

Piloot Ton Janssen is
'ready for take-off'.



De Fouga Magister vliegt weer boven Nederland

The Dutch Historic Jet Association

De Verrijzenis

van de V-staart

De koude oorlog heeft de wereld in z'n greep. Tot het uiterste jespennen draaien de machtsblokken om elkaar heen. Dreigementen, schijngevechten, conflicten: Korea, Berlijn, Cuba. Geld lijkt er aan beide zijden genoeg te zijn: Amerikaanse en Russische fabrieken schuiven in een onwaarschijnlijk hoog tempo telkens nieuwe generaties jets naar buiten.

Modellen gaan een jaar of vijf mee, om dan alweer te worden vervangen door weer snellere en meer geavanceerde exemplaren. De straalmotor wordt welhaast met de maand krachtiger en zuiniger. Elektronica maakt grote sprongen voorwaarts. De namen van de toestellen uit die tijd klinken nu als gedateerde science-fiction: Thunderjet, Thunderstreak, Sabre, Super-Sabre, Voodoo en Starfighter. Bij al dit wapengekletter doet zich echter één probleem voor. Jets zijn er genoeg, maar waar zijn de hooggetrainde mannen om erin te vliegen? De pilotenopleiding blijft achter bij het gigantische materiële potentieel. En omdat Europa lang niet zo rijk is dan de VS, ontstaat er een enorme vraag bij de Europese luchtmachten naar een praktische straaltrainer, die tegen aanvaardbare kosten grote hoeveelheden piloten kan klaarstomen voor gevechtstaken in de steeds gecompliceerdere jets. De Fransen geven één geniaal antwoord op die vraag: de Fouga Magister.

De V-staart verschijnt weer

De Fouga is van het begin af aan een doorslaand succes. Er worden meer dan duizend exemplaren in de fabrieken bij Parijs en Toulouse gebouwd. Half Europa gaat met de wendbare, betrouwbare en vergevingsgezinde trainer aan het werk. Maar in de jaren zeventig is het 'schluss'. De Fouga's verdwijnen een-voor-een uit het assortiment van de luchtmachten. Alleen de Belgen houden er een paar achter de hand, en Israël blijft doorvliegen met een aantal zwaar gemodificeerde 'Zukitts'. Nederland ziet de training voor nieuwe generaties supersonische toestellen, tot dan toe uitbesteed bij de Belgen op de basis Brunstun, niet meer met de vriendelijke V-staart gebeuren. De Fouga is Vaderlandse Geschiedenis geworden. Lijkt het.

Dankzij een serieuze vereniging

De Fouga is terug en wordt gevlogen door een nieuwe, vreedzame luchtmacht: de DHJA. Deze eerste Nederlandse vereniging van bur-

ger-jetvliegers, de Dutch Historic Jet Association, heeft als doel de herinnering aan de verschillende straaljagers die door de Nederlandse luchtmacht zijn bevolgen te bewaren, en levend te houden. Een vliegend museum dus, zoals Nederland er al een aantal heeft, maar nu geheel gewijd aan militaire jets. Doel is uiteindelijk te komen tot een complete line-up, vanaf de Meteor tot heden. Voorlopig is gekozen voor een bekende jet uit de jaren zestig: de Fouga Magister. In een vuurrood kleurenschema vliegt de eerste nu boven Nederland. De drie andere worden vliegklaar gemaakt voor een eerste gezamenlijk optreden, dat een bekend fenomeen moet gaan worden boven Nederland.

Vanwaar de Magister?

De Magister combineert een aantal eigenschappen die voor de DHJA belangrijk zijn. De opvallende jet is redelijk betaalbaar, relatief eenvoudig te onderhouden en is, heel belangrijk, tweemotorig. Wie de historie van de Nederlandse luchtmacht bekijkt, zal opmerken dat met name tweemotorige jets langdurig prettig en veilig geopered hebben. De NF-5 is daarvan een voorbeeld, maar ook de Fouga heeft nauwelijks problemen gekend. Er waren nog meer redenen voor de

DHJA om de Fouga te kiezen. Het slanke airframe en de lange rechte vleugels maken het toestel zeer geschikt voor formatievliegen en aërobatics. Loops, rolls en hoge bochten zijn niet alleen mogelijk, maar laten zich ook gewillig uitvoeren. Zonder 'sneaky stalls' en onverwachte grillen. Zoals het een trainer betaamt.

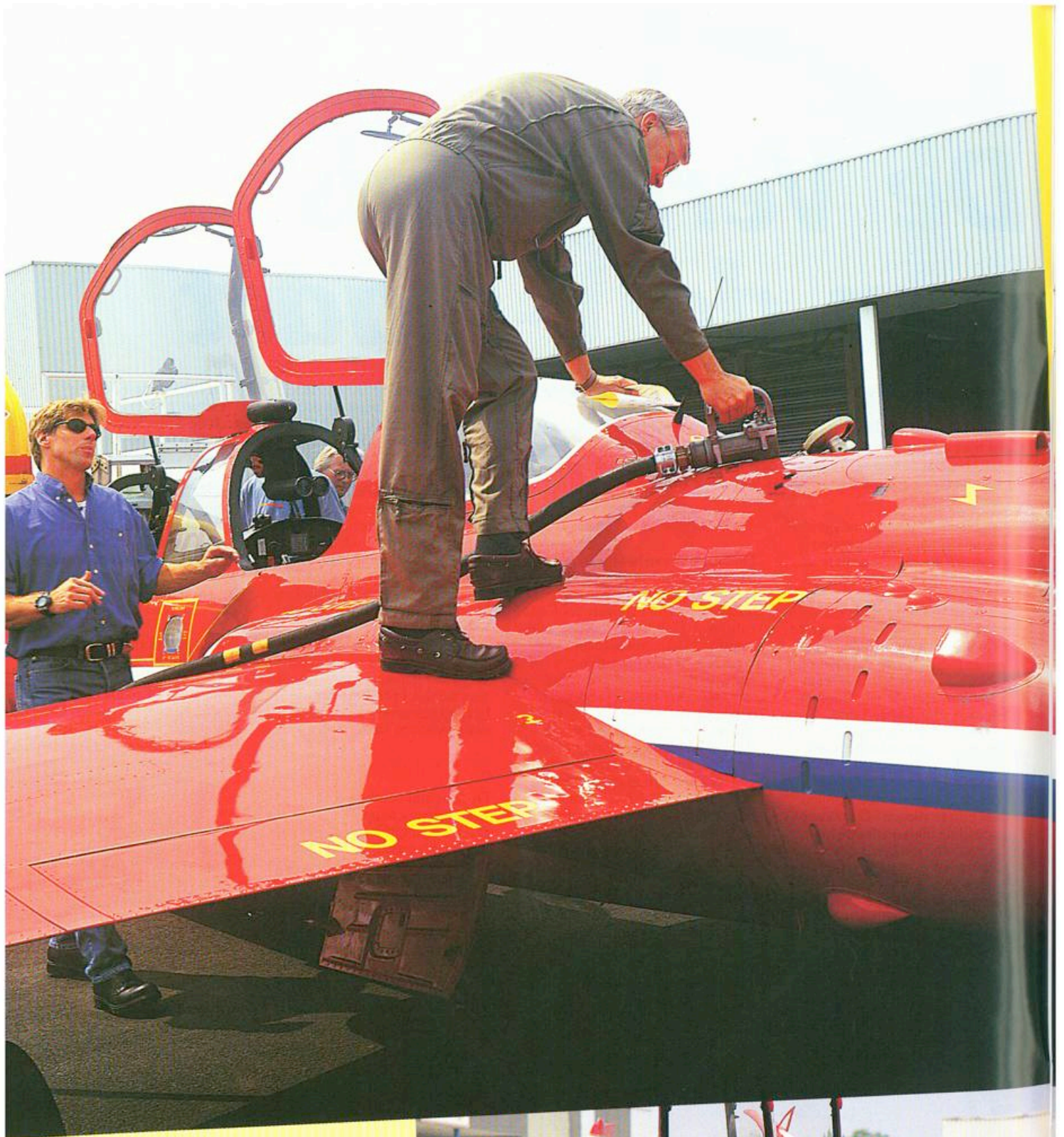
Ook in actie geweest...

Er is nog nooit een trainer geweest, of een of andere gek heeft er wel een bom onder gehangen. Zo ook de Magister: het toestel kan worden uitgerust met mitrailleurs in de neus en ophangpunten voor raketten en bommen, al blijft het allemaal ietwat behelpen. De Fouga is in de jaren zestig ingezet door Israël, op het hoogtepunt van de burenruzies daar. Maar ook elders in de wereld is het vliegtuig in actie gekomen; vaak bemand door duistere huurlingen, in onduidelijke conflicten tussen straatarme landen. Een echte vechtjas is het toestel echter nooit geweest, daarvoor zijn de bewegingen te beheerst, te rustig en te elegant. Een balletdanseres wordt nu eenmaal nooit een 'straatvechter'.



Magistraal vliegen

Door Goof Bakker



Naast de Nederlanders en Duitsers hebben vele naties met het toestel gevlogen. De luchtmachten van België, El Salvador, Israël, Ierland en Marokko vliegen er nog steeds mee. Kennis over, en onderdeelen van het toestel zijn wereldwijd dan ook nog ruim voorradig. Nóg een belangrijk argument voor de mannen van de Dutch Historic Jet Association.

Dros, initiatiefnemer

"We zijn helemaal gek van onze toestellen", zegt Arjan Dros, de drijvende kracht achter de DHJA. "Zeker in het nieuwe kleurenschema. Ze doen het prachtig in het rood. Als we straks gaan formatievliegen wordt dat een ongeken- de belevenis in het Nederlandse luchtruim, die iedereen zal aanspreken, ook mensen die niet zo geweldig luchtvaartmin- ded zijn. Het is een fenomenaal gezicht, het toestel vliegt zo fraai en beheerst. De Fransen en Belgen hebben er destijds niet voor niks hun stuntteam mee uitgerust. Daarmee staken ze van veel snellere toestellen voorziene teams compleet in hun zak.

Logisch ook: op lage hoogte heb je niks aan een supersoon toestel, en dat zijn de meeste toestellen waar stuntteams om prestige-redenen mee vliegen, wél. Maar de voor- naamste redenen om voor de Fouga te kiezen zijn van praktische aard. De Fouga kan opereren van kleinere velden, met een baan van 1200 meter. De landingssnel- heid is maar 90 knopen, dus hij kan zich ook netjes aanpassen aan de toestellen die hij in het circuit van dat soort velden tegenkomt. En we hebben de Fouga natu- urlijk ook gekozen omdat de kist zo lekker veelzijdig vliegt.

Hij kan zweven, hij kan jakkeren, hij kan stunts en hij kan de nodige G's verwerken. Van min drie tot plus vijf. Daar kun je wat mee. Verder is de Fouga tweemotorig, wat toch ook altijd mooi meege- nomen is, en de motoren zijn van het oerbetrouwbare centrifugaal- type, waar je geen vochtproblemen mee hebt."

Arjan Dros vliegt nu 'burger', maar kan telkens bijna niet wachten om de jethelm weer op te zetten. Zelf werd hij ooit opgeleid op de Fouga, 'back in '69', en hij heeft de elegan- te Française nooit kunnen vergeten. "Eerste liefde, echte liefde" is in de vliegerswereld overigens geen uitzondering: Chuck Yeager, de man die de geluidsbarrière door- brak, en letterlijk duizenden typen heeft gevlogen, hield een levenslan- ge passie over aan de verder weinig gewaardeerde P-39 Airacobra, de eerste jager waar hij ooit op vloog. Drost: "De aanschaf was natuurlijk even slikken, maar de voornaamste kosten zitten in het onderhoud. Conform de voorschriften van de fabrikant krijgen ze elke 200, elke 1000 en elke 4000 uur hun beurten. We maken gebruik van de diensten van een zeer ervaren groep Belgi- sche TD-ers, die de huidige toestel- len van de luchtmacht ook onder- houden. Dat is goed voor de conti- nuïteit, die mannen werken nergens anders aan."

Hemmelder, back in the backseat

Een van de mannen die momenteel weer vliegers opleidt voor een carrière bij de DHJA, bent u waar- schijnlijk al eens in functie tegen gekomen. Het betreft namelijk Fons Hemmelder, lange tijd voor- vlieger van de Northrop NF-5 op airshows, en nu vlieger bij Martin- air. Zijn relaas over de Fouga is al even enthousiast. "Als je een paar jaar burger hebt gevlogen is dit natuurlijk heerlijk. Sinds '82 heb ik niet meer in een dergelijk toestel gezeten en dat doet je toch wel heel

wat. Het is qua techniek natuurlijk niet te vergelijken met een NF-5 of een F-104, maar dat is juist ook weer de charme. Van de ene kant zit je in een snelle, wendbare jet, anderzijds vlieg je als in een Cessna: op zicht, kaartje op je knee-pad, netjes langs het potloodlijntje. De toestellen zijn niet eens IFR gecerti- ficieerd. Geen ADF, geen VOR. Met behulp van radar kom je wel thuis, daar niet van, maar we vlie- gen gewoon VFR. Ook qua uitrus- ting is het een weinig gecompliceerd toestel. Geen gecombineerde waarschuwinglampjes en irritante toetertjes bijvoorbeeld. Je moet constant scannen en alles zelf in de gaten houden. Dat houdt je lekker bezig daarboven."

Het voordeel van een V-staart

"Het is ook een bijzonder origineel toestel. Een opmerkelijk, oncon- ventioneel ontwerp. Dat zit 'm natuurlijk voornamelijk in die nogal merkwaardige V-staart, die je verder eigenlijk alleen aantreft bij de eerste Beechcraft Bonanza, bekend bij de sportvlieger. In tegenstelling tot de staart van de Beech, die bij hoge snelheden haarscheurtjes oplep, is de V-staart bij de Magister een groot succes geworden. Dat is ook logisch: als je één heel staartvlak kunt weglaten, reduceer je de schadelijke weer- stand van het hele staartgedeelte met maar liefst 30%. Dat is bepaald geen gekruimel in de marge. In de cockpit merk je trouwens niks van deze aparte configuratie. De bewe- gingen van het voetenroer en de knuppel worden door een ingenieus mechanisch systeem omgezet in bewegingen van de twee hybride- roeren, die soms 'opposite' bewe- gen, en soms samen in dezelfde richting. In de preflight moet je wel verdomd goed controleren of er niks mis is. Een enkele obstructie in het systeem en de complete contro- le verdwijnt. Dat wil je vooraf wel weten. Alles gaat verder met ouder-

wets betrouwbare stangen. Alleen de rolroeren hebben een booster, die op de juiste momenten een zetje mee geeft. Het toestel is daardoor heel precies te vliegen, ideaal dus voor de formatievluchten die we van plan zijn. Forma- tievliegen is zelfs een hoofd- doel voor de DHJA, omdat het een sensatie is die de normale privé-vlieger eigen- lijk anders nooit kan ervaren. Voor formatievliegen en aërobatics is het toestel per- fect, want het heeft twee keer vierhonderd kilo stuwdruk, bij een gewicht van drie ton. Dat geeft een stuwdruk-gewichts- verhouding van één op vier. Niet genoeg om verticaal te accelereren zoals sommige hedendaagse jets, maar ruim voldoende om op hoogte hele leuke dingen te doen".

Keurig verbruik

De Magister is aërodynamisch heel goed 'gelukt', zeker als je bedenkt dat het om een toestel uit de pre-computer en pre- windtunneltijd gaat. Die lage weerstand wordt snel duidelijk in het verbruik; dat valt voor een jet van deze generatie eigenlijk wel mee. Dertien liter per minuut, vier kwartier vliegen, vierhonderd nautical miles ver komen. Dat is één op één, als je het met een auto zou vergelijken. De brandstof wordt ondergebracht in de romptank van 720 liter, en de beide tiptanks van 125 liter, die zoals bekend ook nog een forse portie tipwervel ondervangen.

Comfortabel bovendien!

Ondanks de zeer slanke bouw is de cockpit, zeker voor een militaire jet, redelijk ruim. Die ruime cockpit in een bepaald toch

De DHJA line-up

De eerste Fouga, een Frans geregistreerd exemplaar met de registratie F-GLHF/406, kwam begin juni 1998 in Nederland aan. Het toestel is voor- zien van een volledig Frans BvL en zal te zijner

tijd voor certificatie bij de RLD worden aangeboden. De RLD heeft reeds laten weten dat het vliegtuig geaccepteerd wordt in het kader van de Nota Beleid Historische Luchtvaart en dat daarbij zal worden uitgegaan van het Franse BvL.

Op 4 juli 1998 arriveerde de Engels geregistreerde Fouga G-FUGA/45 op Friese bodem, om samen met de F-GLHF deel te nemen aan de Open Dag van de Koninklijke Luchtmacht op de vliegbasis Leeuwarden. Bovengenoemde toe- stellen zijn inmiddels in de rode huisstijl van de DHJA gespoten, gebaseerd op het oude kleuren- schema van de G-FUGA. Verder presenteerde de DHJA zich in sep- tember 1998 bij de Marine

Luchtvaart Dienst op het Marine Vliegveld De Kooy.

De twee volgende Fouga Magisters (nrs. 374 en 331) zijn onlangs overgevlogen naar respectievelijk Reims en Maastricht. Deze toestellen moe- ten echter nog civiel gecertifi- ceerd worden en worden over- gespoten in de DHJA kleuren.

niet omvangrijk vliegtuig heeft z'n reden.

De Fouga is een van de weinige straaljagers zonder schietstoel. En ook dat komt de DHJA niet slecht uit. Om financieel kostendekkend te vliegen, wil de DHJA namelijk passagiers mee kunnen nemen. Dat wordt met een schietstoel aanmerkelijk lastiger; de Nederlandse wetgever maakt het organisaties die gewone burgers met behulp van een raketmotor uit een straaljager willen lanceren, niet gemakkelijk. Een ietwat kleingeestige visie wellicht, maar het is nu eenmaal niet anders. De Fouga heeft geen schietstoel, en daarom mag in principe iedereen mee. Er wordt een speciale ontsnapingsprocedure met de passagier doorgenomen, voor het geval dat.

Overigens is het 'uitstappen' vanuit een Fouga in haar 46-jarig bestaan slechts één enkele maal voorgekomen, hetgeen weer bewijst dat de Fouga een bijzonder veilig vliegtuig is.

Een periscoop, maar niet op een onderzeeër

De lage weerstand is ook te danken aan de extreem slanke bouw van de Fouga. Ietwat ongebruikelijk voor een trainer, waarin de vliegers meestal om didactische redenen naast elkaar zitten. Een ingenieuze oplossing wordt gevormd door de periscoop, die ten behoeve van de instructeur, over het hoofd van de leerling heen kijkt. Het instrument vertoont exact dat deel van het blikveld, dat door het hoofd van de leerling wordt geblokkeerd. "De Fouga is door die simpele ingreep opeens een dubbel-goeie trainer. De leerling is meteen gewend aan de solopositie, omdat hij niemand meer voor of naast zich heeft. De instructeur houdt desondanks een prima visie

op de situatie vóór het toestel. Dat voordeel wordt gekocht met een stukje weerstand, maar dat zal geen enkele instructeur betreuren, al was het maar omdat hij zo kan voorkomen dat een zenuwachtige leerling tegen een toevallige brandblusser of generator taxiet.

Op Beek

Op Beek doet Hemmelder samen met zijn leerling, een jonge KLM-piloot, de 'walkaround' en de 'checks'. Arjan Dros rijdt zelf het karretje met de externe power, en sluit de stekker met een geroutineerd gebaar aan. Het is duidelijk dat Hemmelder, Dros en de Fouga zonder moeite de draad oppakken van een grondig doortraind rollenspel, dat er twintig jaar geleden door de Luchtmacht flink ingehamerd is. Een gegeven dat de veiligheid en de betrouwbaarheid van het vliegen in dit materieel zeker ten goede komen. De Fouga kan natuurlijk prima op eigen kracht starten, maar de externe power wordt ingeschakeld om de batterijen zoveel mogelijk te sparen. Ook staat er iemand met een schuimblusser terzijde. Dat lijkt even noodzakelijk, maar de indrukwekkende vlammen die uit de rechter-uitlaat spatten zijn echter volgens Dros zeer gebruikelijk voor de kort gebouwde turbine, en ruimschoots binnen de limieten, zowel qua lengte als langdurigheid. Het toestel is ter hoogte van de uitlaten dan ook voorzien van een speciale metalen afscherming tegen de romp. Met een geroutineerde wuif van Hemmelder en onder begeleiding van een 'earsplitting shriek', taxiet het toestel naar de runway, gaat in de take-off en klimt uit. Het geluid is aanmerkelijk, en zal nog wel tot enige discussie gaan leiden. Al zal een toevallige buitenstaander niet méér gedonder waarnemen, dan bij de 737's, waarvan er op Beek elke dag een hele serie opstijgen. De Fouga klimt verder en verder, tegen een stralende wolkenlucht. De parmantige staart plaats een zelfverzekerd V-teken aan de hemel. De Fouga gaat in Nederland

weer een mooie toekomst tegemoet, dat zie je zo...

Wilt u mee?

Meevliegen kan, als u donateur van de Stichting Dutch Historic Jet Association wordt. Als donateur ondersteunt u de doelstelling van de stichting en krijgt u tegelijkertijd het recht om mee te vliegen. Wilt u meer doen dan alleen maar om u heen kijken, dan kan dat ook. De DHJA heeft namelijk niet voor niets een opleidingsvliegtuig gekozen. Uw vlucht in de Fouga is dan gebaseerd op een essentieel deel van de officiële training, die honderden Nederlandse luchtmachtvliegers in de jaren zestig hebben gehad.

U wordt flink aangepakt. De voorbereidende grondoefening neemt uren van briefing en een uitgebreide 'walkaround' in beslag. Het vliegen zelf is opgezet rond modules van ongeveer vijftien minuten: starten en landen, navigatie, aërobatics, tail-chase en formatievliegen. Welke modules u kiest is natuurlijk afhankelijk van uw financiële mogelijkheden. Een minimum van twee modules is noodzakelijk en elke module kost zo rond de 700 gulden. Niet onredelijk: het Amerikaanse 'Jet Warbird Training' in Santa Fe, New Mexico, rekent 970 dollar voor een uurtje Fouga'en. Rekent u maar uit. Zomaar een keertje meevliegen is ook niet aan de orde: uw serieuze intenties maakt u kenbaar door (voor een kleine jaarlijkse bijdrage) lid te worden van de 'High Flying Dutchies Club'. Tenzij u onder een sponsorcontract valt; bijvoorbeeld als uw bedrijf kiest voor een nauwe verbintenis met de DHJA.

Vliegen met DHJA: welke jet is het?

Iedereen kent inmiddels de mogelijkheden: vliegen met een MIG in Rusland of Tsjechië, vliegen met een Buccaneer in Zuid-Afrika, of vliegen met zowat elke denkbare jet in de USA. De DHJA vormt echter een bij-

zondere optie: het is een Nederlandse club, opgezet door Nederlandse beroeps-vliegers met een gemeenschappelijke passie. De organisatie doet het 'niet voor het geld'. Is wel professioneel in aanpak, maar niet in attitude. De sfeer is serieus, maar gemoedelijk. Zeer bijzonder voor wie normaal een Cessna of een Dimona vliegt, is natuurlijk de sensatie om opeens in zo'n snelle jet te vliegen, onder verder volkomen gelijke omstandigheden: de bekende contouren van het IJsselmeer, het vertrouwde radioverkeer en de navigatiekenmerken die u al kent. De instructeur kan zich bovendien geheel richten op het toestel en zijn eigenschappen. Hij hoeft u niet te vermoeien met de indeling van het luchtruim en lokale zeden en gebruiken. Daardoor is uw gevoel de vlucht 'zelf te maken' groter dan bij een dergelijke trip boven totaal onbekend gebied. Het weer is bij ons natuurlijk een wat mindere factor, maar daar staat weer tegenover dat u bij de DHJA geen complete 'vakantie-met-reis-en-verblijf' hoeft op te offeren voor uw ervaring. Dat drukt de kosten aanmerkelijk, en zal met name diegenen die een gezin en een carrière met hun 'jet-experience' willen combineren, bijzonder aanspreken. Is het weer eens een keer wat minder, dan drinkt u een kop koffie met de mannen, en maakt een nieuwe afspraak. Dat ligt elders in de wereld natuurlijk een stuk lastiger.

Voor meer informatie:
Dutch Historic Jet Association
Postbus 1814 - 1200 BV Hilversum
Tel.: (035) 623 29 95 / Fax.: (035) 621 68 95





Jet Warbirds: het begon allemaal in Amerika.

Jet Warbirds: in de USA heb je verenigingen, handelaren, opkopers en ruilbeurzen. Er worden zelfs al jaren hoax-bedrijven opgericht, zogenaamd om apparatuur te testen

bij hoge snelheden en onder hoge G-belastingen. Compleet met telefoniste, directie en werknemers. Deze bedrijven zijn slechts bedoeld om de eigenaars in een historische jet te laten vliegen. De kosten worden zodoende aftrekbaar voor de

belasting, vergunningen worden snel en soepel afgegeven en burenklagen aanmerkelijk minder dan bij pleziervluchtjes het geval zou zijn. Anderen leven van hun jet, door deze van airshow naar airshow te vliegen, en daar op te treden tegen een venijnig hoog honorarium. Een Fouga in Californië werd zelfs lange tijd door een advocaat gebruikt, die er op een snelle manier zijn klanten mee bezocht.

Op alle mogelijke manieren trachten mensen in de USA de ultieme jongensdroom waar te maken: als burger vliegen in een militaire jet. En ze doen het. In Hawker Hunters, in Sabre's, in Meteors, MIG's en Freedom Fighters. Dat laatste zijn het uiteindelijk allemaal...