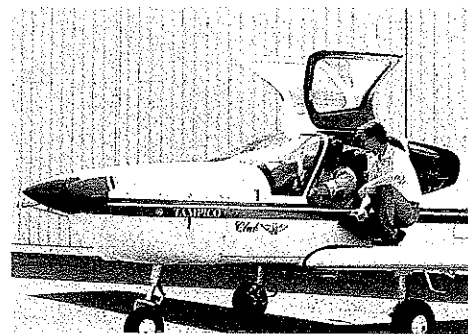
Ex-persfotograaf Jan Prenen is boos. En teleurge-steld. Ging hij twee jaar geleden met pensioen om zich "full-time te kunnen bezighouden met het pro-motie van de Ultra Light Motorised-vliegsport, over-al ziet hij zijn passie betuigd. "Onterecht", ver-zucht de voorzitter van de in 1993 opgerichte vzw, Lichte Luchtvaart Voor Vlaanderen. "In heel Vlaande-ren is er maar één terrein waar ULM's worden toe-gelaten: in Maasmechelen. Daarom moeten 800 Vlaamse ULM-ers elk weekend uitwijken naar één van de 33 terreintjes in Wallonië. Waarom eigenlijk? Het argument van geluidshinder is complete non-sens. Een Cessna 180 maakt bij het opstijgen dertig keer meer lawaai, en die kunnen wél overal terecht." Om een en ander te bewijzen sleurt hij me mee naar het vliegtuig. Nu ja, vliegtuig... Een ULM bestaat uit een motor met een propellor, handig verpakt in wat aluminiumbuizen en een zeildoek. Een éénzitter mag maximaal 250 kilo wegen, een tweezitter 390, evenveel dus als een stevig uit de kluiten gewassen motorfiets. Als ik instap, moet ik oppassen waar ik mijn voeten zet om niet door het zeildoek - die met wat fantasie een vloer voorstelt - te zakken. Overal liggen kabels en benzineleidingen, het hele toestel schudt als ik kuch. Niet gering is dan ook mijn ver-bazing als de ULM na een korte spurt over het hob-

belige grasveldje daadwerkelijk het luchtruim kiest. De eerlijkheid gebiedt me te zeggen dat ik wel eens comfortabeler heb gevlogen, maar ULM heeft ook zijn charme. Terwijl we als de speelbal van de Limburgse wind boven dorpjes en bossen dar-telen, steekt de piloot nogmaals van wal. "In Neder-land worden ULM's door de milieupolitie gebruikt voor het opsporen van olieverontreiniging, vuilver-branding en stropers. Ze kunnen erg langzaam vlie-gen - zestig per uur - hebben weinig plaats nodig om op te stijgen en hebben als voordeel op een he-likopter dat ze goedkoop zijn, weinig geluid produ-ceren en weinig verbruiken. De bedoeling is om in Vlaanderen een keten van ULM-vliegvelden op te richten, zodat ook jongeren de mogelijkheid krij-gen om, net als luchtvaartpioniers als Blériot en Lindbergh, het luchtruim te kiezen."

ULM wat moet dat kosten?

Een opleiding kost zo'n 30.000 frank. Een toestel heb je voor 600.000 frank, handige Harry's kunnen bouwpakketten kopen vanaf 150.000 frank. Of je kan gewoon een toestel huren.

Bel voor meer informatie
Lichte Luchtvaart Voor Vlaanderen, 03/321.55.77.



5 J&B RARE FLIGHT

"IK VLIEG OP 300 METER
HOOGTE EVEN LANGS DE
REDACTIE"

U dacht dat het besturen van een motorvliegtuig iets was voor knappe wiskundekoppen? Welnee, als de *Flying Doctors* het kunnen, kunt u het ook! Met een ééndaagse initiatie cursus van J&B Rare Flight, bijvoorbeeld. Nu heeft het bewuste whisky-merk uw dienaar wel vaker naar hogere sferen gevoerd, maar de geneugten van een vlucht achter de stuurknuppel waren me onbekend.

's Morgens krijgen de piloten in spe anderhalf uur theorie voorgeschoteld. Instructrice Gite legt uit wat 'draagkracht' is, hoe je gecoördineerd met stuurknuppel en pedalen moet sturen en welke verkeerscode van kracht is tussen de wolken. Daarna word ik wegwijds gemaakt in de cockpit van de Tampico TB-09. Het dashboard bevat naast een jungle van knopjes en hendeltjes 23 wijzertjes en ik besluit ter plekke straks maar gewoon op instinct te vliegen.

Die instincten kan ik eerst botvieren in de vliegsimulator. Ik crash drie keer, raak ergens onderweg in cyberspace de luchthaven kwijt en ram bij mijn terugkomst de verkeersstoren. Ik voel me helemaal klaar voor het echte werk! "Geen nood", zegt instructeur Luc. "The real thing is gemakkelijker dan de simulatie."

Het toestel is uitgerust met dubbele besturing, vergelijkbaar met de auto waarmee je een rij-examen doet. Luc laat me eigenhandig met de stuurknuppel en de pedalen *freewheelen*, terwijl hijzelf de wijzertjes en knopjes bedient. Bij het minste stuurfoutje corrigeert hij me, zodat er niets kan misgaan. Tijdens de tocht boven Antwerpen vlieg ik op slechts driehonderd meter hoogte bij enkele vrienden en de *Panorama*-redactie langs. Mijn stamkroeg blijkt nog gesloten, waarna het tijd is voor de landing. Dankzij Luc blijft de verkeersstoren deze keer gespaard. Wat ook leuk → meegenomen is.

J&B RARE FLIGHT wat moet dat kosten?

J&B Rare Flight geeft u voor 2400 frank de kans om zelf te vliegen, vertrekkende van de luchthavens van Deurne of Namen. Minimumleeftijd: 18 jaar.

Bel voor meer informatie
J&B Rare Flight: 02/640.42.12.

VLIEG ER EENS UIT!



6 DELTAVLIEGEN

"DE WIND HEFT MIJ
ALS EEN PLUIMPJE VAN
DE GROND"

→ "Delta- of zeilvliegen ontstond eigenlijk bij toeval", zegt Willy Kennis terwijl ik mijn harnas aantrek voor mijn delta-doopt. "Begin jaren '60 maakte ene Bill Bennet in Australië waterski-sleepvluchten achter een motorboot. De kabel brak, en de eerste delta-vlucht was een feit."

De lier begint te trekken en met de deltavleugel op onze schouders rennen instructeur Ralph en ik tegen de wind in. Na enkele stappen heft de wind ons als pluimpjes van de grond en worden we als een vlieger op het strand door de lier naar boven getrokken. Op 400 meter hoogte koppelen we ons los, op zoek naar thermiek. De stilte wordt slechts doorbroken door het suizen van de wind en het arrogante gekrijs van de meeuwen onder ons. Door zijn gewicht te verplaatsen stuurt Ralph probleemloos en met soms angstwekkend scherpe bochten de deltavleugel. "Door de vooruitgang op het gebied van de veiligheid is delta het imago van gekkenwerk kwijtgeraakt", legt hij uit als we weer geland zijn. "Maar het avontuurlijke karakter is bewaard gebleven. Iedereen met een beetje lef kan het. Zo hadden we laatst op een initiatiedag nog een grootmoeder van zeventig."

"Het mooiste zijn natuurlijk de bergen", gaat Ralph verder. "Daar kun je dankzij de dynamische stijgwinden urenlang door de valleien zweven. De lier gebruiken we voor vlaktes en voor opleiding. Na een week cursus - waarbij je onder radiobegeleiding naar beneden wordt gecoacht - ga je naar Frankrijk voor een hoogtestage en je examen. Geoefende deltisten kunnen ook met een DPM, een gemotoriseerde delta, de lucht in. Maar dan mis je natuurlijk de heerlijke stilte van het zweven."

DELTAVLIEGEN

Wat moet dat kosten?

Een initiatiedag kost 2500 F, een basiscursus voor beginners 12.000 F, lesmateriaal inbegrepen. De hoogtestage kost nog eens 12.000 frank. Lidgeld voor een club bedraagt 7 à 10.000 F. Om naar boven getrokken te worden betaalt je 200 frank.

Bel voor meer informatie

Belgische Vrije Vlucht Federatie: 015/20.92.42.

Delta Wings, Willy Kennis: 03/888.99.47.

Dutch Delta Services, Ralph van der Ent: 0031/35.833.877.



7 PARAPENTE

"EEN THEELEPELTJE LEF IS NIEZVOOR AL VOLDOENDE"

Het is stil daarboven, erg stil. En mooi. Zo mooi dat terwijl je Moeder Aarde onder je aan het bewonderen bent, je vergeet dat je zweeft aan niet meer dan een paar doeken met wat lucht ertussen. Van onder het wolkendek bieden zelfs de lelijke kernpuisten van Doel en het door industrie geïndigesterde Antwerpse havengebied een indrukwekkend panorama. Alles wat je nodig hebt, zijn een aerodynamisch soort luchtmatras, een theelepeltje lef en een berg om vanaf te rennen. Die laatste zijn in Vlaanderen nogal dun gezaaid, en samen met instructeur Ivan word ik met een lier omhoog getrokken. Na de loskoppeling zweven we zo vrij als een adelaar tussen hemel en aarde. "Daar in de verte ligt Nederland, en rechts zie je de Antwerpse kathedraal", verstoort Ivan de stilte. Hij geeft me de stuurlijnen, waarmee ik op zoek ga naar thermiek. Beginnelingen die een theorie- en grondcursus achter de kiezen hebben, worden tijdens hun eerste vluchten met een koptelefoon begeleid. Aan een biplace kan je in duo zonder opleiding de smaak van het buitengewone proeven.

Schuin onder ons vliegt een paramotor, een soort opgefokte grasmaaier met een propellor die je op je rug bindt en waarmee je op eigen kracht het luchtruim kan kiezen. "Daarvoor moet je al een heel ervaren parapenter zijn", zegt Ivan. "We zijn gevraagd om binnenkort tijdens de rust van een voetbalwedstrijd in het stadion te landen en te vertrek-

ken. Een paramotor weegt 20 kilo. Je hebt dus altijd je vliegtuig bij!"

De kick van de paramotor lijkt me wel wat, maar ik prefereer toch de rust van de parapente boven het snerpande lawaai van de 210cc-motor. Onbekommerd rondwarrelend in het niets is veiligheid het laatste van je zorgen, toch werpt de vraag zich op. "In de beginfase gebeuren er zelden ongelukken. De gevaarlijkste fase begint wanneer beginnelingen denken dat ze het kunnen en op eigen houtje gaan experimenteren. In Frankrijk, het Walhalla van de parapente, gebeuren er weinig ongevallen, terwijl er toch enorm veel parapenters zijn." En waail die Franse parapente-manie ooit over naar België? "Ongetwijfeld, wie het eens heeft ervaren, wil het opnieuw doen." Ik denk dat ik ongeveer begrijp wat hij bedoelt.

Tekst: Marko Heij

PARAPENTE

Wat moet dat kosten?

Het eerste jaar ben je 9 à 10.000 F kwijt aan lessen, lidgeld en verzekering. Daar komt nog 300 F per vlucht bij voor het naar boven getrokken worden en de huur van het materiaal. Je eigen parapente kopen, kost zo'n 100.000 F.

Bel voor meer informatie

Filip Benoot: 03/777.78.26.

Belgische Vrije Vlucht Federatie: 015/20.92.42.