

Doe mee aan onze quiz en win een exotische reis!

nieuw PANORAMA

Het vakblad voor de nieuwe levensgenieter

Dit is uw
nieuwe
horloge



ALSTUBLIEFT!

HET COMPLETE OVERZICHT



ALLE FILMS
VAN HET NAJAAR

SPECIAL REPORT

- Wat is intelligentie?
- Hoe werkt ons geheugen?

HET BREIN

- Wat denken we tijdens een orgasme?

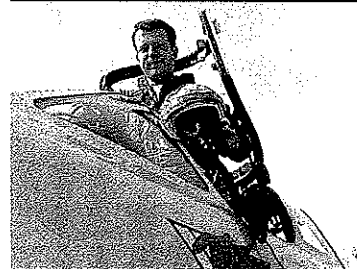
MOUNTAINBIKING
de SPORT van
de TOEKOMST



WAT STAAT
CINDY CRAWFORD
HIER TE DOEN?

(antwoord op p.31 en p.82)

UNIEKE REPORTAGE



DE KICK VAN
750 KM
PER UUR

HET TV-DUEL



MARLENE DE WOUTERS
JAN VAN ROMPAEY

"Zullen we eens
van zender ruilen?"

ONGELOOFLIJK GRAPPIG!

FOTO-TRUCS

← Dit is Dehaene

Maar wie is dit? →



MET **7** NIEUWE
RUBRIEKEN

- film • muziek • TV
- boeken • avontuur
- video • internet

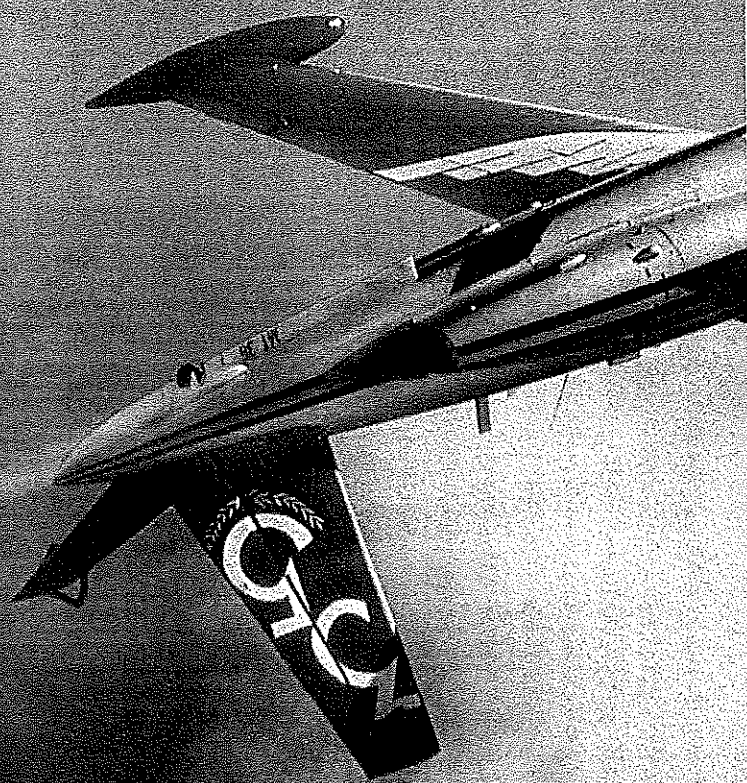
STUNT:



ONZE VERSLAGGEVER

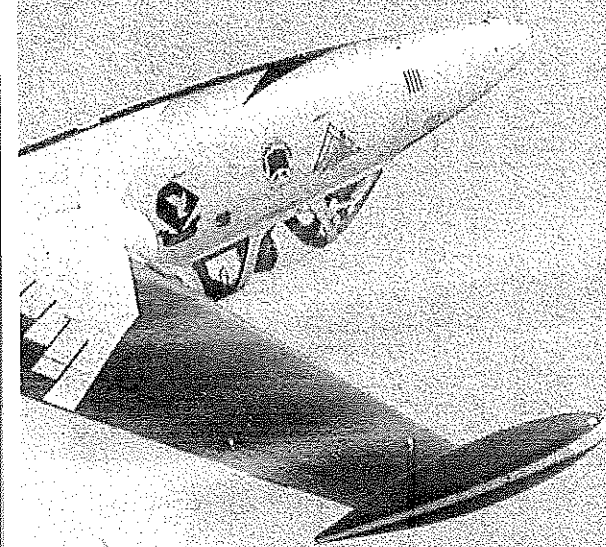
'Het is alsof ik geplet word on terwijl het zweet langs mijn Wat is momenteel eigenlijk

Verslaggever Marko Heijl is van de *Top Gun*-generatie. Toen de film in 1986 uitkwam, was hij 17: net als miljoenen leeftijdgenoten wilde Marko straaljagerpiloot worden. Het is uiteindelijk de *Panorama*-redactie geworden en dat is ook wel spannend werk, maar toch: die ene onvervulde jongensdroom bleef hem maar kwellen. Dat kon niet langer blijven duren, vonden we. We stuurden hem de lucht in.



VLIEGT MET EEN FOUCA MAGISTER!

ler een gigantisch gewicht, slapen naar beneden gutst. beneden?"



'Jet noise, the sound of freedom' lees ik op een autosticker wanneer ik de luchtmachtbasis van het Limburgse Brustem oprijd. Vandaag zal ik met luitenant-kolonel-vlieger Alex Peelaers in een Fouga Magister van het 11de smaldeel van de 9de trainingswing mijn straaljagerdoop krijgen. Een jongensdroom gaat als nog in vervulling!

Maar voor het zover is, moet ik eerst medisch getest worden. De dienstdoende dokter deelt duidelijk de passie van zijn patiënten: zijn kabinet is behangen met vergeelde foto's van vergane luchtvaartglorie, vlaggetjes en andere relikwieën vol straaljagerheroïek. Mijn hart blijkt in orde te zijn, mijn bloeddruk is een beetje aan de hoge kant. "Maar dat is positief", komt de dokter verrassend uit de hoek. "Daardoor val je minder makkelijk flauw als het ruig wordt. Ben je verkouden?" Ik knik van niet. "Bij verkoudheid is de eustachiusbuis (de verbinding tussen oor en keelholte; red.) ontstoken. Daardoor raakt op grote hoogte je evenwichtssysteem onregelmatig en verdwijnt je coördinatiegevoel. En dat is voor een jachtpiloot levensgevaarlijk."

Een stom verkoudheidje kan een supergetrainde straaljagerpiloot

dus aan de grond te houden? "Zonder meer", knikt de dokter. "Je moet fysiek perfect in orde zijn. Toch is het mentaal zwaarder dan fysiek. Met een jet vliegen is stress tot en mét."

En de dokter weet waarover hij het heeft. Af en toe vliegt hij zelf, om zich beter te kunnen inleven in de extreme omstandigheden waaraan de piloten onderhevig zijn. "In een straaljager vliegen is absoluut geen lachertje. Binnen enkele minuten ben je doorweekt. Daarom wegen we de piloten voor en na de vlucht."

De hel in de turbines breekt los

Achter me scheuren oorverdovende decibels de stilte aan flarden. Kolonel Peelaers heeft de motoren aangezet en begint de instrumenten van de Fouga te checken. Ik zet mijn pilotenhelm op om mijn trommelvliezen te beschermen tegen de *sound of freedom* en hoor via de intercom de kolonel zijn checklist aflopen. Met die helm op lijkt ik verdacht veel op Tom Cruise - maar u waarschijnlijk ook, dus...

Ik werk mijn eigen checklist af. Mijn zuurstofmasker werkt en met een knopje kan ik het donkere vizier voor mijn ogen naar boven en beneden bewegen. In de beenzakjes van mijn overall zitten papieren zakjes. *Spuckbeutel* - *sickness bag* - *sac vomitoire* vermelden de grijze zakjes in alles behalve het Nederlands. Misschien was dat ontbijt van vanochtend toch niet zo'n geweldig idee?

"Alles in orde achteraan?" informeert Peelaers via de intercom, terwijl we over de landingsbaan

ONZE VERSLAGGEVER VLIEGT MET EEN FOUGA MAGISTER

taxiën. "Oke, daar gaan we!" Het daaropvolgende moment breekt de hel in de turbines los en spuwen twee maal 400 kilo stuwkracht ons over de landingsbaan. De motoren brullen, het hele vliegtuig trilt naarmate we steeds sneller over de betonnen baan denderen. Het volgende moment trekt Peelaers de stuurknuppel naar achteren en maakt de beboste horizon voor me plaats voor een staalblauwe hemel. *Take off!*

Uit de vloer stijgt witte rook op

Wijl we langzaam klimmen, komen onder ons de Ardennen al op. De sierlijke Fouga Magister met zijn typische vlinderstaart wordt ook wel *Butterflies of the Skies* genoemd en heeft die naam duidelijk niet gestolen. Haast gracieus glijdt het toestel door de Ardense valleien en volgt het de kronkelende zilveren riviertjes onder ons. Uit de vloer stijgt wit-



Onze verslaggever vlak voor de start: De zenuwen gieren door zijn keel en hij moet plotseling aan zijn moeder denken.

bewapening - vast. De eerste minuten beperk ik me tot een soort handoplegging, veel te bang om iets fout te doen en als een baksteen naar beneden te donderen. We vliegen immers nog altijd maar op een paar honderd meter hoogte en de Ardense bossen lij-

nog naast me zag, duikt naar beneden en komt onder het toestel te hangen. Ik voel hoe de gigantische kracht juist achter mijn rug ons door de bocht trekt, waarna ik met een vederlichte beweging het toestel weer recht trek. Doordat we op onze zij vlogen en de draagkracht van de vleugels dus even wegviel, hebben we wat hoogte verloren. Ik trek de stuurknuppel naar me toe en voel opnieuw hoe de bom achter me ons naar boven jaagt. Het is een machtig gevoel om met lichte beweging van je vingertoppen zo'n duivelse machine te besturen! "En, hoe voelt dat?" vraagt de kolonel lachend.

"Magistraal!" hijg ik, waarmee ik zo ongeveer de grootste flauwe klassieker uit de Belgische luchtvaartgeschiedenis pleeg.

Explosieven voor de noodprocedure

"Zullen we eens wat G-krachtjes trekken?" vraag ik de kolonel na-

dat we zijn geklommen tot op vier kilometer hoogte.

"Euh, doe maar", antwoord ik onwetend. Voor ik weet wat er gebeurt, duikt de Fouga razendsnel naar beneden. De snelheidsmeter klimt vlotjes boven de 400 knopen - zo'n 750 kilometer per uur.

"Oké, hou je vast!" klinkt het onheilspellend kalm in de helm. Het volgende moment vliegt het toestel loodrecht het hemelgewelf tegemoet. Het is alsof ik geplet word onder een gigantisch gewicht, terwijl het zweeft langs mijn slapen naar beneden (wat is momenteel eigenlijk beneden?) gutst. Ik wil mijn hand naar mijn hoofd brengen om het zoute vocht uit mijn ogen te vegen, maar mijn arm blijkt ineens lood te wegen. Alleen met de grootste moeite en concentratie slaag ik erin het vizier naar boven te klikken. Ik hoor mezelf zwaar hijgen in mijn zuurstofmasker terwijl achter ons Moeder Aarde weer te voorschijn komt en de druk op mijn borstkas afneemt.

"Alles in orde, achteraan?" informeert de kolonel. "Dat was een looping van 4,5 G-kracht, de maximale hoeveelheid in een Fouga. Let wel: de Fouga is begrensd op 4,5 G om het materiaal - én de mensen die erin zitten - te sparen, het toestel zelf is tot méér in staat. 1 G is de normale zwaartekracht, bij 4,5 G is alles dus 4,5 keer zwaarder. Ook je bloed, waardoor je hart hard moet pompen om het nog te laten circuleren. Daarom werd je hart vanochtend bij de dokter gecontroleerd."

De meter blijkt ook waarden onder 1 G - de normale zwaartekracht dus - aan te geven. Ik vraag de kolonel waar dát goed voor is. "Dat zijn de negatieve G's. Bij 0 G ben je gewichtloos, bij minder dan 0 G ervaar je een zeer onaangenaam gevoel. Proberen?"

"Waarom niet?" antwoord ik nieuwsgierig en het volgende ogenblik plakt mijn maag tegen mijn gehemelte. Zonder mijn veiligheidsriemen zou ik nu door het glas van de cockpit naar buiten gekatapulteerd worden. Dat is overigens niet eens zo'n vreemde

VERSLAGGEVER MARKO HEIJL

"Met veel moeite en concentratie kan ik het vizier naar boven klikken. Ik hoor mezelf zwaar hijgen in mijn zuurstofmasker terwijl de druk op mijn borstkas afneemt."

te rook op. Een soort airconditioning, zo blijkt. Geen overbodige luxe is, want de glazen canopy (het dak van de cockpit) werkt onder de ongenadige zon als een soort serre en de piloten worden toch wel verondersteld het hoofd koel te kunnen houden. Hoe welkom de verkoeling ook is, toch blijft het zweeft langs mijn rug naar beneden stromen en zwem ik zowat in mijn overall.

"Wil jij eens vliegen?" vraagt de kolonel. Nu breekt het zweeft me pas goed uit.

"Vliegen? Ik?"

"Zo moeilijk is het niet. En ik blijf mijn stuurknuppel vasthouden, zodat ik direct kan corrigeren." Met trillende vingers neem ik de stuurknuppel - een soort joystick met een trigger voor de eventuele

ken verdacht dichtbij.

"Nu vliegen we naar dat meertje links van ons", klinkt het als een bevel door de intercom. Ik trek de stuurknuppel lichtjes naar rechts en de Fouga Magister reageert meteen. De vleugel die ik een fractie van een seconde geleden



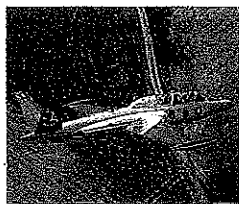
De F16

Iedere F16-piloot moet jaarlijks minimum 165 vlieguren halen. In België is dat meteen ook een maximum, omdat één vlieger in een F16 - onder meer door een brandstofverbruik van 3000 liter per uur - enorm duur is. In die korte tijd moesten verschillende opdrachten worden vervuld, zodat er geen tijd is om taxichauffeur te spelen voor een journalist met onvervulde jongensdromen, zoals onze verslaggever. Voor onze flitsende prins Filip werd ooit een uitzondering gemaakt, maar die is dan ook zelf piloot.

gedachte: bij het doornemen van de noodprocedures voor we opstegen bleek de nochtans ongewapende Fouga Magister wel degelijk explosieven aan boord te hebben. Die moeten in noodsituaties de canopy opblazen, terwijl je tegelijkertijd naar buiten wordt geschoten. De stoere pilotenhelm is erg nuttig voor het geval je door het exploderende glas naar buiten vliegt, vooral omdat je zelf je parachute moet opentrekken. Persoonlijk verkies ik vandaag een gewone landing!

Door de centrifuge gehaald

Nadat we een kwartiertje *loopings*, *rolls* en andere acrobatische kunstjes hebben uitgehaald en weer koers richting Brustern zetten, voel ik me alsof ik door een centrifuge ben gehaald. "Je lichaam krijgt toch wat te incasseren tijdens zo'n vlucht", zegt de kolonel. "Daarom moeten straaljagerpiloten in perfecte fysieke conditie zijn. Bij de medische keuring worden veel kandidaten afgekeurd, heel vaak omwille van hun rug, bijvoorbeeld. Van de 300 kandidaten werden er vorig jaar maar acht aangenomen voor de opleiding. En het is natuurlijk niet zeker dat die alle acht uiteindelijk hun vleugels halen. Om te voorkomen dat we te weinig piloten zouden hebben, is de



De Fouga Magister

Tot in 1980 was de Fouga de laatste stap voor de piloten overschakelden op de F16. Daarnaast werd de Fouga ook in oorlogssituaties gebruikt: onder andere door Israël in de Zesdaagse Oorlog van 1967, en door het Belgische leger in Kongo in 1960.

luchtmacht dus continu op zoek naar nieuwe kandidaten." Kandidaat-piloten waren er anders meer dan genoeg ten tijde van de film *Top Gun* (1986). Vooral in de VS werden de pilotenscholen van de Navy en de US Air Force bestormd door Tom Cruisjesinspe die gebeten waren door het jet-virus. Betere reclame kon de militaire luchtvaart zich wellicht niet wensen. "Klopt", zegt de kolonel. "De film is tamelijk realistisch en de pilotenschool *Top Gun* - waar de beste piloten ter wereld worden gevormd - bestaat écht. Maar er wordt natuurlijk ook wel wat overdreven. Neem nu de luchtgevechten. In de film vliegen ze langs elkaar heen dat het een lieve lust is, terwijl je elkaar in werkelijkheid bij zulke enorme snelheden direct kwijt bent en je je missies van op twee à drie kilometer van de vijand afvuurt. Maar toegegeven, er zijn slechtere films gemaakt over straaljagers." En het macho-gehalte en de verbeten concurrentiestrijd onder

de piloten: klopt dat een beetje met de werkelijkheid? "Er is een gezonde naijver onder de piloten. Alleen de allerbesten mogen met de F16, de *fighting falcon*, vliegen. De rest krijgt een ander - minder - toestel. De F16-piloten zijn de *Top Gun*-macho's, ze beschouwen de andere piloten als buschauffeurs."



KOLONEL PEELAERS

"Top Gun is een tamelijk realistische film en die school - waar de beste piloten ter wereld worden gevormd - bestaat écht. Maar er wordt natuurlijk wel wat overdreven."

En dan nu: een frisse pint!

De brandstoftanks zijn na 450 kilometer en een uur vliegen leeg. Evenals de *spuckbeutel*, trouwens. We worden nog even opgehouden door een opdringerige F16-macho die vóór ons wil landen, maar daarna zet kolonel Peelaers bekwam en met de rust die straaljagerpiloten zo typeert het toestel aan de grond. Ik ben onder de indruk. Ik ben op mijn 28ste helaas te oud om nog aan een pilotenopleiding te mogen beginnen, maar ja: hoe groot zou de kans zijn dat ik doordring tot de elite die zo'n waanzinnige brok kracht en techniek mag besturen? Om het met de brochure van de luchtmacht te zeggen: *Straaljagerpilot worden vereist wilskracht en doorzettingsvermogen, en bovenal (zelf)discipline. Immers: om hoog te vliegen, moet je met beide voeten op de grond staan.* Is het de dehydratatie of de doorstane spanning? Mijn systeem is alleszins hard aan een frisse pint toe. Die vlieger gaat echter niet

op: in de bar mogen geen alcoholhoudende versnaperingen geserveerd worden voor de laatste piloot aan de grond staat. Er zouden zich immers altijd noodsituaties kunnen voordoen. Mijn argument dat ik in noodsituaties toch niet echt gemist zal worden, vindt geen gehoor.

Ik trakteer - zoals de traditie dat wil - het grondpersoneel op een bak bier, met dien verstande dat er dus mag worden gedronken nadat de laatste piloot is geland. Rekening: 400 frank, voor 24 pintjes. Ik moet hier duidelijk vaker komen!

Ik zit nog wat na te praten met ko-

lonel Peelaers en vraag hem hoe het eigenlijk is om dertig jaar van je leven keihard te trainen voor een oorlog die je misschien nooit zal vechten.

"Tja, ik heb een schitterende carrière achter de rug, maar ik heb zelf ook nooit een échte gevechtssituatie meegemaakt", zegt de kolonel. "Toch houden de voortdurende opdrachten die we moeten vervullen, ons scherp. Als we bijvoorbeeld zouden worden uitgestuurd voor een politionele actie in ex-Joegoslavië, zouden er weinig zijn die niet mee willen gaan. Wij zijn er klaar voor." ■

Tekst: Marko Heijl

Foto's: A. Roels-VSRP en Evert Thiry

De vluchtsimulator

Voor ik de lucht in mag, moet ik eerst even trainen in de simulator. "Een wezenlijk deel van de opleiding", zegt kolonel Peelaers. "In de simulator wordt je bestookt met de meest onmogelijke rampenscenario's. Rustig vliegen is er absoluut niet bij en de problemen stapelen zich hoger op dan in de werkelijkheid ooit zou kunnen gebeuren. Tja, voor je een machine van een half miljard onder je kont krijgt, moet je gewapend zijn tegen alles."



Marko Heijl geflankeerd door zijn instructeurs in de vluchtsimulator: "Wat betekent 'eject'?"

De opleiding

Wie na dit verhaal de ambitie om straaljagerpilot te worden, niet kan onderdrukken, kan een brochure aanvragen bij: Luchtmacht, Postbus 1, 1000 Brussel (Tel. 02/701.43.43). Maar misschien kan de video van *Top Gun* al volstaan.