

Missie F-16

DLOF VAN JOOLEN & SILVAN SCHOONHOVEN

Missie F-16

Nederlandse jachtvliegers boven brandhaarden

Nieuw Amsterdam

Deze publicatie werd mede mogelijk gemaakt door een subsidie van het Fonds Bijzondere Journalistieke Projecten te Amsterdam (www.fondsbjp.nl)

FONDS Bijzondere
JOURNALISTIEKE PROJECTEN

Eerste druk november 2019

Tweede druk november 2019

De uitgever heeft ernaar gestreefd de rechten op de foto's in dit boek te regelen volgens de wettelijke bepalingen. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich alsnog tot de uitgever wenden.

© 2019 Olof van Joolen en Silvan Schoonhoven

Alle rechten voorbehouden

Omslagontwerp Moker Ontwerp

Omslagfoto privécollectie

De foto's in dit boek komen uit privécollecties, tenzij anders vermeld

Foto auteurs © De Telegraaf

NUR 689

ISBN 978 90 468 2589 1

www.nieuwamsterdam.nl



INHOUD

1	De grote vliegerdroom	7
2	Van brommer naar <i>electric jet</i>	17
3	Kind van de Koude Oorlog	28
4	Een viersterrenoorlog	38
5	Een explosieve speldenprik	51
6	Bommen op Srebrenica	63
7	Overleven op de grond	77
8	Eindelijk echt oorlog	86
9	Een vuurpijl in de nacht	95
10	Harde klappen in Servië	112
11	Ondersteboven	126
12	De slagschaduw van de Twin Towers	141

13	Kinetisch in Kandahar	159
14	De lange arm van Den Haag	185
15	IS: het ultieme kwaad	200
16	De echo van de kooi	212
17	Burgerdoden	227
18	Het doek valt	239
	<i>Verklarende woordenlijst</i>	250
	<i>Verantwoording</i>	253
	<i>Dankwoord</i>	255

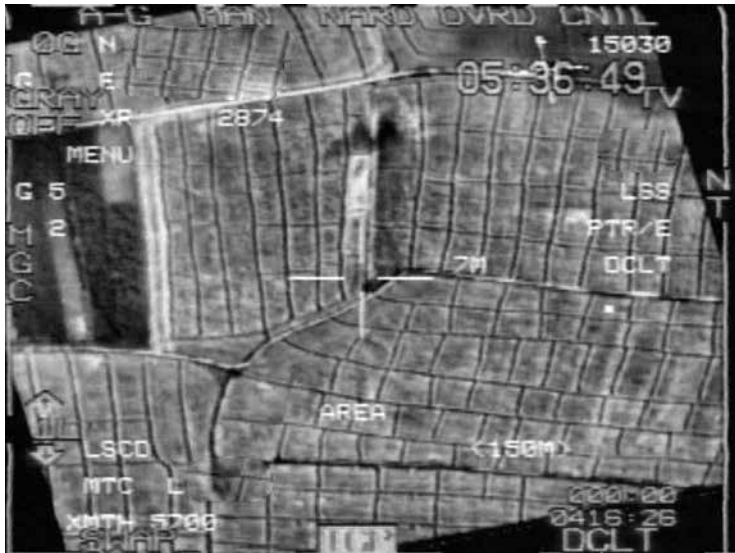
1

DE GROTE VLEGERDROOM

Terwijl twee Nederlandse F-16-vliegers hoog boven de kale Afgaanse bergen cirkelen, breekt in de vallei beneden paniek uit. Door de speakers in hun helm horen de piloten gehijg, snelle voetstappen en een overslaande stem. Die is van een Britse militair van de genie, die met zijn ploeg midden in de gevaarlijke provincie Helmand is omsingeld door talibanstrijders. Struikelend holt de man met de radio door de papavervelden. De Nederlandse jachtvliegtuigen willen helpen, maar de genist is zo van streek dat hij over de radio niet samenhangend kan omschrijven waar zijn eenheid zich precies bevindt. De vliegers horen nu ook knallen door de speakers. ‘Het spijt me,’ verontschuldigt de Brit zich nadat hij een moment helemaal van de radio verdwenen lijkt, ‘ik was even bezig om terug te schieten.’

Ondanks het ontbreken van een coördinaat laat de Nederlandse vlieger zijn F-16 toch naar de valleibodem duiken, als een roofvogel naar zijn prooi. Hij schakelt de naverbrander in en scheert rakelings over de grond, daar waar hij de schutters vermoedt. Met een druk op de knop werpt hij een baaierd van brandende fakkels af. Gloeiende rookballen stuiteren over de grond, de talibanstrijders halen geschrokken de vingers van de trekker. De Britten maken gebruik van het moment, bereiken in een sprint hun voertuigen en scheuren weg.

Het is zomaar een werkdag voor Joost Luijsterburg en zijn wingman Jeffrey. Samen staan ze bekend als *Team Kinetic*: als deze



Terwijl de bom al los is, zoekt F-16-vlieger 'Niki' Luijsterburg naar de plek waar sluipschutters zitten. Hij kiest voor een kruising van greppels.

twee F-16-vliegers de lucht in gaan, komen ze meestal terug zonder bommen en met een leeggeschoten boordkanon. En inderdaad, een paar minuten later is het opnieuw raak.

Nu zijn het zes Amerikaanse elitesoldaten die in nood zijn. In tegenstelling tot de Britten klinken ze kalm over de radio, maar hun rust is schijn. Ze kunnen geen kant op. Van vlakbij worden ze beschoten, van drie posities, met machinegeweren, mortieren en door sluipschutters. Als ze aankondigen dat ze hun eigen locatie met een groene rookgranaat zullen markeren en die van de vijand met een rode, doen ze het van pure spanning precies verkeerd om. Luijsterburg bemerkt de gevaarlijke vergissing op tijd. Hij laat zijn F-16 opnieuw naar de grond duiken, gooit zijn bom af en heeft dan nog dertien seconden om die met een laserrichter naar zijn doel te sturen. Maar hij weet nog steeds niet precies waar de aanvallers zich verschuilen. In een flits ziet hij een paar greppels die bij elkaar komen en denkt: als ik sluipschutter was, zou ik dáár gaan zitten. Hij richt zijn laser erop, de bom treft het kruispunt en het blijkt in de roos. De snipergeweren zwijgen. Als even daarna ook beide boordkanonnen leeggeschoten zijn op de vijand, zijn de elitesoldaten eindelijk veilig.

‘We maakten geen schijn van kans,’ zeggen de Amerikanen als ze anderhalve maand later een bedankje komen brengen bij de Nederlanders op de vliegbasis in Kandahar. ‘Tot jullie kwamen. Toen was de boel binnen vijf minuten opgeruimd.’ Een van die soldaten vertelt dat zijn dochttertje is geboren terwijl hij hier in Afghanistan zit en hoe blij hij is dat hij haar nu kan zien. ‘Wij leven nog,’ besluiten de elitesoldaten, ‘omdat jullie er waren.’

De beste

Joost Luijsterburg is zeventien jaar als hij op station Gilze-Rijen uit de trein stapt. Op school had voor Joost alles in het teken gestaan van dit moment: de keuringsdag bij de Koninklijke Luchtmacht.

Als hij om zich heen kijkt op het perron, weet hij niet wat hij ziet. ‘Het was fokking *packed* kerel, compleet vol. Verschrikkelijk. Echt iedereen wilde straaljagerpiloot worden. *Top Gun* was net in de bioscoop.’

Het is de tijd dat de luchtmacht welgeteld één op de tweeduizend kandidaten kan aannemen als F-16-vlieger. Honderden jongens, bijna allemaal jaren ouder dan Joost, volgen die ochtend de borden van het station naar het keuringscentrum. Sommigen hebben op goed geluk de bon uit *Tros Kompas* ingevuld. Anderen hebben zich alvast het uiterlijk aangemeten van een jachtvlieger; zoals Tom Cruise in de film dragen ze zonnebrillen en leren vliegerjacks vol badges. Weer anderen weten zeker dat ze geramd zitten omdat ze honderden uren zweefvliegervaring hebben of een rijke vader die hen al heeft laten oefenen in een Cessna.

Joost kijkt schattend om zich heen naar al die anderen, net zoals hij dat Maverick met een superieur lachje had zien doen in *Top Gun*. In de film vraagt navigator Goose dan aan Maverick, gespeeld door Tom Cruise: ‘Wat kijk je nou?’ Maverick antwoordt: ‘Ik vraag me gewoon af wie hier de beste is.’

Dat is ook de centrale vraag op de Selectie- en Keuringseenheid Luchtmacht. De keuring bestaat uit een eindeloze reeks tests en vragenlijsten: neem je één of twee treden als je de trap op loopt? Ben je bang voor spinnen? Wat is de stand van een vliegtuig na een pitch van negentig graden en een rol van negentig graden naar rechts?

‘Na elke ronde kwam er dan zo’n verstokte adjudant in een bloesje naar binnen,’ zegt Joost. ‘Die las een hele lijst namen voor van kandidaten die moesten meekomen. Ik zat daar niet bij en dacht *fuck*, ik heb het niet gehaald. Dan waren die andere lui weg, een kwart bleef achter en even later kwam iemand vertellen dat we door waren. Zo ging het een paar keer. Aan het eind van de dag stonden we met z’n tienden weer op het perron.’



Coördinatietest tijdens de vliegerkeuring.

ARCHIEF NIMH

Nog vijf keuringsdagen volgen, met steeds ingewikkelder tests. Ruimtelijk inzicht wordt beproefd met het in gedachten uitvouwen van driedimensionale kubussen. Kandidaten moeten pedalen in-trappen zodra de juiste lampjes gaan branden. Ze moeten onderscheid maken tussen letters in het rechteroor en cijfers in het linker-oor; een balletje op het scherm houden met een stick die naar links stuurt als je naar rechts duwt en omgekeerd. Behalve snel moeten ze ook nog stabiel zijn. Dat laatste bepaalt een defensie-psycholoog. ‘Hij vroeg wat je ervan zou vinden als je een atoom-bom moest gooien. En of ik wel wist dat een bemanningslid van de kist die de bom op Hiroshima gooide, later zelfmoord had ge-pleegd. Achteraf bleek dat een onzinverhaal. Maar wist ik veel.’

Wat er misging bij het gesprek met de psycholoog weet hij niet. In elk geval ploft een paar dagen later een brief op de mat. ‘Tot onze spijt bent u niet geschikt om jachtvlieger te worden,’ staat er. ‘Dat was poef,’ zegt Joost, ‘einde droom.’

Op het moment dat Joost zijn afwijzingsbrief leest, gaat het andere lid van Team Kinetic naar de kleuterschool. Een paar jaar later bungelen er in de jongenskamer van Jeffrey dertig plastic vliegtuigmodelletjes aan het plafond. Hij weet al wat hij wil worden, kent de foto's en de verhalen van zijn opa, die als Moluks KNIL-militair voor Nederland vloog in Nederlands-Indië.

Jeffrey weet uit de boekjes hoe zwaar de hordeloop naar zijn einddoel is. De vliegopleiding voelt voor hem als een lang rijexamen met als grootste schrikbeeld afvallen, of erger: eindigen als piloot op een helikopter of transportkist.

Jeffrey doorloopt alle stadia. De keuring, de simulator, dan de eerste vluchten vanaf Woensdrecht op het trainingstoestel, de Pilatus PC-7. Dat is weliswaar een bescheiden ogend propellervliegtuig en geen straaljager, maar wel een met een turbinemotor. De kist vliegt vierhonderd kilometer per uur. Jeffrey noemt het 'een Ferrari in de gedaante van een Opel Kadett'.

Elke vlucht is een test waarvoor je kunt zakken. Woensdag kan na een matige vlucht je eerste 'voortgangscontrole' zijn, en loopt ook de *final check* verkeerd, dan is op vrijdag de droom ten einde en wacht een enkeltje terug naar huis. Maar Jeffrey haalt het.

In Texas gaat de opleiding verder in een Cessna met straalmotor, de T-37. Ook dit toestel oogt nog steeds meer als een sportvliegtuig dan als een jager, maar haalt wel zeshonderd kilometer per uur. De volgende stap, de T-38 Talon, begint onmiskenbaar op een echt jachtvliegtuig te lijken. Hij haalt de 1300 kilometer per uur.

Het is op dit toestel dat de vliegers voor het eerst leren om hun vliegtuig te gebruiken als wapen. Ze worden tenslotte geen piloten, ze worden jachtvliegers. Ze moeten oefenbommen gooien, grondaanvallen uitvoeren en één-tegen-één-gevechten houden in de lucht. 'Daar vallen ook weer mensen af,' zegt Jeffrey. 'Goed kunnen sturen is niet hetzelfde als goed kunnen vechten.'

Terug naar Joost Luijsterburg, die na de afwijzingsbrief van de

luchtmacht zijn einddoel achter de horizon ziet verdwijnen. Hij wanhoopt niet, er liggen meer ijzers in het vuur. Ook van het Korps Commandotroepen en de mariniers heeft hij bonnetjes uitgeknipt en opgestuurd. Op gesprek bij de marine krijgt Joost een verrassende mededeling: bij de zeemacht kan hij ook vliegen. De Koninklijke Marine heeft Orion-patrouillevliegtuigen en Lynx-helikopters. Joost veert op. ‘Dat klinkt ook goed,’ roept hij. Hij tekent direct.

‘Eigenlijk werd ik gewoon geronseld voor een baantje bij de technische dienst. Ik haat techniek. Zat je daar gebroken printplaatjes aan elkaar te solderen. Ik reed met de trein naar Den Helder en dacht na Alkmaar dat de wereld ophield. Ik moest leren over zwakstroom en wisselstroom en dacht dat ik gek werd. Na een jaar opleiding kwam er een kerel die me vertelde dat ik als boordwerktuigkundige op de Orion werd geplaatst. Ik zei: dat wil ik niet, ik wil zélf vliegen. Toen was het: “Hoor eens, Lujsterburg, dat kan helemaal niet. Als je wilde vliegen had je de officiersopleiding moeten volgen. Jij gaat gewoon printplaten solderen achter in de Orion.”’

Joost staat perplex en doet nog een ontdekking: uitgerekend die dag loopt zijn proeftijd af. Er valt geen tijd te verliezen, want als hij nu niet stopt, zit hij voor jaren vast aan de marine en de soldeerbout. Op vrijdagmiddag haast hij zich langs een rij beambten en kantoortjes om zich uit te schrijven. Om vijf uur levert hij zijn laatste spullen in bij de laatste zuchtende ambtenaar en stapt naar buiten. Met een kwartje belt hij vanuit een telefooncel naar huis en vraagt zijn vader om hem uit Den Helder op te halen. Tijdens het wachten heeft hij tijd genoeg om alles te laten bezinken.

Thuis telt Joost zijn knopen. Hij gaat terug naar school, doet een jaar later opnieuw toelatingsexamen bij de luchtmacht en rolt moeiteloos door de selectie. Bijna dertig jaar later is hij veruit de meest ervaren F-16 vlieger van Nederland met ruim vierduizend vlieguren in zijn logboek. Hij is commandant van de Nederlandse

vliegers in Arizona en schopt het tot de elite van ‘wapeninstructeurs’ – het Nederlandse *Top Gun*. De mannen die ‘de punt van de speer’ vormen, zoals ze het in die film noemen.

Als Jeffrey na zijn opleiding op de vliegbasis Volkel belandt, krijgt hij al snel met Joost Luijsterburg te maken. ‘Ik had natuurlijk van hem gehoord. Hij had de naam een heel strenge wapeninstructeur te zijn. Ik was een beetje bang van hem, hoorde dat alles op zijn manier moest. En dat was ook zo. Heel streng als het op vliegen aankomt, maar hij had dan ook bergen ervaring. Hij was een van de vijf man die volledig had kunnen knallen in Bosnië en Kosovo. Ik vond hem indrukwekkend.’ Het klikt tussen de jongste bediende en de meest ervaren vlieger in de luchtmacht. Als het op vechten aankomt, denken ze hetzelfde. Ze delen de neiging om door te pakken. Agressie, zou je het ook kunnen noemen. ‘Zo zijn we bevriend geraakt.’

Joost en Jeffrey zijn uitzonderingen. Tussen de zestig- en honderd-duizend Nederlandse jongeren deden de afgelopen veertig jaar een gooi naar de meest begeerde stoelen van het land. Maar circa één op de tweeduizend gegadigden haalde het en kreeg de status van *combat ready*: klaar om als jachtvlieger te worden ingezet in een oorlog. Deze vliegers treden toe tot een elitair genootschap. Als in een kloosterorde of sekte ontvangt de man of vrouw die de overstap maakt uit de gewone wereld een nieuwe naam. Dat is het zogeheten *tactical callsign*.

Tacticals zijn zo oud als het beroep van jachtvlieger. De doopnaam is een knipoog. Naar je achternaam, een opvallende gebeurtenis of blunder tijdens je opleiding, of een kenmerkende fysieke eigenschap. De lijst staat vol met steken onder water. Glance loent. Nose heeft een grote gok. Barrel heeft een stevige lichaamsbouw. Bassie lijkt op de tv-clown. Hunter reed per ongeluk een hertje dood.

Vliegers kennen elkaar vooral onder hun tactical. Hoe hun ouders ze als kind ooit hebben genoemd, dat weten collega-vliegers vaak niet eens. Het uitdelen van de nieuwe naam is een ritueel als iemand zich op zijn eerste squadron meldt. Veel mag, maar niet alles. Er wordt rekening gehouden met een vervolgloopbaan, zodat niet hoeft te gebeuren dat Nederland twintig jaar later bij een topconferentie wordt vertegenwoordigd door een generaal met 'Pervert' op zijn naamlabel. De laatste jaren is de wederdoop met enig ceremonieel omgeven.

'Ze hebben een ruime fantasie en op een gegeven moment hebben ze genoeg informatie over domme dingen die je hebt gedaan om iets leuks kunnen bedenken,' vertelt Jeffrey over de procedure. 'Ze gaan in de bar zitten met de deuren dicht en de mannen van je squadron gaan alle namen af die op een bord staan geschreven. Ze gillen welke ze het leukst vinden. Als je een naam niet wilt, mag jij die eraf drinken, bijvoorbeeld als je niet "Dog's ass" wilt heten. Als iemand zegt: nou, ik vind dat toevallig wél heel leuk, dan neemt hij een shot van iets en dan staat die naam weer op het bord. Als toevallig tien man "Tinkerbelle" heel passend vinden, moet jij dus tien shots drinken. Zo gaat het snel bergafwaarts. Er blijven een paar namen over maar daar krijg je niet veel meer van mee. 's Ochtends word je wakker en dan staat het in spiegelbeeld op je voorhoofd geschreven met watervaste stiften. Als je in de spiegel kijkt, weet je het.'

Jeffrey wordt zo 'Scatman', omdat hij razendsnel praat. Joost Luijsterburg kreeg de tactical 'Niki' omdat hij ooit tijdens een feest op de vliegbasis met een kart ging racen over de taxibaan, waar een grote tunnel van hooibalen stond te branden. Daar durf jij niet doorheen, klonk het. Toen Niki het toch deed, stortte de tunnel boven op hem in en verbrandde de vlieger zijn gezicht en oren, net als de in 2019 overleden oud-wereldkampioen Formule 1 Niki Lauda.

De wereld van de Nederlandse F-16-gemeenschap is die van *Top Gun* en tegelijkertijd ook niet. Ja, het is een jongensverhaal van avontuur, snelheid, heldendom en piano's die in vlammen opgaan tijdens woeste squadronfeesten. Maar er is ook een andere kant. F-16-jachtvliegers zijn militairen met de vinger op de knop van de zwaarste wapens die Nederland in huis heeft. In het allerergste scenario werpen ze zelfs nucleaire wapens af – de atoombommen waarover de regering nooit mededelingen doet, maar waarvan het een publiek geheim is dat ze liggen opgeslagen op vliegbasis Volkel.

Maar ook met conventionele wapens is de F-16 dodelijk. Vooral de afgelopen jaren hebben de jachtvliegers, ver buiten ons zicht, met één vingerbeweging per keer in totaal naar schatting duizenden tegenstanders van de aardbodem weggevaagd. De verhalen van de mannen die vanuit de hemel beslissen over schuld en onschuld, leven en dood, zijn tot nu toe nauwelijks verteld buiten het gesloten bolwerk van de vliegergemeenschap.

'Bij vrijwel elke aanval komen boeven om,' zegt Scatman als hij vertelt over zijn werk tijdens missies. 'Soms hele bergen. We hebben weleens dagen gehad dat we met één aanval vijftig man aan bevestigde *kills* hadden. Ik ben na mijn eerste bom tot de conclusie gekomen dat ik er niet stil bij hoeft te staan dat die mensen misschien een gezinnetje hebben. Wij helpen nou eenmaal mensen, door andere mensen *uit te nemen*.'

2

VAN BROMMER NAAR *ELECTRIC JET*

Een klein beetje zonlicht onder de wielen, misschien een half metertje loskomen van de startbaan om even te voelen hoe hij reageert. En dan meteen weer terug op het asfalt. Dat is wat de Amerikaanse testpiloot Phil Oestricher op 20 januari 1974 voor ogen staat op de luchtmachtbasis Edwards in Californië. De allereerste, rood-wit-blauw gespoten F-16 heeft tot dan toe wel snel getaxied maar hield daarbij de banden op de baan. Het prototype is officieel nog niet klaar om echt te vliegen. Oestricher geeft dus wat gas, laat het toestel voorzichtig loskomen en schuift de gashendel meteen terug voor een zachte landing.

Dan blijkt er een probleem in de bedrading te zitten. Het gas blijft hangen, de kist slaat op hol en stuitert over de startbaan. Rakelings over de grond wiebelt de F-16 als een aangeschoten reiger van links naar rechts. Een vleugeltip raakt de grond, vonken vliegen in het rond en een catastrofe lijkt onafwendbaar. 'Toen heb ik maar vol gas gegeven en hem gewoon laten wegvliegen,' zegt Oestricher. De straaljager kiest het luchtruim en stabiliseert. Een paar minuten later staat de testpiloot weer aan de grond, licht trillend.

Een half jaar na deze ongeplande *flight zero* beleeft de F-16 zijn primeur in Europa op de luchtvaartshow van Parijs. Nederland maakt pas drie jaar later kennis met het toestel. Dat gebeurt op de basis Gilze-Rijen op 18 juni 1977.

In het antimilitaristische Nederland van de zachte jaren zeventig mogen het officieel geen vliegshows heten. Maar niemand kan de



De eerste, onbedoelde testvlucht van de F-16 eindigt bijna in een ramp.

Koninklijke Luchtmacht ervan weerhouden om *open dagen* te houden. Vaak zijn er zelfs twee per jaar, een in het noorden en een in het zuiden. Het zijn feesten voor luchtvaartgekkten die zich verdringen op aanraakafstand van de toestellen. Met open mond kijken ze toe hoe de piloten in de lucht de limieten van hun kist opzoeken.

Op het asfalt van de taxibanen staan deze keer de lompe Phantom van de Amerikaanse luchtmacht, de gracieuze Mirage van de Franse collega's, de driehoekige Saab Draken uit Zweden en natuurlijk de potloodvormige Nederlandse Starfighter. Heel Nederland heeft dat toestel een week eerder nog in actie gezien tijdens de beëindiging van de Molukse treinkaping bij De Punt.

Maar de kwart miljoen bezoekers komen vooral voor de hoofdgast van de show: de jager van de toekomst. Wanneer de F-16 is geland en naar de plek taxiet waar het publiek het toestel achter dranghekken kan bekijken, vormt zich een haag van mensen. Ze staan als aan de grond genageld bij het zien van het rood-wit-blauwe toestel. Bouwer General Dynamics heeft niet voor de

Nederlandse driekleur gekozen om goede sier te maken – het zijn de standaardkleuren waarin dit demonstratietoestel van de Amerikaanse luchtmacht vliegt.

De Nederlandse jachtvliegers mogen dichterbij komen dan het publiek. Ze drommen om het nieuwe toestel en klimmen erin om proef te zitten. Alles is anders dan ze gewend zijn. Dat blijkt al direct wanneer ze de F-16 zien opstijgen. Verdwijnt een Starfighter tijdens een demonstratie in minder dan geen tijd buiten beeld omdat hij geen scherpe bochten kan maken, de nieuwkomer is een wonder van wendbaarheid. ‘Hij kan 9 G trekken in bochten,’ vertellen de jachtvliegers elkaar nog maar eens. Op zo’n moment weegt je lichaam negenmaal wat het normaal op de weegschaal brengt.

Zelfs de stuurknuppel is anders in de F-16. De jager heeft geen traditionele knuppel meer in zijn vuist, maar een onbeweeglijk pookje aan de rechterkant van het instrumentarium, dat elektronisch registreert hoe hard de piloot eraan duwt of trekt. ‘Je trok er wel aan, maar dat kreng deed niks,’ zegt Wim Sneek, de allereerste Nederlandse F-16-vlieger. Piloten zoals hij, die een bewegende knuppel gewend zijn, kunnen moeilijk wennen aan zo’n starre pook. Daarom krijgt de volgende versie van de fabrikant een paar millimeter speling, als een kleine joystick. ‘Daarmee kon je ontzettend nauwkeurig vliegen.’

Het principe achter de pook blijft hetzelfde. Als eerste jachtvliegtuig in de wereld werkt het toestel met de *fly by wire*-techniek. Dat betekent dat niet langer de spierkracht van de piloot de roeren en flaps in beweging zet via de knuppel, maar dat een computer de input van de vlieger verwerkt en die elektronisch doorgeeft aan de onderdelen. De ‘electric jet’, zo wordt de F-16 genoemd.

Bezoekers zien daar aan de buitenkant niets van. Wat ze wel zien is de karakteristieke vorm van de F-16: de puntige neus, de ranke vleugels, de slanke achterkant dankzij de enkele motor en de forse luchthapper onder de cockpit.

Ook opvallend is de compleet andere manier waarop de piloot in het toestel zit. Hij ligt er eigenlijk op. Onder een druppelvormige koepel uit één stuk, een zeepbel zonder zichtbelemmerende raamstijlen, leunt de vlieger in een hoek van dertig graden achterover. Zijn schouders steken ruim boven de cockpitrand uit. Die positie helpt de vlieger bij het verwerken van de enorme G-krachten. De zit-ligpositie geeft hem ook beter zicht op wat er rondom gebeurt dan in oude toestellen, zoals de Starfighter, waar de piloot diep in de romp zit weggestopt.

Hans 'Dutch' Dekkers is er die dag als late tiener bij en gaat ook voor de bijl. 'Ik heb bij die kist staan kwijlen,' herinnert hij zich. 'Er stond maar een klein hek omheen. Je kon hem bijna aanraken. Die testpiloot heb ik toen ook nog gesproken. Ik wist al dat ik jachtvlieger wilde worden, maar dit gaf een extra zetje.'

Dutch vliegt tussen 1979 en 1988 met de F-16 en behoort tot de eerste generatie die met dit toestel werkt. Als jongen wil hij al de lucht in en hij weet die droom waar te maken als zweefvlieger. Hoewel hij totaal niet uit een militair milieu komt – zijn vader is journalist en veel van zijn vrienden pacifisten – gaat Dutch naar de luchtmacht. Hij heeft niks met de machocultuur die er dan nog rond jachtvliegers heerst. Hij drinkt zelfs geen alcohol. Het enige wat hij wil, is vliegen met de mooiste machine die hij kent: de F-16. Officieel is die *Fighting Falcon* gedoopt, maar vliegers noemen hem ook wel *Viper*: adder. Dutch leert het vak op een veel oudere machine, de wat stakerig ogende Northrop NF-5 waarmee de luchtmacht sinds 1969 vloog. Vanwege zijn geringe vermogen noemen vliegers dat toestel 'de brommer'.

'Die magie van de F-16 bleef. Ook toen ik hem voor het eerst vliëgend zag, jaren later. We scheurden met de NF-5 ergens boven Drenthe rond op een grijze dag. De gevechtsleiding vroeg via de radio of we zin hadden om als doel te dienen voor een F-16, die onderscheppingen wilde oefenen. In die grauwe soep kwam dat