

**TOPGUN**



Dan Pedersen

# TOPGUN

*Achter de schermen bij dé eliteopleiding  
van piloten van de U.S. Navy*



ISBN 978-90-225-8771-3  
ISBN 978-94-023-1354-3 (e-book)  
NUR 320

Oorspronkelijke titel: *Topgun*

Vertaling: Frans Reusink

Omslagontwerp: Richard Ljoenes Design LLC, New York en  
DPS Design & Prepress Studio, Amsterdam

Omslagbeeld: © Arnd\_Drifte / Photocase

Zetwerk: Elgraphic

© 2019 Dan Pedersen

© 2019 Nederlandse vertaling Meulenhoff Boekerij bv, Amsterdam

Niets uit deze uitgave mag openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, internet of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

*Voor Mary Beth*



God zegene alle marinepiloten:  
de vroegere, de huidige en de toekomstige.





## INHOUD

	<i>Voorwoord door Darrell 'Condor' Gary</i>	11
	Proloog Palm Desert, Californië, 2018	15
1	Toegangsprijs Boven Zuid-Californië, december 1956	25
2	Eerste lichting Van Texas naar marinevliegekamp North Island, San Diego, voorjaar 1957	41
3	De methode van de marine North Island, juni 1958	49
4	Knokclub Voor de kust van San Clemente Island, Californië, 1959	59
5	Waar zijn de vliegekampschepen? In de buurt van de Saigon-rivier, Zuid-Vietnam, 3 november 1963	71
6	Groeiende onvrede Pearl Harbor, Hawaï, januari 1967	83
7	Een lesje op Yankee Station Yankee Station, voor de kust van Vietnam, begin 1968	100
8	Het begin van Topgun Marinevliegekamp Miramar, Californië, najaar 1968	122
9	De jongens van het eerste uur Miramar, 1969	141
10	Geheimen van de groep Miramar, 1969	164

11	Testfase Miramar, 1969	175
12	Topgun trekt ten strijde Yankee Station, voorjaar 1972	193
13	De laatste vermiste Yankee Station, januari 1973	207
14	De vrede die nooit bestond Yankee Station, februari 1973	212
15	Het einde van de Derde Tempel Luchtmachtbasis Tel Nof, Israël, 6 oktober 1973	226
16	Eervolle terugkeer 60 kilometer voor de Vietnamese kust, 29 april 1975	240
17	Topgun en de Tomcat	254
18	Zwarte schoenen Aan boord van de USS Wichita, 1978	269
19	De laatste de beste Ergens op de Indische Oceaan, november 1980	281
20	Nog een afscheid Ergens op de Grote Oceaan, voorjaar 1982	293
21	Het veiligstellen van Topgun	306
22	Moeten we opnieuw een oorlog verliezen? (of: Terug naar de toekomst in een F-35)	314
	<i>Afkortingen en termen</i>	327
	<i>Leidinggevende officieren en commandanten van Topgun</i>	329
	<i>Dankwoord</i>	331
	<i>Fotoverantwoording</i>	335
	<i>Register</i>	337

## VOORWOORD

Wij hebben voor de Navy Fighter Weapons School gewerkt en voelen ons als broers met elkaar verbonden. Het is een vijftig jaar oude, door perfectie gekenmerkte cultuur, en daarnaast een buitengewone erfenis in de geschiedenis van de luchtvaart. De piloten noemen het Topgun. Waar vond het zijn oorsprong? Hoe kwam ik erbij terecht? En de anderen?

Onze reis is op briljante wijze geportretteerd in dit boek, gezien door de ogen van de man die in zijn vernieuwende leiderschap uitging van de duurzame principes van onze traditie. Dan Pedersen zette zijn carrière op het spel om een schijnbaar onmogelijke opdracht tot een goed einde te brengen. Zijn succes duurt nu al meer dan vijftig jaar.

Ik ontmoette 'Yank' in 1968, toen ik werd aangesteld als instructeur in Fighter Squadron 121 (VF121) op marinevliegbasis Miramar in Californië, ook wel Fightertown USA genoemd. Het was onze taak om piloten en luchtmachtofficieren van de marine te laten overstappen op een nieuw gevechtsvliegtuig, de F-4 Phantom. Binnen een half jaar leidden we hen op om met de Phantom te vliegen: dag en nacht, ongeacht het weer, waar ook ter wereld, en opstijgend vanaf de lanceerinrichting van een vliegbaseschip.

Ik was een 24-jarige luitenant die tweemaal was uitgezonden naar Vietnam. Ik was diep onder de indruk van de wereld van de marineluchtvaart en van de mensen met wie ik werkte. Dan zag er met zijn lengte van een meter negentig indrukwekkend uit. Hij had doordringende, lichtbruine ogen, kuierde als John Wayne, waardoor hij zelfvertrouwen uitstraalde, en beschikte over de kunde en ervaring waarmee binnen onze hechte gemeenschap reputaties werden gevestigd. Hij was de Hollywoodversie van de straaljagerpilot: je zag hem zelden zonder zijn Ray-Ban.

Dan was hoofd van het onderdeel tactiek van de VF-121-opleiding. Hij was gedisciplineerd, scherp en veeleisend voor zichzelf en anderen. Hij presteerde op hoog niveau en herhaalde voortdurend de mantra dat 'de tweede plaats in een gevecht altijd de laatste is'. Toch had hij ook een goed gevoel voor humor, stelde hij bij het leidinggeven zichzelf tot voorbeeld en verpakte hij zelden iets in de vorm van een vraag. Met één uitzondering. Soms stapte hij op een leerling-piloot af en vroeg dan: 'Zeg tijger, ben je klaar voor deze klus?' Toen er sprake van was dat Dan de nieuwe opleiding voor gevechtspiloten zou gaan opzetten, wisten we allemaal dat de zaak in goede handen kwam. Generaal George Patton heeft dat het best onder woorden gebracht: 'Oorlogen worden uitgevochten met wapens, maar ze worden gewonnen door mannen.' Zelfs in de huidige complexe geopolitieke omstandigheden en met de geraffineerde vijfdegeneratiegevechtsvliegtuigen en wapensystemen is het nog steeds de mens in de machine die de overwinning behaalt. Die menselijke component is het resultaat van Topgun.

Het doel van Topgun was om de impasse te doorbreken. Om dat voor elkaar te krijgen selecteerde Dan acht jonge onderofficieren met unieke ervaringen, talenten en gedrevenheid. Met zijn visie en leiderschap gaf hij ons richting. En met zijn woorden inspireerde hij ons: 'Er is hier sprake van een urgentie die verdergaat dan alles wat we tot nu toe hebben gedaan.' We maakten gebruik van ons 'Yankee-vernuft', we werkten hard, we zetten onze gevechtsservaring in en lieten onze verbeelding de vrije loop om problemen op te lossen. Te veel van onze strijdmakers sneuvelden boven Vietnam en wij konden daar iets aan doen.

Topgun ontwikkelde zich tot een cultuur van perfectie die de afgelopen vijftig jaar voortdurend de meest talentvolle, vernieuwendste en flexibele militairen van de marine voortbracht, en daarnaast de meest enthousiaste en inspirerende leiders opleverde. De cursus is uitgebreid van vier tot twaalfenhalve week. De cursus biedt een opleiding in luchtgevechten en het gebruik van wapensystemen voor squadrons van de marine en het Marine Corps, geavanceerde oefeningen voor vlooteenheden voorafgaand aan een missie en de

ontwikkeling van nieuwe tactieken om mogelijke dreigingen het hoofd te kunnen bieden. De grondbeginselen worden zorgvuldig bewaakt en in acht genomen. De buitengewone leiderschapskwaliteiten die elke nieuwe generatie tentoonspreidde, bleken een garantie voor het voortbestaan van de opleiding – ondanks de beperkte middelen, professionele afgunst en politiek correcte carrièrejagers.

Wanneer ik in de gelegenheid ben om de nu dienende jonge instructeurs te ontmoeten, valt me op dat de doelstellingen, ondanks het feit dat de tijden en het materieel veranderd zijn, nog steeds dezelfde zijn gebleven: het beheersen van het luchtruim boven het slagveld en alles doen wat noodzakelijk is om onze eenheden op de grond en op zee te steunen en hun veiligheid te waarborgen.

Nu ik aan dit legendarische instituut denk, zijn er een paar zaken die me opvallen. Niet één van de oorspronkelijke negen officieren die Topgun hebben opgezet, had kunnen vermoeden dat wij deel zouden uitmaken van een erfenis in de militaire luchtvaart die vijf decennia zou omspannen, die de koers van het tactische luchtgevecht in de Verenigde Staten en de rest van de wereld zou verleggen en die invloed zou hebben op de ontwikkeling van vliegtuigen, wapensystemen en pilotenopleidingen.

Het huidige raffinement en de capaciteiten van de vliegtuigen en wapens van de marine overtreffen alles wat de oorspronkelijke negen officieren destijds hadden kunnen vermoeden. Vandaag de dag zijn de complexiteit van het slagveld en de hoeveelheid beschikbare informatie voor de piloot welhaast overdonderend. Wat niet is veranderd zijn de menselijke elementen waaraan Topgun zijn belang ontleent. De opleiding wordt nog steeds door jonge officieren gegeven. Zowel toen als nu ligt de nadruk op het selecteren van mensen die beschikken over de volgende eigenschappen:

- Enthousiasme voor de missie, noodzakelijk om stand te houden in een extreme omgeving.
- Leiderschap door zelf het goede voorbeeld te geven – een bevlogen, inspirerende persoonlijkheid die bereid is verantwoordelijkheid te dragen.

- Uitzonderlijke vliegcapaciteiten, noodzakelijk om te opereren in een meedogenloze omgeving.
- Nederigheid die voortkomt uit het besef dat je deel uitmaakt van iets wat veel groter is dan jijzelf.
- Onberispelijke kennis van het vakgebied.
- Een werkopvatting die garandeert dat je alles doet wat nodig is en zo lang het nodig is om een goed resultaat te bereiken.
- Persoonlijke discipline om de zware opleiding te kunnen doorstaan en aandacht voor details, die nodig is om voortdurend op topniveau te kunnen presteren.
- Integriteit, aanpassingsvermogen, de capaciteit om te vernieuwen en de bereidheid om bestaande omstandigheden te veranderen.
- Gelooftwaardigheid die wordt verkregen door getoonde, permanent geleverde prestaties.

Dit alles wordt verder uitgewerkt tijdens de vuurproef: een meedogenloze toetsing door collega's. Het zeer strenge selectieproces en de keiharde training garanderen dat de cultuur van perfectie van Topgun en zijn erfenis zullen voortbestaan.

Bij mijn ontmoetingen met de jonge officieren die tegenwoordig het kader vormen, is het hartverwarmend om te zien dat onze erfenis en de toekomst van ons land in zulke goede handen zijn. Het gemeenschapsgevoel van het huidige Topgun blijft sterk.

Met dit boek wordt voor de eerste keer het verhaal van het ontstaan en de ontwikkeling van Topgun verteld door de man die ermee begonnen is. Dan wordt terecht beschouwd als de godfather van Topgun. Zijn boek zal tot de waardevolste verhandelingen over het luchtgevecht van zijn generatie gerekend worden. Het boek verdient de aandacht van iedereen die grote prestaties weet te waarderen – en hoe je die van generatie op generatie doorgeeft.

Darrell 'Condor' Gary  
De jongste Topgun-officier van het eerste uur

## PROLOOG

**Palm Desert, Californië**

**2018**

Hoewel ik 83 ben kijk ik, net als een kind, nog steeds omhoog wanneer ik een vliegtuig hoor overkomen. Soms zijn het een paar Super Hornets die boven de woestijn voorbij suizen. Wanneer ik zie hoe ze met een snelheid van bijna mach 1 door de lucht jagen, krijg ik hetzelfde opwindende gevoel als toen ik voor het eerst de naverbrander van een F4D Skyray aanzette en opsteeg op de startbaan van North Island – om twee minuten later op 50.000 voet hoogte te vliegen.

Er bestaat geen heerlijker gevoel dan dat. Het raakt je in je binnenste. Het vervult je met een verrukkelijk gevoel dat je alleen daar kunt ervaren, op het scherpst van de snede.

We vlogen zo'n beetje wanneer we maar wilden, en vaak ook met het toestel dat we wensten. Het was maar net wie je kende. Als je na je diensturen iets nieuws in de lucht wilde proberen, waren er altijd wel jongens – zoals het hoofd van de onderhoudsdienst van de marine, die de sleutels had – die je wenkten en je puur voor de lol de lucht in stuurden. Je was tenslotte een marinepiloot.

Soms was het een F6F Hellcat uit de Tweede Wereldoorlog, afkomstig uit het nabije Palm Springs Air Museum, die over ons huis vloog. Dan keek ik naar boven en dacht: ja, daar heb ik op North Island nog mee gevlogen. Je kon heerlijk vliegen in die oude machine met z'n staartwiel. Het museum bezit ook een P-51 Mustang die in het weekend soms voorbij komt snorren. Wanneer ik die zie, denk ik aan die keer dat ik op een avond poker speelde in Monterey. Een tandarts had zijn laatste kleingeld aan ons vergokt, maar hij stond erop verder te spelen. Hij wilde iets regelen.

Ik had gehoord dat hij een hangar had waar twee P-51's stonden en vroeg hem of ik een stukje mocht vliegen. Hij vond het goed, en ik versloeg hem. Tot twee keer toe. En dat is precies het aantal keer dat ik in die ranke, meedogenloze Luftwaffe-machine heb rondgevlogen.

In de tijd dat mijn vader overleed en ik mijn moeder hielp verhuizen naar Port Angeles, Washington, stapte ik vaak in een F-4 Phantom en vloog dan in noordelijke richting over de Sierra Nevada en de Cascades, zelden hoger dan 500 voet. Er was geen mens te zien, alleen maar ongerepte wildernis, meren en rivieren. Ik slingerde tussen die bergtoppen door en voelde me vrijer en levenslustiger dan ik me ooit op de grond zou voelen. Ik landde dan op Whidbey Island, bracht het weekend bij mijn moeder door en keerde op zondagmiddag terug naar mijn legerenheid.

Er vliegen ook wel helikopters rond in ons gebied, zoals Jet Rangers. Hoor ik dat luidruchtige kloppen, als van een mixer, dan waan ik me weer in de cockpit van een Sea King. Ik vloog langs de westkust over het strand, net boven de branding, helemaal van San Diego tot de staat Washington. Strandjutters, zwemmers, kanovaarders, zwemmers – iedereen keek naar boven wanneer het gestamp van onze rotoren te horen was. Soms zwaaide ik terug en dan voelde ik me gezegend: ik deed iets waartoe maar zo weinig mensen ooit de kans kregen.

Waar anders dan bij de marine waren zulke dingen mogelijk?

Nu vlieg ik niet meer. Dat is een leeftijdskwestie, het heeft weinig te maken met wat je in je hart verlangt. Een van de 'jongens van het eerste uur' van Topgun, de 74 jaar oude Darrell Gary, gespt zichzelf nog steeds vast in zijn eigen Russische Yak en cirkelt stuntvliegend door de lucht. Dat is hetzelfde vliegtuig als waarin onze vijanden leerden vliegen voordat ze het boven Vietnam tegen ons opnamen. Darrell maakte deel uit van zijn eigen kunstvliegteam, samen met een groep voormalige Amerikaanse piloten en een Brit. 'Ik heb geen zin om tijd te besteden aan eten, slapen of naar de wc gaan,' zegt Darell wel eens. 'Slapen kunnen we als we dood zijn.'

Van zo'n man moet je wel houden. Die negen jongens van het



eerste uur waren van hetzelfde laken een pak. Darrell, Mel, Steve, Smash, Ski, Ruff, J.C. en Jimmy Laing. In het gewone leven kom je nauwelijks mensen tegen met zo veel temperament, ambitie, talent en passie. Misschien komt dat doordat het zelden voorkomt dat mensen bij elkaar worden gezet om, met lef en trots, te vechten voor een hopeloze zaak in een vijandige omgeving – waardoor ze zich nog meer met elkaar verbonden voelen.

In de jaren zestig van de vorige eeuw vocht Amerika in Vietnam met de verkeerde vliegtuigen, met onbetrouwbare wapens, met een belabberde tactiek en met de verkeerde politieke leiders. Veel belangrijke zaken gingen verloren. Maar we hielden van ons werk en we koesterden de vriendschappen die in de *ready-rooms* op de vliegkampschepen en in bars ontstonden, van North Island tot de Filipijnen. De marine bood ons een thuis met toegewijde, gedreven mannen die dezelfde passie deelden. Toen de luchtoorlog echt losbarstte, werden we maandenlang getest op ons uithoudingsvermogen, waarmee de diepere betekenis van onze vriendschap aan het licht kwam.

Operatie Rolling Thunder begon in 1968. Toen we onze gevechtsmissies uitvoerden en de door minister van Defensie Robert McNamara persoonlijk aangewezen doelen bestookten, verloren we bijna dagelijks vliegtuigen en piloten. We vlogen vanuit Yankee Station, het gebied in de Golf van Tonkin vanwaar de vliegkampschepen opereerden, en ondervonden daar hoe het voelde om in de officiersmess aan een met lege stoelen omringde tafel te zitten. In de helft van de gevallen wisten we niet eens wat er met hen was gebeurd. Soms had een andere piloot gemerkt dat er een vijandelijke luchtdoelraket was afgevuurd of hij had vanuit zijn ooghoek gezien dat een Amerikaans toestel brandend de jungle in was gevallen. Soms hoorden we dat vliegtuigbemanningen op de grond om hulp vroegen: ze probeerden de vijandelijke patrouilles te ontwijken en wilden gered worden. Als de helikopters er dan naartoe vlogen, stonden de Noord-Vietnamezen hen dikwijls op te wachten. Ze schoten op de helikopters en de escorterende vliegtuigen. Soms kregen

we onze man weliswaar te pakken, maar verloren er tegelijk drie.

We vlogen niet alleen voor elkaar. We vlogen ook voor elkaars gezinnen. De mannen in jouw eenheid hadden vaak een vrouw, en soms ook kinderen. Je ontfermde je over hem, en daarmee over hen. Het overkwam ons allemaal wel eens dat we onze levens voor elkaar op het spel zetten om te voorkomen dat er bij je collega in San Diego, Lemoore of Whidbey Island op de deur zou moeten worden geklopt.

Wanneer de vijand succes had, waren de gezinnen van onze jongens gebroken. Daar wordt zelden over geschreven. Maar we zijn allemaal wel eens terug naar huis gekomen om weduwen en vaderloze kinderen te vertellen hoezeer het ons speet. We probeerden hen zo goed we konden te troosten. De waarheid gebiedt te zeggen dat een dergelijk verlies niet te verwerken is. De rest van hun leven is verpest, ze vechten tegen de pijn. De tijd heelt alle wonden, luidt het bekende spreekwoord – maar dat is onzin. Het is nu vijftig jaar later en nog steeds zie ik hoe die gezinnen in tranen uitbarsten wanneer hun gesneuvelde piloot ter sprake komt.

Dat soort pijn verwerk je niet. Je leert eromheen te leven. Het wordt een deel van je. Voor ons op Yankee Station werd dat verdriet een reden om ons voor elkaar op te offeren.

Niet iedereen kon ermee omgaan. Er waren dagen op Yankee Station waarop ik zag dat piloten de moed verloren. Ineens deed zich een mysterieus mechanisch mankement voor en moest hun vlucht worden geschrapd. Soms gebeurde dat zelfs terwijl hun vliegtuig aan de katapult stond, op het punt gelanceerd te worden. Ze konden het niet aan om opnieuw geconfronteerd te worden met het meest gevreesde luchtverdedigingsnetwerk ter wereld, met hulp van de Russen door de Noord-Vietnamezen opgezet rond Hanoi. In uitzonderlijke gevallen gebeurde het zelfs dat piloten liever hun *wings* inleverden en naar huis gingen in plaats van die vuurproef opnieuw te moeten doorstaan. Het was gemakkelijker om te gaan vliegen voor een luchtvaartmaatschappij.

In de Golf van Tonkin opereerden gedurende meer dan 9100 dagen 21 verschillende vliegkampschepen. In drie jaar verloor

de marine tijdens luchtgevechten 532 vliegtuigen. Naast andere operationele verliezen die in die oorlog werden geleden, waren er 644 piloten van de marine die sneuvelden, vermist raakten of krijgsgevangen werden genomen. De marine, het Marine Corps en de luchtmacht verloren in totaal meer dan 2400 vliegtuigen (helikopters niet meegerekend). Dat waren uiteraard zeer persoonlijke verhalen. Darell Gary woonde samen met negen mannen in twee huizen op het strand in La Jolla toen hij zijn opleiding doorliep. Na hun eerste detachering naar Yankee Station kwamen er nog maar zes thuis.

Erger was dat we de oorlog in zijn geheel aan het verliezen waren. Het vernietigen van de doelwitten die we van het Pentagon doorkregen, leek geen verandering te brengen in de oorlogssituatie in het zuiden. De verliezen liepen op en de miG's kregen ons steeds vaker te pakken. De Noord-Vietnamezen beschikten, met steun van hun Chinese en Russische bondgenoten, over een kleine, maar goed getrainde luchtmacht. Hun luchtmacht was weliswaar goed, maar acteerde niet op het niveau van de luchtmacht van de Sovjets. Daarom was het voor de marine teleurstellend dat de Noord-Vietnamese piloten erin slaagden onze vliegtuigen uit de lucht te schieten. Tijdens de Koreaoorlog werd de Noord-Koreaanse luchtmacht in de eerste maanden feitelijk onschadelijk gemaakt. Tien jaar later moesten we tegen de Vietnamese miG's echt aan de bak. Tegen elke twee miG's die wij neerschoten, schoten zij een van onze vliegtuigen uit de lucht. Dat beschouwden wij als een ontoelaatbaar groot verliescijfer, gezien ons lange verleden waarin de verliezen voornamelijk door de tegenpartij werden geleden. In de Tweede Wereldoorlog vermorzelden Amerikaanse marinepiloten de Japanners in het centrale deel van de Grote Oceaan. Dat deden ze met Hellcats, die driekwart van de overwinningen in de lucht voor hun rekening namen: voor elke Amerikaanse piloot sneuvelden er negentien Japanse. In Vietnam mochten we eenvoudigweg niet winnen, dus deed de bureaucratische leiding van de marine waar bureaucratieën zo goed in zijn: men hield dezelfde koers aan. Tot in detail aangestuurd door

Washington DC bleven we doorgaan met het maken van dezelfde fouten, maand na maand. De luchtmacht van de Amerikaanse marine raakte er vrijwel door verlamd.

In januari 1969 stuurde Frank Ault, een vliegekampschipkapitein die geen blad voor de mond nam, een rapport aan de CNO (*chief of naval operations*, bevelhebber marineoperaties), waarin hij een gedetailleerd overzicht gaf van de ernstige tekortkomingen in onze tactieken en wapensystemen. Zijn klachtenlijst was lang en de marineleiding besloot in te grijpen. Helaas waren er nogal wat leidinggevendenden die hun eigen carrière net iets belangrijker vonden dan het oplossen van de problemen. Door goedkeuring te geven aan de totstandkoming van een vervolgopleiding luchtgevechten – door ons al snel Topgun genoemd – pretendeerden ze iets te doen om verandering te brengen in de situatie. Onder leiding van president Johnson en minister van Defensie McNamara leken de bureaucraten bij de marine eerder geneigd te doen alsof ze problemen oplosten dan een mislukking te riskeren door werkelijk een oplossing te zoeken. Ze gaven de leiding over Topgun in handen van een relatief jonge officier – en dat was ik.

De acht mannen die mij eind 1968 in een afgekeurde oplegger op het marinevliegekamp Miramar vergezelden, waren de oorlog in gegaan met de gedachte dat wij de beste piloten van de wereld waren en rondvlogen in de beste vliegtuigen die voorzien waren van de beste wapens. De Noord-Vietnamezen bewezen dat de werkelijkheid anders was. Wij waren bereid alles te doen wat mogelijk was om de overwinning binnen bereik te krijgen.

De gemeenschap waarvan we zo veel hielden, verkeerde in crisis, en om de een of andere reden wendde ze zich tot ons om daar iets aan te doen. Vanaf het begin vonden wij allemaal dat het nemen van de geëigende maatregelen belangrijker was dan onze eigen carrière. We verzetten ons tegen conventionele denkpatronen. We stelden vragen, gingen op zoek naar antwoorden, we keerden ons tegen de bureaucratie. We overtraden regels. We leenden, stalen en sjacherden alles bij elkaar wat we nodig hadden. Uiteinde-

lijk ontketenden de ‘jongens van het eerste uur’ een revolutie, uitsluitend op basis van trots en toewijding.

Ik wil u graag meer vertellen over de jongens van het eerste uur. Ik wil vertellen over onze gemeenschap, hoe het was in de jaren voorafgaand aan Vietnam, toen we ons natuurlijke recht op de overwinning, aan ons doorgegeven door onze voorgangers, verkwanselden en in plaats daarvan onze toekomst op het spel zetten met technologie die niet was getest. Ik wil u vertellen over sommigen van ons die probeerden de erfenis intact te houden door vluchten uit te voeren die niet werden geregistreerd, die methoden toepasten waarover op officiële plekken nooit werd gepraat – wat wij deden moest binnenskamers blijven. Maar vooral wil ik u vertellen over de begintagen van Topgun en wat onze initiatieven hebben opgeleverd. Ze vormen het bewijs dat een kleine groep bevlogen mensen de wereld kan veranderen. We leven op dit moment in onzekere tijden en zien ons gesteld voor problemen die onoplosbaar lijken. Voor de jongens van het eerste uur was dat in 1968 niet anders. Topgun herinnert eraan dat verandering mogelijk is.

Ik hoop dat u, al lezende, onze inspanningen op waarde weet te schatten. Marinepiloten waren in die tijd geen mannen die zomaar een beroep uitoefenden of een carrière nastreefden - nee, het waren mannen met een religieuze roeping. Je moest meer van je vak houden dan van wie of wat dan ook, anders hield je het niet vol als de boel uit de hand liep. De voorname positie die ons vak in ons leven innam, had een verwoestende uitwerking op alles wat niet te maken had met onze readyrooms. We werden buitenstaanders in ons eigen land en waren niet eens meer in staat normaal om te gaan met de mensen die we uit onze jongensjaren kenden. Darrell ondervond dit toen hij een reünie van zijn middelbare school in Oakland bezocht. Zelfs met zijn oudste vrienden had hij niets gemeenschappelijks meer. Hij voelde zich als een vreemde daar, verliet de reünie en vloog direct terug naar zijn makkers, bij wie hij zich wél thuis voelde. Hij heeft nooit meer een reünie bezocht.

Het waren niet alleen oude vrienden die we lieten voor wat ze waren. Onze gezinnen kwamen ten opzichte van onze pilotenbaan en onze verantwoordelijkheden als officier op het tweede plan te staan. De glans van een huwelijk met een knappe, energieke straaljagerpilot die een prachtige carrière in het verschiep had, verbleekte zodra we op zee gingen werken en onze echtgenotes in de steek lieten. Hoeveel vrouwen dulden een tweede liefde in het leven van hun man? Elke avond dat wij op Yankee Station zaten, werden ze verteerd door onzekerheid. Ze maakten zich zorgen om hun piloten. Onze vrouwen wisten nooit of er iemand aan de deur zou komen met een slechte boodschap. Telkens wanneer de deurbel rinkelde, krompen ze ineen van angst. Als 's avonds laat de telefoon rinkelde, kregen ze een paniekaanval. Het was niet anders. Voor ons kwam het vliegen altijd op de eerste plaats.

Op een avond zat ik aan boord en stond ik op het punt om voor het eerst het commando over het schip te voeren, toen ik een telefoontje kreeg. Op de een of andere manier had mijn achtjarige zoon mijn directe nummer weten te achterhalen. Ik nam op. Hij huilde en smeekte me niet weg te gaan.

‘Alsjeblieft, papa. Kom terug. Iedereen heeft thuis gewoon een vader. Ik niet.’

Die woorden blijven hangen. We zijn het alle twee nooit vergeten.

Elke marinepilot kende dit soort momenten. Het was de realiteit waarmee we op de grond te maken hadden. Van één ding in mijn 29-jarige carrière heb ik spijt: wat ik deed was harteloos voor mijn gezin.

Dat is het andere verhaal – naast de manier waarop we door Hollywood worden afgeschilderd. Maar al te vaak worden we gezien als het clichébeeld dat door Val Kilmer (Iceman) werd neergezet: onverstoorbare, getrainde snelheidsduivels die risico's nemen omdat ze dat lekker vinden. We leven intens, we weten wat feestvieren is, we versieren vrouwen bij de vleet. Kortom, we zijn mensen van de buitencategorie.

In dit boek wordt afgerekend met dat clichébeeld. Wij zijn van

vlees en bloed. We leven in een gevaarlijke wereld, waarin we ons het ene moment in de hemel wanen en een seconde later ineens krimpen van angst. De jongens van Topgun tonen hun emoties niet aan buitenstaanders, dus het kan zijn dat het deels aan onszelf ligt. Maar de prestaties die ik mijn makkers heb zien leveren zijn des te uitzonderlijker omdat we gewoon mensen zijn en ook fouten maken, als ieder ander. Het verschil zit in de gevolgen van die fouten. Wanneer je raketten probeert te ontwijken boven Hai-phong of tijdens een tropische regenbui probeert te landen op een vliegkampschip, zijn fouten meestal fataal.

Ik kan niet meer vliegen, maar met mijn hart ben ik nog steeds daarboven. Wanneer ik in mijn tuin lig te kijken naar de straalvliegtuigen die voorbijkomen, probeer ik te bepalen hoe hard en op welke hoogte ze vliegen. Ik doe dat al zo lang dat ik de vluchtschema's uit mijn hoofd ken. Wanneer een vliegtuig te laat overkomt, vraag ik me af of de bemanning vertraging had bij de gate, of dat het misschien druk was op de taxibaan. Het is een van de vele manieren waarop ik nog probeer mee te doen. Vliegen in een straaljager is voor altijd mijn grote liefde.

