



Een kroniek van twintig jaar zweefvliegen

*Eerste Zeeuws-vlaamse AeroClub
van PH-213 naar PH-713*



Een kroniek van
twintig jaren
zweefvliegen

Eerste Zeeuws-vlaamse AeroClub
van PH-213 naar PH-713



eerste
zeeuws-vlaamse
aero club

EZAC

druk: de kraker, hoek
Robbie van Egmond
Eddy Opperdoes
juni 1986.

11 november 1966

nr. 80

Wij Juliana, bij de gratie Gods,
Koningin der Nederlanden,
Prinses van Oranje-Nassau, enz, enz, enz.

Beschikkende op de verzoekschriften ter bekoming van erkenning van de daarin genoemde, voor minder dan dertig jaren aangeane, verenigingen door goedkeuring van hare daarbij overgelegde statuten:

Gelet op de voorschriften der wet van 22 april 1855 (Staatsblad no. 32) in het algemeen en op art. 6, tweede lid, dier wet in het bijzonder;

Op de voordracht van Onze Minister van Justitie van 7 november 1966, Hoofdafdeling Privaatrecht, Afdeling Rechtspersonen, nr. ver. 65220; :

HEBBEN GOEDGEVONDEN EN VERSTAAN:

de overgelegde statuten der navolgende verenigingen goed te keuren en deze verenigingen mitsdien te erkennen, te weten:

- 1e. enz.
- 15e. Eerste Zeeuws Vlaamse Aero Club, afgekort E.Z.A.C., gevestigd te Hulst;
- 16e. enz.

Onze Minister van Justitie is belast met de uitvoering van dit besluit, enz.

Soestdijk, 11 november 1966

(get.) JULIANA.

De Minister van Justitie.

(get.) Samkalden.

Overeenkomstig het oorspronkelijke.

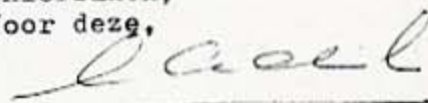
De Secretaris-Generaal van het Ministerie van Justitie.

(get.)

A. Mulder.

Voor uittreksel conform.

Het Hoofd van Post- en
Archiefzaken,
Voor deze,



Voor u ligt het verhaal van een vereniging die bij de oprichting alleen ideeën had en nu, twintig jaar later, volwassen is geworden. Dat het gebeurd is blijkt uit deze kroniek en het bezoek dat u onze vereniging misschien een keer zult brengen. Hoe het is gebeurd moet u tussen de regels door lezen.

Onze leden hebben deze vereniging in de loop der jaren zonder enige vorm van subsidie opgebouwd. Daartoe waren (en zijn) er twee mogelijkheden. De eerste is, dat de individuele leden over veel geld kunnen beschikken en dus een forse contributie kunnen betalen. Dit strookt echter niet met onze opvatting dat de zweefvliegerij voor iedereen bereikbaar moet zijn. De tweede mogelijkheid is, dat de leden de contributie voor een fors gedeelte moeten verdienen door een aantal werkzaamheden op zich te nemen. De aanleg van het terrein, het onderhoud aan vliegend en rollend materieel, alsmede het overeind zetten van de gebouwen, is door eigen leden bewerkstelligd. De door de niet-zweefvlieger vaak opgeworpen financiële drempel is door bovenstaande filosofie afgebroken. De 'tijdsdrempel' die nu ontstaat, is veel makkelijker te nemen en heeft een aantal grote voordelen:

1. Groot en intensief sociaal contact en dus een hecht verenigingsleven.
2. Men onderhoudt eigen materiaal en gaat er dus voorzichtig mee om.

Met de komst van Staatsbosbeheer is de onzekerheid met betrekking tot 'de Smitsschorre' weggenomen. De grote groei die de vereniging heeft doorgemaakt na 1974, is tot een eind gekomen. Kortom de vereniging is in een rustiger vaarwater gekomen en er komen nu financiën vrij om de vloot en de gebouwen te vernieuwen, waarmee de hoeveelheid werk in de toekomst af zal nemen.

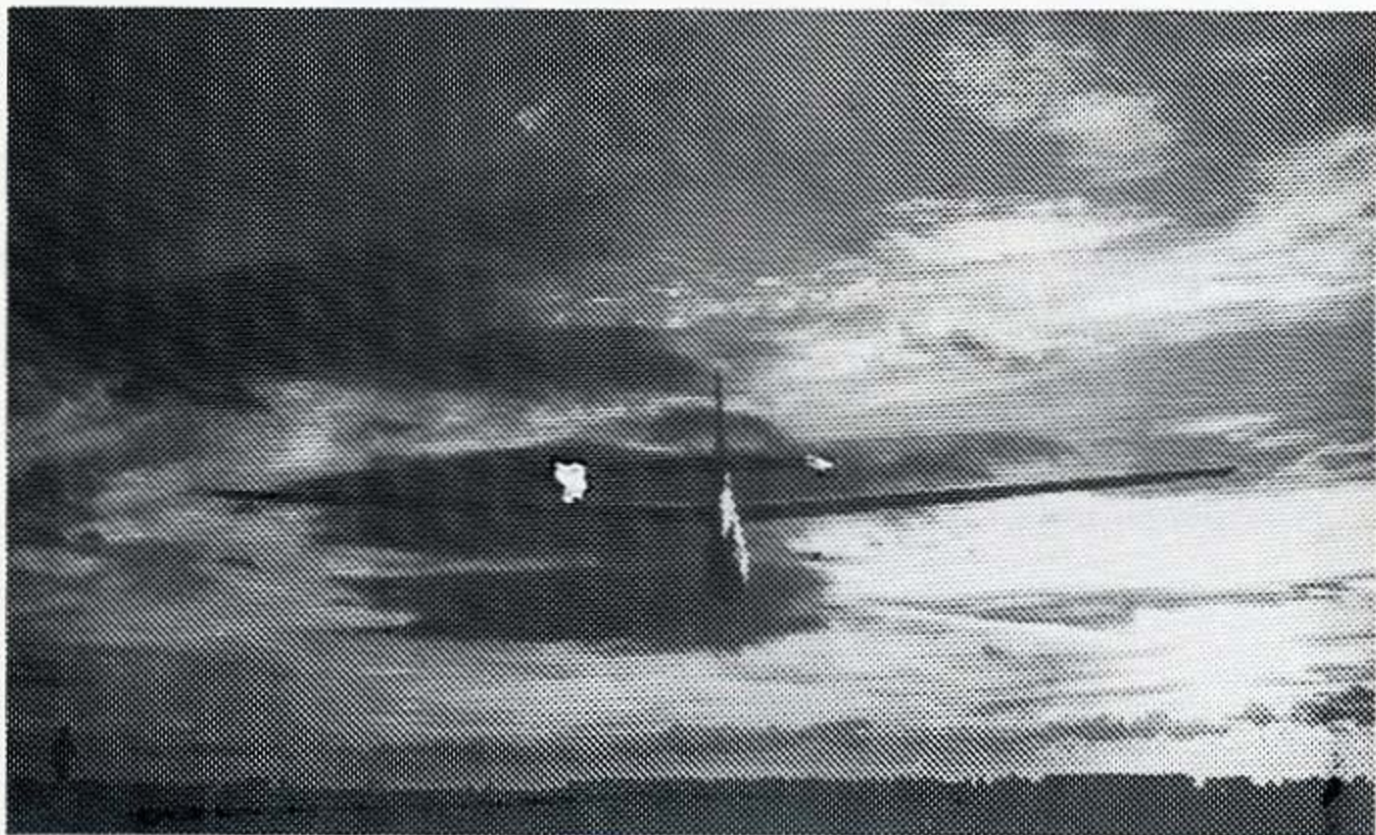
Namens de E.Z.A.C.,
W. Bakker, voorzitter.

Een voorwoord van een Brabander, die in 1969 na een eerste kennismaking met de E.Z.A.C. is blijven 'plakken'. Met plezier heb ik meegewerkt aan de eigen kweek van instructeurs, het gezicht van de vereniging en de vliegveiligheid. Het verzoek het jubileum mede te organiseren heb ik gaarne aanvaard.

De jubileumviering in het weekend van 28 en 29 juni is niet alleen goed voor het imago van de E.Z.A.C., maar ook voor de gemeente Axel en Zeeuws-Vlaanderen.

Medewerking van het bedrijfsleven, pers, overheid, de inzet van het bestuur, jubileumcommissie en de leden van de E.Z.A.C. vormen een basis voor een verdere groei en een gezonde toekomst.

Snoerie van der Heijden,
voorzitter jubileumcommissie.



Vlaamse aeroclub opgericht Zweefvliegen in Graauw

VERENIGING MET DERTIG LEDEN

(Van een onzer verslaggevers)

HULST/GRAAUW. — Onlangs is in Hulst de "Eerste Zeeuwsch-Vlaamse Aeroclub" opgericht, die nu reeds ongeveer dertig leden telt. De vereniging zal vrijdagavond a.s. in "De Koning van Engeland" te Hulst de eerste ledenvergadering houden. De Eerste Zeeuwsch-Vlaamse Aeroclub hoopt nog dit jaar — in de loop van de maand september — de eerste activiteiten ten toon te kunnen spreiden. Het accent zal liggen op de zweefvliegspor. De vereniging zal domicilie houden op het nieuwe vliegveld van de fa. gebr. Heijens te Graauw.

De aeroclub heeft een voorlopig bestuur, waarin de initiatiefnemers, de heren P. Modde, W. de Block en H. Emmen respectievelijk voorzitter, secretaris en penningmeester zijn, maar dat tijdens de vergadering van vrij-

in zijn geheel zal aftreden. Er zal dan een nieuw bestuur worden gekozen. Tijdens deze bijeenkomst komen nog andere punten aan de orde. De statuten zullen worden vastgesteld, men zal een clubembleem kiezen, de begroting voor de komende maanden zal worden behandeld en er zullen mededelingen worden gedaan over de vorderingen bij het op gang helpen van de voorlopig enige — afdeling zweefvliegen van de club. De aanwezige leden zullen ook een uiteenzetting over de zweefvliegspor te horen krijgen.

sen zullen geven, te engageren. Allen hebben geen of heel weinig vliegervaring. Dat maakt de zaak interessant. We moeten de vereniging helemaal van de grond af aan bouwen", zegt voorlopig secretaris de Block daarover.

Toeloop

Voorlopig bestuur verwacht, dat leden zich in de komende tijd belangrijk zal uitbreiden. Want er zo'n grote toeloop, menstop moeten invoeren, voldoende kisten ter beschikking hebben. Er bestaat al veel belangstelling voor de sport, ook al, omdat deze sport is als "een geloven", aldus Eerste Zeeuwsch-Vlaamse Aeroclub over een jaar of twee gaan tot de oprichting van een zweefvlieg-

Instructies

De vereniging wil kist(en) voorlopig ninklijke Nederlandse Luchtvaartwet reeds van de Nederlandse Staatscourant

Bijvoegsel van de Nederlandse Staatscourant van woensdag 28 december 1966, nr. 252.

Nr. 1482

VERENIGING: Eerste Zeeuws Vlaamse Aero Club, afgekort E.Z.A.C., te Hulst

Naam en zetel

Artikel 1. De vereniging draagt de naam: Eerste Zeeuws Vlaamse Aero Club, afgekort E.Z.A.C., en is gevestigd te Hulst.

Doel

De vereniging stelt zich ten doel de belangen van het algemeen en van de vliegspor in het bijzonder te behartigen.

het doel te bereiken langs wettige behoeve van haar leden van en met de daarbij behorende met het onder a bedoelde ma-

Bouw van de eerste E.Z.A.C. lier.

HULSTER AEROCLUB GAAT IN VOOR ZWEEFVLIEGEN

(Van een onzer verslaggevers)

HULST. — Er blijkt nogal wat te men kijken voor de leden van de te maanden geleden opgericht en Hulst gevestigde Eerste Zeeuwsch-Vlaamse Aeroclub (E.Z.A.C.) hun e toegelaten start kunnen maken. In ieder geval hebben de huidige bestuursleden en hun medelid hun verwachtingen gederen, gerechtigd zal in de vereniging is inmiddels erkend door de Koninklijke Nederlandse Verid van de fa. gebr. Heijens te t thuishaven van de E.Z.A.C. t vliegkelder. De vereniging t schijnlijk twee zweefkisten V.V.L. ter beschikking. idere zijde heeft

De E.Z.A.C. werkende — e langrijker is: i bestuur van de tal nog te kun 60. Bij een der vereniging de k kunnen dekken, vastgesteld op 20 bijdrage, die aan strekt dient te woi gen reductie.

Instru

De aspirant-zwe structeurs, die de P leveren van W.B.A.C. te W-let



19 juli 1966. De Kerstklok in Hulst is zich nog onbewust van de historische gebeurtenis die in haar ingewanden zal plaatsvinden. Buiten is het nog licht. Binnen bemoeilijkt een rokerige atmosfeer het zicht op de aanwezigen. Dan gaat de deur open en schuifelen zij een voor een binnen: Piet Modder, Walther de Block, H.A.T. Emmen, R.A. van Grimbergen, Seb. Blommaart, Robert Heijens. Luidruchtig nemen zij in een hoekje plaats. Nadat iedereen voorzien is van een pint geestrijk gerstenat - vele zouden nog volgen - neemt Piet Modder het woord.

Het zou het begin blijken van een decennialange ontwikkeling van de zweefvliegspor in Zeeuws-Vlaanderen.

Begin 1966 stelden de gebroeders Heijens van de gelijknamige firma voor in Zeeuws-Vlaanderen een vliegveld aan te leggen voor het gebruik van sport- en sproeivliegtuigen. Voor Piet Modder, die bij de firma werkzaam was, bleef dit niet lang verborgen en samen met firmant Jos Heijens ging hij op zoek naar andere vliegenthousiasten om met hen te zien hoe een en ander zou kunnen worden verwezenlijkt. Maar voor het zover was moest nog een pittige correspondentiestrijd worden gevoerd met de firma Gebroeders Heijens, de Rijksluchtvaartdienst, maar vooral met de Koninklijke Vereniging voor Luchtvaart, via haar secretaris afdeling Zweefvliegen, Wim Adriaansen.

Op 19 juli 1966 was het dan zover. Bij het aanbreken van de kleine uurtjes was de oprichting van de Eerste Zeeuws-Vlaamse Aeroclub (E.Z.A.C.) een feit. De club bestond alleen nog uit een bestuur (Piet Modder (voorzitter), Walther de Block (secretaris) en H.A.T. Emmen (penningmeester)) en een handjevol leden. Enige kleinigheden ontbraken nog: meer leden, veld, vliegtuigen, gebouwen, lier. Op 12 augustus 1966 werd de eerste algemene ledenvergadering gehouden in De Koning van Engeland in Hulst.

Henny Doppegieter weet nog goed dat hij er heen ging om eens te horen hoe duur een zweefvliegopleiding zou zijn en hoe een en ander binnen zo'n club in elkaar stak. Toen hij enige uren later weer buiten stond was hij bestuurslid van de piepjonge E.Z.A.C. Het bestuur bestond nu uit: Piet Modder (voorzitter), Jos Heijens (secretaris), Willy 'Pema' Kayser (penningmeester), Henny Doppegieter, Walther de Block, H.A.T. Emmen en François Bolssens (leden).

Er brak een tijd aan van veel vergaderen, corresponderen en niet vliegen. Om het moreel van de bestuursleden hoog te houden werden er twee keer per week sociale bijeenkomsten belegd in schemerige Antwerpse lokaliteiten.

'Jongens, ik heb een tent ontdekt...'

'Waar?'

'In Antwerpen. Ze hebben daar een griet met zulke...!' De armen van de spreker, Walther de Block, zijn bijna te kort om de borstomvang van de artieste aan te duiden.

'Ga weg!'

'Nee, echt. Kom dan mee, dan kun je het zelf zien.'

'Goed. Vanavond?'

'O.K. Even mijn vrouw bellen.'

De Block spoedt zich naar de telefoon. Even later keert hij terug met in zijn ogen een vreemde blik.

'Wat is er gebeurd?'

'Ze wil méé!!', roept Walther vertwijfeld uit. Gezessen togen zij naar Antwerpen om het wonder te aanschouwen. De Block had niet gelogen. Het was inderdaad een prachtmeid. Zij danste naast een lamp en in de loop van haar nummer gooide zij haar kleren over de lamp, zodat het steeds donkerder werd. François Bolssens, die wegens

plaatsgebrek op het podium had moeten plaatsnemen, was het hier niet mee eens en haalde de kledingstukken telkens van de lamp af. De danseres en de uitbater konden er de humor niet van inzien, de rest wel.

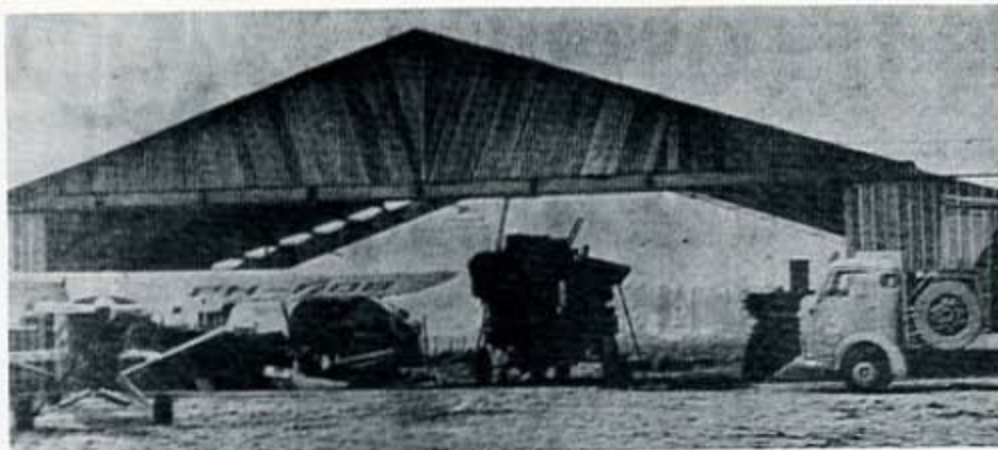
Voordat de Rijksluchtvaartdienst toestemming wilde geven voor (zweef)vliegen op het veld in Graauw, moesten eerst 26 grote en 140 kleine bomen uit de weg worden geruimd. Na veel vijven en zessen werden zij verkocht aan een houthandelaar, die de klus zo gratis klaarde. Probleem opgelost.

Weet je nog dat Henny Doppegieter in Sluiskil een oude directieket wist te staan? En dat we die zondags om 7 uur zijn gaan halen? Een deel hadden we genummerd. Dat ging later in Hulst gemakkelijk in elkaar, de rest duurde iets langer. En Erik de Lyon, die sloopte meteen de omgeving mee. Ook een koperen buis, die water ging spuiten. En een dikke kabel, die een telefoonkabel bleek te zijn, waardoor het betonstorten voor de sluizen van Terneuzen stil kwam te liggen. Gelachen hebben we wel.

De KNVvL beloofde in 1967 een Rhönlérche te verhuren. De koninklijke goedkeuring van de statuten kwam op de 11e van de 11e onder nummer 80. Vol goede moed werd met de bouw van een lier begonnen. Bouwtekeningen werden geleend van de Koninklijke Luchtmacht, terwijl de U.T.S. in Terneuzen zich over de fabricage van de kapinrichting en de ferlits ontfermde.

Krantartikelen zorgden voor gratis reclame. Dat kwam goed uit, want alle werkzaamheden werden vrijwel uitsluitend door het bestuur verricht en betaald. Contributie durfde men nog niet te heffen, omdat er immers nog niet gevlogen werd.





De hangar met hier en motorvliegtuig (dat er toen nog doorheen kon vliegen).

Do 9 Feb 1949
Vliegveld Zeeuws Vlaanderen
 ZWEEF- & MOTORVLEG CLUB E.Z.A.C.
 ALGEMENE VERGADERING VRIJDAG a.s. — 8 uur
 in de „KONING VAN ENGELAND“ te HULST.
 Alle belangstellenden zijn welkom!
 Voor de Afdeling Terneuzen kunnen zich nog leden aanmelden: Doppegieter, Herengracht 1A, Terneuzen. Telefoon 2350.

De Stam
Vliegveld Hulst
 voor het eerst
 gebruikt

(Van een onzer verlaggevers)
 HULST — Het vliegveld van de
 E.Z.A.C. (Eerste Zeeuws Aero Club) te
 Hulst is gisteren voor het eerst gebruikt.
 Weliswaar niet door de E.Z.A.C. zelf,
 maar door de Eindhovense Studenten-
 vliegclub van deze club gaf de
 E.Z.A.C. steeds ijdig aan ge-
 mien te maken. Voor
 die nog steeds
 Over-

De PH-252, het eerste E.Z.A.C.-toestel.



EZAC begint mei van sta

(Van een onzer verlaggevers)

HULST — De leden van de Eerste Zeeuws-Vlaamse Aero Club zullen mei kunnen beginnen met het vliegen van vliegtuigen. Dit werd reeds tijdens een algemene vergadering in het blocoopgebouw „J

zwefvliegclub heeft de beschikking over een vliegveld van 850 bij 450 meter tussen Graauw en Hulst.
 Ook is een hangar beschikbaar gekomen, die volledig wordt bekostigd door de firma Heijens. Deze zal ook zorg dragen voor het aantrekken van een havenmeester. Voor het optrekken van de zwefvliegtuigen is een lier nodig. De E.Z.A.C. heeft gratis een lier gekregen van de firma Van Waas Boodts in Westdorpe. De lier is bijna klaar. De aandrijving is helemaal gereed. Deze lier wordt vervaardigd door leerlingen van de u.l.s. in Terneuzen. De K.N.V.V.L. heeft een zwefvliegtuig beschikbaar gesteld aan de E.Z.A.C., de zg. Rhönlerche „Binnenkort“, zo deelt de secretaris mee, „zal er ook een mogelijkheid zijn om de motorsport te leren beoefenen“. De E.Z.A.C. heeft voor de instructie de heer J. H. van Soest weten aan te trekken, instructeur bij de W.B.A.C. Hij heeft een zeer indrukwekkende dienst als zwefvlieger.

De Zeeuws-Vlaamse aeroclub kan binnenkort starten

HULST — De nog jonge vereniging „De Eerste Zeeuws-Vlaamse Aero Club“ uit Hulst gaat naar binnenkort starten met het zwefvliegen.
 Enige tijd geleden werd de lier, die de mensen van deze club zelf hebben gebouwd, goedgekeurd door de rijksluchtvaartdienst.

Dit pronkstuk van de vereniging, dat nog altijd vijftien à twintigduizend gulden kost in de verkoop, werd door ir J. van der Most gekeurd en goed bevonden. Het was de eerste keer in Nederland dat er een zelfgebouwde lier op de eerste keuring werd goed bevonden. De heer Van der Most complimenteerde dan ook deze vereniging voor dit zo succesvolle werkstuk.
 Verder zal zaterdag a.s. van het vliegveld Terlet op de Veluwe door de luchtvaartclub van Woensdrecht het eerste zwefvliegtuig, een tweezitter naar Hulst worden gesleept. Een tweede vliegtuig, een „Overgangstrainer“, een één-zitter, wordt eveneens zaterdag naar Hulst gesleept maar a.s. zaterdag naar Hulst dat er met goed over de weg.
 Het ziet er dus naar uit dat er met goed weer a.s. weekend door de leden van de club gevlogen kan worden.
 Aan de hangar van het vliegveld Graauw wordt op dit moment door leden zelf de laatste hand gelegd.

De vereniging was al een half jaar oud en nog steeds ontbraken een erkend vliegveld, een lier en een zweefvliegtuig. Om de leden op temperatuur te houden werd een theoriecursus georganiseerd. Op 24 februari 1967 om 20 uur gaven Willy 'Pema' Kayser en Piet Modder hun eerste les, aan de hand van een zelfgeschreven theorieboek. Een beter docentenduo had de E.Z.A.C. zich niet kunnen wensen: Willy, die als B-brevethouder als uiterst deskundig kon worden aangemerkt, en Piet, die bijna nog nooit een zweefvliegtuig had gezien en daardoor geheel onbevangen tegenover de leerstof stond. De cursus vond plaats in de Koning van Engeland te Hulst, waar ook alle vergaderingen werden gehouden, smakelijk met saté ondersteund door mede-uitbaatster mevrouw Cattoir. De vliegopleiding werd later uitbundig op Terlet voortgezet.

Op een keer hebben we Willy 'Pema' goed op de kast gehad. Toen hij het licht van de slaapzaal had uitgedaan en hij in bed lag, ging het weer aan. 'Hé, Willy, doe je het licht even uit?' Willy hees zich uit bed, waggelde naar de schakelaar en deed het licht uit. Toen hij weer terug in bed lag, ging het weer aan. Dit ging zo een tijdje door, totdat de stomdronken Willy begreep dat zich in een hoekje de andere schakelaar van de hotelschakeling bevond, die door een van de makkers met vaardige hand werd bediend.

Het bestuur wisselde van samenstelling: Jos Heijens trad af als secretaris, waarna penningmeester Willy Kayser deze extra taak op zijn schouders laadde. Het bestuur bestond nu uit: Piet Modder (voorzitter), Willy Kayser (secretaris/penningmeester), Henny Doppegieter, Walther de Block, H.A.T. Emmen en François Bolssens (leden). De Rijksluchtvaartdienst was zo vriendelijk het veld goed te keuren voor zweefvliegen.

In juli brak er paniek uit: de Zweefclub Eindhovense Studenten had laten weten een kamp op ons veld te willen houden, met eigen kisten en lier. Het was zaak de zo op gang gebrachte vliegactiviteit vast te houden. Naarstig ging het bestuur op zoek naar een instructeur. De heer J.H. van Soest werd bereid gevonden een week vakantie op te offeren om instructie te geven. Nu de lier nog en een zweefvliegtuig. De lier kwam er.

Ik kan me de eerste liertest nog goed herinneren: Opel Kadett aan de kabel, met zijn lichten knipperen voor straktrekken en lieren maar! Tsjonge, wat ging dat hard. Ik denk wel 80 tot 90 km/h. Het ding slipte heen en weer, er was geen remmen meer aan. Maar de lier deed het en daar ging het om.

Het zweefvliegtuig liet nog even op zich wachten. Omhoog kijken bleef de boodschap. Eindelijk werden in het najaar de huurcontracten van niet één maar meteen twee zweefstoelen getekend: de PH-252, de beloofde Rhönlerche, en de PH-213, een Grunau Baby 2B. De grote dag brak aan dat beide kisten van Terlet naar Hulst werden vervoerd. De Rhönlerche zou worden gesleept door vliegers van de W.B.A.C., de Baby zou over de weg worden getransporteerd. Het bestuur benoemde unaniem zijn secretaris/penningmeester Willy 'Pema' tot passagier bij deze historische sleepstart, wegens zijn grote verdiensten voor de club. De uitverkorene sputterde eerst wat tegen, uit valse bescheidenheid, maar aanvaardde ten slotte dankbaar de benoeming. En aldus geschiedde. Na een voorspoedige reis arriveerde eindelijk de Rhönlerche.

Direct werden enige starts gemaakt om de lier te testen. Tijdens de vierde start ging er iets mis. Op ongeveer 80 meter hoogte brak de kabel. Instructeur Van Soest moest wegens harde crosswind uitwijken naar een akker. Een bodemoneffenheid werd in de laatste meters van de uitloop door een vleugeltip geraakt. En de PH-252 kon nog dezelfde dag terug naar Terlet om daar voor de rest van het jaar te blijven. Dit zou later zijn redding blijken. De schade bedroeg ongeveer f 1800,-, als renteloze lening op te brengen door de zes bestuursleden. François Bolssens, die pas na het gebeurde met de Baby op het veld verscheen, wilde wel f 300,- betalen, maar niet voor de reparatie, omdat men niet met vliegen op hem had gewacht.

Weer brak een tijd aan van veel werken en weinig vliegen. Men wou de Rhönlerche met een eigen ophaalkar weer van Terlet halen. Walther de Block zou hem met Piet Modder en François Bolssens in zijn eigen garage bouwen.

We hebben toen hard gewerkt. Ik had de bouwtekening gemaakt. Met Piet en François hebben we hem toen in elkaar gelast. Op een keer hadden we die kar met benzine schoongemaakt. Toen met het lassen vloog mijn garage bijna in de fik.

Nog steeds ging het de E.Z.A.C. niet helemaal voor de wind. Of eigenlijk wel: een najaarsstorm, windkracht 10, deed een net gemetselde muur van de hangaar instorten, nauwelijks één meter van de Baby. Dankzij de reparatie bleef de PH-252 vermoedelijk een nagenoeg totale vernieling bespaard.

1967 bleek een jaar met nauwelijks vliegen, maar wel met veel werk.





E Z



EERSTE ZEEUWS-VLAAMSE AERO CLUB.

De Heer H C Roovers
Dienst Luchtvaart
v/h korps Rijkspolitie
Luchthaven Schiphol-centrum

De Heer Dekker heeft mij verzocht (doen toekomen, welke U hierbij geliefde)
Dhr P.J. Bakker, Stijn Streuvelstraat
" A. Biesbroeck, Dubbele poort
" W.J. de Block
" S A Blommaart, Bierkaaistraat
Mevr Blommaart

Dhr Boland P. Leeuwenlaan 3
Dhr P. Bolssens, Pr Bernhardst
Mevr D. Bolssens
Dhr G.P. Clemens, De Gemestete
Mevr C. Dees, Haarmannweg
Dhr A.C. Dobbelaar, Warandastre
Dhr HAP Doppegieter, LangadeKr
Mevr C. Doppegieter
Dhr A C De Dreu, Breitner
Dhr W A Everaard, Jac. van
Dhr P.A. v.d.Griend, Wilgenp
Dhr R.A. Groen, Verdis
Dhr H.D. Hals, De Gen
Dhr M F Harte, Axelse
Dhr R. Heyens, Dorps
Dhr J.J. Hendriks, Pijn
Dhr R. Hoenkamp, Lang
Dhr W. Kayser, Corry
Mevr C. Kayser
Dhr W. v.Landeghem, Vor
Dhr H. Meyer, Pr
Dhr P. Modder, Ba
Dhr G H v.Mossevelde, T
Dhr J T Neve, Hulsterw
Dhr E E Schelfhout, Gentsestraat
Dhr J.H. v.Sooet, JCSandersstr 12
Dhr J.B. Vereruyse, Westdam 62
Dhr W. Verstraeten, Zoutestr 101
Dhr W.J. Vonk. Veer B 31
Dhr S. v.Nispen, Middenstraat

EZAC VLIET VIA
VLEGVELD HULST

HULST — Startplaats aan Rier, over'...
Lerche van zij kg schoon aan de haak de zomerse lucht in aan
een volledige staalkaas. Als het toestel voldoende hoogte heeft be-
reikt gaat het haakje los en zoele het pas echt zweefvle-
gen



De eerste E.Z.A.C. bruiloft, Willy en Corry Kayser per Rhön in de straten van Hulst op 11 september.

De PH-252 en de 1000ste start.



Candidaat-leden

Dhr D Dorrepaal Axelsestraat 293 Terneuzen 4591
Dhr R House Beethovenhof 140 Terneuzen 4787
Mevr W House " " "

2 De Stem VERDAG 12 JANUARI 1960

BITTERE GEVOLGEN VOOR EZAC Vliegveld Hulst wordt met ondergang bedreigd

P.Z.C 13 MEI 1960 EZAC hield haar jaarvergadering in Hulst

HULST — In de 'Koning van Engeland' te Hulst hield de EZAC (Eerste Zeeuws-Vlaamse Aero Club) vrijdagavond haar jaarvergadering. De vergadering, die begonnen werd met een filmpje over zweefvliegen om in de stemming te komen, werd voortgezet door de heer P. Modder. Uit het jaarverslag van de secretaris-penningmeester, de heer W. D. M. Kayser, bleek dat de EZAC (opgericht op 19 juli 1966) het in de korte tijd van haar bestaan niet gemakkelijk heeft gehad. Tegenslagen met vliegtuigen, de lier en dergelijke hebben ertoe geleid dat er zo goed als nog niet gevlogen is in Zeeuwsch-Vlaanderen. Dit jaar gaat men evenwel goed uitgerust van start. Ook financieel heeft de EZAC het niet gemakkelijk, maar men be-

Terwijl het bestuur nog steeds worstelde met de vele problemen van een beginnende zweefvliegclub, werd in mei van dit jaar gestart met de vliegopleiding van zo'n beetje alle leden van de E.Z.A.C. Als instructeur was de heer J.H. van Soest beschikbaar. Met veel enthousiasme bracht hij iedereen de eerste beginselen van de nobele zweefvliegsport bij. Later in het jaar werd hij tot sport-commissaris benoemd.

Dirk Dorrepaal werd als ervaren man op de lier geplant. Later zou hij ook anderen inwijden in de geheimen van het lieren.

Op 11 februari hadden de bestuursleden Piet Modder, Henny Doppegieter en Walther de Block een ontmoeting met een delegatie van de KNVvL. Deze bestond uit de heren Adriaansen (secretaris van de afdeling Zweefvliegen en van de Raad van Bestuur), Michielsens (lid van de Raad van Bestuur en de Ongevallencommissie) en Manting (directeur zweefvliegcentrum Terlet en lid Raad van Bestuur).

Wij werden opgewacht in Perkpolder. Na wat verkennende gesprekken werden wij naar De Koning van Engeland gebracht. Daar troffen wij een schitterend gedekte tafel aan. Alles glom en blonk. De handgeschreven menukaarten droegen het E.Z.A.C.-emblem. Het eten was voortreffelijk. Chateaubriand of zo iets. Als ik er nog aan denk... Je snapt niet waar ze het van deden: ze moesten toen nog voor alles geld lenen.

Tijdens de algemene ledenvergadering werd Henny Doppegieter tot voorzitter gekozen. De vacature die door het vertrek van Jos Heijens was ontstaan, werd opgevuld met dokter H.D.F. Meijer. De vliegclub draaide op volle toeren onder de krachtadige leiding van het bestuur. Ter illustratie een passage uit de bestuursnotulen van 8 augustus 1968:

Tijdens het lieren moet de kabelauto bij de lier staan, zodat één der lieristen bij eventueel ongeval altijd hulp kan gaan halen. Er mag dus pas gelierd worden zodra de kabelauto terug is!

De mentor-lieristen delen de vorderingen van hun leerlingen mee aan dhr. v. Soest, die daarna hun geschiktheid beoordeelt.

De D.B.O.-ers krijgen les in kabelrijden, waarbij de maximum uitrijdsnelheid 15 km/u bedraagt.

Er moet een kort instructiestencil uitkomen over het kabelrijden, vliegtuigophalen enz., onder het motto 'liefde voor het materiaal'.

Voorlopig zullen er geen passagiers meer mee mogen. Leden gaan voor alles.

Aspirant-leden krijgen één enkele start tegen betaling, welk bedrag in mindering gebracht zal worden op de contributie, mits men binnen één maand besluit om lid te worden.

Het tarief voor dergelijke kenningsmakings- en passagiersvluchten wordt verhoogd van f 6,- naar f 10,- per start. Voor echtgenotes, ouders en kinderen van leden: f 3,50.

Inmiddels was van verschillende zijden twijfel gerezen over het voortbestaan van het Zeeuws-Vlaamse vliegveld te Graauw. Het bestuur begon -voor alle zekerheid- vast uit te kijken naar een eventueel eigen veld en dat terwijl er nog maar net gevlogen werd.

Maar de kop was eraf en iedereen was razend enthousiast. Men informeerde zelfs bij de KNVvL naar de mogelijkheid om de Grunau Baby, de PH-213, te kopen. Later

in het jaar werd er al gedacht over de huur van een Ka-7, een prestatietweezitter, en werd de financiële haalbaarheid nagegaan van de aanschaf van een splinternieuwe Ka-8, een eenzitter. Ook waren plannen voor de bouw van een viertrommellier in de maak. Het enthousiasme kende geen grenzen.

De zweefvliegsport werd niet alleen op eigen veld beoefend: ook Terlet werd nog regelmatig bezocht.

Vorig jaar hadden we een startverbod gekregen wegens doorzakken de vorige avond. Toen we de instructeur hoorden zeggen: 'Het wordt morgen druk, we moeten maar eens een paar mensen een startverbod bezorgen.' wisten wij wat ons te doen stond. Onder deskundige leiding van Willy 'Pema' hebben we toen de mensen van Vliegclub Hoogeveen dronken zitten voeren. Zelf deden we het kalmpjes aan. De opzet slaagde. De volgende morgen konden wij lekker vliegen, vrolijk zwaaiend naar de duffe Hoogeveeners.

Iedereen was ruim tevreden toen dit jaar de 1000ste start werd gemaakt. Echt niet slecht, als je bedenkt dat er vrijwel uitsluitend op zondag werd gevlogen en dat de lier nog wat kinderziektes vertoonde. In elk geval was men het er over eens dat de club in de lift zat en dat er volgend jaar over 1000 startjes gelachen zou worden. De ledenlijst telde op 8 oktober 35 namen en er waren drie kandidaat-leden.

1968 was het geboortjaar van het clubblad, de Zoemer genaamd. Mevrouw Clemens voerde de redactie.

Hulst, 11 februari 1968

Potage.

*Tournedos aux champignons
à la jardinière.*

Dame Blanche.

Mokka





Grunau Baby 2B, PH-213, prestatie-eenzitter.

Zweefvliegertje bijna in botsing met straaljagers

Van onze verslaggever

HULST, 22 Juli — De veertienjarige zweefvlieger Erik de Leeuw uit Hontenisse is de laatste vier dagen twee keer op het vliegveld uitgestapt aan een botsing met laag vliegende Starfighters. Door snel te ontlopen en zijn toestel in een duikvlucht te brengen kon de jongen de botsing met de vliegtuigen voorkomen. Niet de vliegtuigen, maar de jongen van van Hulst ligt een lichte wond naar straaljagers voor laag vliegende vliegtuigen. De zweefvliegers hebben strikte opdracht deze corridor te mijden.

Verleden week maandag hadden de zweefvliegers, die rond Hulst een zweefkamp houden en waarvan de Rijksluchtmacht dienst op de hoogte hadden gesteld, al last gehad van Belgische toestellen. Afgelopen vrijdag

zag ook Erik de Leeuw een F4U van de Starfighters op hem afkomen. Pas op het laatste moment moest de jongen hebben gezien. De straaljager vloog op een hoogte van 150 meter. Het is nog niet duidelijk welke nationaliteit de vliegtuigen hebben. De zweefvliegers moeten hielden, de Luchtmachtverlichtingsdienst ontdekt dat er sprake was van Nederlandse toestellen.

Gisterenmiddag vloegen opnieuw vier straaljagers vlak boven het zweefvliegveld van de jongen Erik de Leeuw. Hij was toen alleen vliegmoer. Hij wist niet wat er aan de hand was. Wanneer hij een briefje wist met de naam Erik de Leeuw, wist hij dat de Luchtmachtverlichtingsdienst bekend was.

Van een onzer verslaggevers).
HULST — De toekomst van de Hulster vliegveld in oprichting (foto) is onzeker nu Gedeputeerde Staten vier Zeeuwsch-Vlaamse gemeenten zullen verlenen tot deelname in de n.v. Vliegerveld Hulst. Het betreft Sluis, Sas van Gent, Axel en Hontenisse. De basis voor het voortbestaan van het vliegveld is daarmee wel erg smal geworden. Zowel Sluis als Axel, Hontenisse en Sas van Gent hadden besloten aan te delen te kopen tot een bedrag van in totaal enkele honderden guldens. Nu dat niet kan doorgaan heeft het alle schijn van dat de droom van de gemeente Hulst, ooit nog eens een luchthaventje binnen de gemeentegrenzen te hebben, in rook is opgegaan.

EXAMENS 1967

Voor het examen, door gedelegeerden van de rijksluchtmacht in Middelburg afgenomen, van de vakken aerodynamica en constructie, meteorologie, voorschriften, instrumenten, slaagden de heren C. Clemens, F. Dekker, H. Doppegieter, D. Dorrepaal (allen uit Delft) en A. Dobbelaar (Hilversum).

HOEKAN IEMAN	DUCHZONOT	SCHE	KEUDE
NYANDIEZWE	FLIEGERTJID	ATHIJ	METENKO
LERESCHLIF	MACHINEZIJN	CLU BNA	AMGAETZITT
ENT	JEK	ENY	DAT
MILT	EEN	MEE	WAR
LACHJENATOU	RIJ	JKE	ENW
MAARVOORDIE	ZIE	LIG	EME
NDIEENOCRO	OIT	VAN	PRO
DEN	EEN	TE	GRUTEVRAAG
DOO	TEL	NYOORZEEZELF	RAFICONDAST
UNNENRIJGE	NYOORZEEZELF	SHERBENOND	DIEONVERGET
ARWODINGEE	SHERBENOND	EDC	AAN
UIDEKAANSWER	FTLEDENVOOR	OSZ	ECL



1e JAARGANG

NUMMER 1

juni 1969

Het was een lange, koude winter geweest. Voor een normaal mens niet langer dan anders, maar voor een E.Z.A.C.-er leek hij wel een eeuwigheid te duren. Maar eindelijk was het dan zover. De maartse buien waren verdreven door een vrolijk voorjaarszonnetje en de eerste cumuli stonden reeds uitnodigend aan de hemel. In het clubblad werd geestdriftig verhaald van een van de eerste vliegdagen.

07 april: Opgekropte zweefvliegkustten barstten los. Stralend thermiekrijk weer. De volgende lieden bestegen de Baby (in volgorde van vastriemen): W. Kayser, N. Hoenkamp, H. Halm, A. Biesbroeck (voor het eerst), A. Dobbelaar (ook voor het eerst) en S. Blommaart. Behaalden hun B-brevet: A. Biesbroeck en R. Groen. Klap op de vuurpijl: H. Halm vloog als eerste E.Z.A.C.-er op eigen veld een C-brevet bij elkaar. Iedereen hartelijk gelukgewens!

Wat in het vat zit verzuurt niet, dus die rondjes zullen nog wel komen. Deze dag werden er 60 starts gemaakt, inclusief de 100ste van dit jaar. Heel de handel stond 's morgens dan ook op tijd buiten en alles liep lekker.

Het jaar was goed begonnen. Meteen op de eerste dag al, 1 januari 1969, werd de Grunau Baby 2B, met registratie PH-213, voor f 1000,- officieel eigendom van de E.Z.A.C. Hiermee had de vereniging haar eigen vloot. Om dit heugelijke feit te vieren werd het instrumentarium voor f 500,- uitgebreid. De feestvreugde kende haast geen grenzen. De kooplust leek niet te stuiten. Op 16 juni vond op de vaste stek, De Koning van Engeland, een bestuursvergadering plaats, waarin tot de aanschaf van een spiksplinternieuwe eenzitter, een Ka-8, werd besloten. De fabrikant, Alexander Schleicher in het Duitse Poppenhausen, kon namelijk in oktober enige exemplaren leveren. Eén was voor de E.Z.A.C. echter al duur genoeg, namelijk ongeveer DM 13.000,-. Over zoveel middelen beschikte de vereniging niet. Gelukkig bleek de KNVvL bereid een lening van f 6.500,- te verstrekken. De rest zou men trachten bijeen te krijgen door uitgifte van leningscertificaten van f 100,-. Deze renteloze certificaten zou men proberen te slijten aan particulieren en bedrijven. Ook zouden gemeentes gevraagd worden voor één keer diep in de subsidiebuidel te tasten. De opzet slaagde: op 9 december werd de nieuwe Ka-8 in Poppenhausen op de trein gezet om enige tijd later op Terlet, Nederlands nationaal zweefvliegcentrum, te arriveren. Daar zou het toestel worden gekeurd, om vervolgens in de Nederlandse registers te worden ingeschreven onder nummer PH-414.

In de bestuurssamenstelling traden enige wijzigingen op: de heren Emmen en De Block verlieten het bestuur om plaats te maken voor de heren G.F.G. Clemens en S.A. (Seb) Blommaart. De heer Clemens ontlastte tevens Willy Kayser van zijn extra taak door voortaan de penningen der vereniging te beheren. Ook de redactie van het clubblad kreeg -letterlijk- een ander gezicht: Monica van Vooren nam het roer over van mevrouw Clemens. Haar eerste daad was het ontwerpen van een nieuw jasje voor het gewaardeerde verenigingsorgaan, dat, zoals dat bij clubbladen gebruikelijk is, uitsluitend door de redactie werd volgepend.

Het instructeurscorps, de heer Van Soest, werd uitgebreid met de heren Szabo en Van der Heijden, waarbij de heer Van Soest chef-instructeur werd. Verder werd instructie gegeven door de heren Beeke, Vastenouw, Van Leeuwen, Goedbloed, Dijkstra en Adriaansen.

Henk van der Heijden, die Snoerie bleek te heten, liet op zijn eerste instructiedag reeds een verpletterende indruk achter.

Stralend weer, een aantal leergierige leerlingen, twee vliegtuigen (een Rhönlérche en een Grunau Baby) waarop ik al jaren niet meer gevlogen had.

De lier die naar buiten gereden werd, maakte op mij een niet al te stabiele indruk, ondanks de bevestiging van de lierman dat het een prima beestje was en alles uitstekend functioneerde. Op mijn verzoek om dan de kabels maar eens te kappen werd ietwat vreemd, doch volgzzaam gereageerd. Ik had het idee dat de lierman het toch spannend vond, te oordelen naar de manier waarop hij opgewekt, na de geslaagde proef, aan het herstel van de kabels begon.

Na een korte introductie, briefing en inspectie van de kisten, genoot ik bij het vliegen voor de eerste keer van het uitzicht over Zeeuws-Vlaanderen en de Westerschelde. Die eerste indruk is mij altijd bijgebleven.

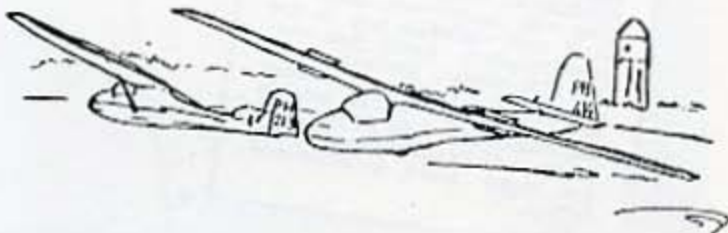
Het kappen van de kabels, het starttempo en de enkele oefeningen kabelbreuk zorgden op het veld voor de nodige opschudding, iets wat ik mij overigens dat weekend niet bewust was, maar pas later heb begrepen.

Het vermoeden dat mijn vrouw Anneke, terwijl ik vloog, gezegd heeft dat het allemaal wel mee zou vallen en een kwestie van wennen was, heb ik nooit bevestigd gekregen. De enthousiaste sfeer van een jonge vereniging, de gastvrijheid en natuurlijk het vliegen deden mij besluiten nog eens terug te komen.....

De eigen zweefvliegopleiding begon haar vruchten af te werpen. B-brevetten konden worden uitgereikt aan Vonk, Clemens, Biesbroeck, Groen, Verstraeten, Borgdorff, De Lyon, Dekker, Van Vooren, mevrouw D'Hooghe, Dorrepaal en Van Nispen. Mevrouw Blommaart en de heer Ravels mochten het voor het eerst alleen proberen, terwijl Halm, De Lyon, Vonk en Dobbelaar hun halfuurtje vlogen. Van der Lee vloog zelfs 2 uur en 10 minuten op de Baby.

Henny Doppegieter behaalde als eerste E.Z.A.C.-er het zweefvliegbewijs, op de voet gevolgd door Antoine Dobbelaar.

Met een totaal aantal starts van 2161 en bijna 172 uren in 49 dagen werd een succesvol 1969 afgesloten.



Het jaar 1970 begon op een niet zo prettige wijze. Al vroeg in het vliegseizoen had de Firma Gebroeders Heijens namelijk het gebruik van het vliegveld aan de E.Z.A.C. ontzegd. Ook moest er vóór de winter een heleboel stallingsgeld voor de hangar betaald worden, terwijl dit tot nu toe gratis was geweest.

Een spannende tijd brak aan. Het bestuur vergaderde veelvuldig; menig telefoontje werd gepleegd. Toen dan ook bleek dat de E.Z.A.C. het veld 29 jaar mocht gebruiken en dus niet kon worden weggestuurd, golfde er een zucht van verlichting door de clubgelederen. Binnen 14 dagen werd er weer gevlogen, maar van een prettige samenwerking met de firma kon sindsdien niet meer gesproken worden.

Het zoeken naar een ander veld had door deze gebeurtenissen een nieuwe impuls gekregen. Het speurwerk leverde drie velden op: een terrein nabij de Braakman, het recreatiebestemmingsplan te Terneuzen en een opgespoten terrein bij Axel, waarvoor nog geen officiële bestemming was.

Onder leiding van Monica van Vooren was intussen het clubblad volwassen geworden. Ook anderen dan de redactrice droegen hun kopijsteentje bij, zoals Erick de Lyon Sr.:

Ergens boven een vliegveld in Nederland speelde zich het volgende af.

Een instructeur en een leerling-vlieger stegen op met de bedoeling dat de leerling-vlieger zijn laatste instructieles zou krijgen alvorens solo te gaan. De instructeur wist dat de leerling een goede vlieghand had, doch helaas het nodige zelfvertrouwen miste. De instructeur besloot op deze vlucht de leerling-vlieger als volgt het zelfvertrouwen te geven: toen zij op hoogte gekomen waren en horizontaal vlogen, tikte de instructeur de leerling-vlieger, die voor hem zat, op de schouder en liet hem zijn inmiddels losgemaakte stick zien, schoof het raampje langzaam open en mikte bedachtzaam zijn stick naar beneden, hiermede bedoelende dat de leerling nu zelf de kist geheel in handen zou hebben.

De leerling wilde zich een goed leerling tonen, schoof zijn raampje open, frommelde gehaast voor in de kist, draaide zich triomfantelijk om, liet de stick zien en wierp ook zijn stick uit het raampje.

Naschrift: doe niet altijd na wat een instructeur doet!

In het bestuur maakte Seb. Blommaart plaats voor Ko Borgdorff.

Twee vertrouwde gezichten verdwenen dit jaar. Hans van Soest kon wegens familieomstandigheden helaas geen instructie meer komen geven. Ook moest de E.Z.A.C. onverwacht afscheid nemen van Wim Vonk, die door een tragisch ongeval om het leven kwam. Wim was een van de eerste en meest enthousiaste leerlingen en dus ook een van de eerste solisten op de Rhönlere.

Maar het leven ging door, ook het zweefvliegelen. Diverse pogingen waren gedaan de magische 50 km-grens van het overlandvliegen te bereiken, maar alleen buitenlandelingen waren het resultaat geweest. Totdat het op 13 juni Hans van Soest als eerste lukte om een echte overland te vliegen. 'Snoerie' van der Heijden had hem die morgen nog aangeraden van Woensdrecht of Gilze te starten, maar Hans' eergevoel zei hem dat hij moest proberen de eerste overland vanaf het eigen E.Z.A.C.-veld te maken, al waren het maar vijf kilometers. Maar het werden er meer dan 50. Nadat een weinig belovend nulletje pesterig langzaam was gegroeid tot

matig stijgen, kon Van Soest het veld de rug toekeren en koers zetten naar België, waar hij de Ka-8 enige tijd later in St. Goriks-Oudenhove, net achter Sottegem (...), veilig aan de grond zette.

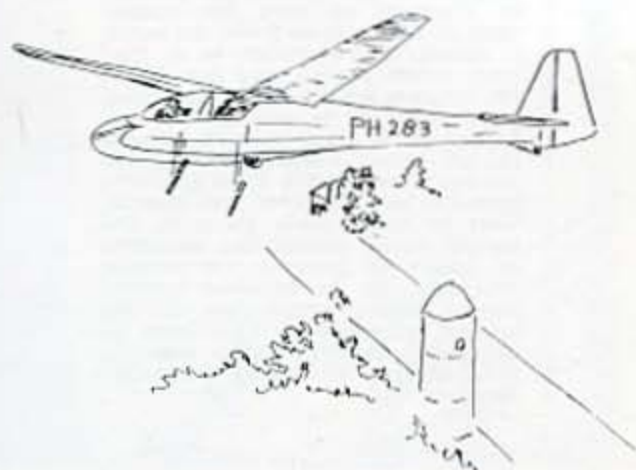
De E.Z.A.C. begon prestaties te leveren. Het legertje solisten werd uitgebreid met Leen Jansen, Cor Vermeulen, Jaap de Ruijter, Coby Doppegieter, Willy d'Hondt, Marie-José van Rie, Arnold Huisman, Tonny Will en David Lindenberg. Henny Doppegieter, Toon Biesbroeck, Simon van Nispen, Tonny Will, Louis d'Hooghe, Anneke d'Hooghe en Monica van Vooren vlogen elk minstens een half uur en verdienden daarmee het C-brevet. Het D-brevet kon worden uitgereikt aan Hans van Soest. Ook werd het E.Z.A.C.-duurrecord door Van der Lee gesteld op 4 uur en 15 minuten. Simon van Nispen, Giel Clemens, Anneke d'Hooghe, Leen Jansen, Piet Modder, Dick Dorrepaal en Frans Dekker konden zich zweefvliegbewijshouder noemen.

Dat een E.Z.A.C.-vliegcarrière zich snel kan voltrekken bewees Leen Jansen dit jaar: aanmelding als lid op 18 januari, op 25 september geslaagd voor het theoretisch examen voor het zweefvliegbewijs, op 26 september vier doellandingen en op 27 september een doellanding en drie sliplandingen, waarmee ook het praktisch examen met succes was afgelegd. Het logboek van de lier zei hierover:

29-9-1970: David Lindenberg mag Ka-8 vliegen en Willy d'Hondt Baby en Leen Jansen maakt 4 goede doellandingen.

27 september 1970: Leen Jansen maakt geschiedenis: de 5de doellanding en z'n 3 sliplandingen worden goedgekeurd. Nog geen twee dagen na z'n theorie-examen kan hij z'n papieren gaan verzenden voor z'n zweefvliegbewijs. Hulde!! De dag is verder nog succesvol voor Marie-José van Rie solo, Willy Kayser 2 doellandingen en An d'Hooghe 3 sliplandingen, ook goed voor aanvraag zweefvliegbewijs.

En zo werden er dit jaar 2677 starts gemaakt en 270 uren.



OP EERSTE PINKSTERDAG

Ezac maakte eerste vlucht van zweefvliegterrein bij Hoek

HOEK — Pinksterzondag werd voor de Eerste Zeeuws-Vlaamse Acro Club (EZAC) een historische dag, toen omstreeks half elf 's-morgens de eerste en langverwachte zweefvlucht werd gemaakt boven het nieuwe vliegterrein in de Van Wuyckhuispolder bij Hoek. Het was even een gekke gewaarwording om na zo'n lange tijd weer in de lucht te zitten, zei Leen Jansen even later na een geslaagde landing. Als nummer één van de wachtlijst mocht hij samen met instructeur Piet de Jager uit Bergen op Zoom de lucht in. In totaal werden ongeveer 30 vluchten gemaakt.

Al vroeg in de morgen waren de enthousiaste zweefvliegers van de EZAC naar de vliegstrip getogen om twee kisten, een éénzitter en een dubbelzitter, uit de loods te halen en in elkaar te zetten. Na

gend zuiden wind op te trekken. Bij aankomst grapte instructeur De Jager: 'Jullie zitten nu diep in de Zeeuws-Vlaamse polders'. Overigens vond hij het veld een unieke ligging hebben en hij zei dat het duidelijk vanuit de lucht te zien was vanwege de rijen bomen die aan weerskanten het weiland markeren. Met groot gemak werden de zweefvliegtuigen dan ook tussen de 'vier witte stippen' gezet.

Even ging er een gevoel van lichte teleurstelling door de EZAC leden heen, toen de heer De Jager aanvankelijk bepaalde dat de wind 'te cross' op het veld stond om verantwoordelijk te kunnen stijgen. Na de eerste start kwam hij evenwel op deze mening terug: 'Als je boven de bomen komt, krijg je wel even een klap en het schokt boven nogal maar verder valt het allemaal wel mee. Ik dacht dat we wel door kunnen gaan'.

tweede keer zeggen. Hij gordde zichzelf vast voor een vlucht die twee tellen daarna al weer was afgelopen. Door een technisch storing in de lier moest hij op twintig meter boven de grond de trekkabel ontkoppelen.

De rest van de dag werd onhoudbaar zweefgevlogen, zodat alle 'trappelende' EZAC leden aan bod kwamen. Er was genoeg thermiek voor de ervaren zweefvliegers om het een kwartiertje in de lucht uit te houden. Op tweede pinksterdag zou ook gevlogen worden, maar doordat de bestelde instructeur een keelontsteking had opgelopen, ging dat feest niet door.

Aanstaande zaterdag zal er ook niet gevlogen worden, omdat de EZAC dan met vrachtwagens vol zand af en aan zal rijden. Met het zand zullen de al te holle plekken in het vliegterrein worden opgevuld. Na deze realisatie kunnen de leden op zondag wind en

Bezoekers vlogen mee met EZAC boven Hoek

HOEK — Voor het eerst hebben bezoekers van het zweefvliegterrein Hoek gebruik gemaakt van de mogelijkheid vluchten met de EZAC-vliegers mee te maken. Voor een tientje kon men de Braakman en omgeving eens van bovenaf zien.

Inmiddels is na verschillende vluchten gebleken, dat het Hoekse veld in de Van Wuyckhuispolder, thermisch beschouwd, gunstiger ligt dan de Hulster strip. Ook werd vanuit Hoek de eerste overlandvlucht gemaakt. De 16-jarige T. de Lim maakte een geslaagde vliegtocht en zette zijn toestel veilig in Hulst aan de grond. De heren L. Jansen, W. Verstraeten en G. Clemens vlogen zondag voor hun C-brevet, hetgeen inhield dat ze minimaal 30 minuten, na de ontkoppeling van de lier in de lucht moesten blijven. In het totaal werden zaterdag en zondag, respectievelijk 35 en 42 starts gemaakt. Het vliegweer was gunstig want er stond volop thermiek. De kortste vlucht duurde tien minuten, de langste 40. Zaterdag was evenals de vorige keer de Belgische instructeur A. Szabo overgekomen om de nog niet gebreveteerde EZAC-leden te begeleiden. Zondag was de heer N. Hoencamp uit Middelburg de gastinstructeur.



De nieuwe 4-trommellier na z'n uitbraak. De 414 boven de Van Wuyckhuispolder.



En zo was de Eerste Zeeuws-Vlaamse Aeroclub zonder veel kleerscheuren door haar eerste levensjaren gekomen. De moeizame start leek al eeuwen geleden en de club stevende welgemoed af op haar eerste lustrum. Toch behoorden nog niet alle problemen tot het verleden. Zo bleef het nog steeds noodzakelijk naar een ander veld uit te kijken. De keuze viel op een terrein bij de Braakman in de Van Wuyckhuisepolder bij Hoek, gemeente Terneuzen. Piet Modder had de wei al een tijdje op het oog. In de algemene ledenvergadering van 24 mei vertelde hij hoe snel een en ander tot stand kwam.

'Na ongeveer een half jaar lijdzzaam de ontwikkelingen in Hulst afgewacht te hebben, begon bij het zien van de voorjaarscumuluswolkjes ons vliegershart te kloppen. Ik wist al lang een veld te liggen. Na overleg met de eigenaar van het veld, de heer R.B. Verhelst, welke zijn goedkeuring verleende, zijn wij in overleg met de overige bestuursleden hieraan verder gaan werken. Dankzij de zeer vlotte medewerking van de gemeente Terneuzen, goedkeuring was in 1 dag binnen, en de R.L.D. kon dit veld in ongeveer 10 dagen gerealiseerd worden.'

Inderdaad was het mogelijk gebleken de ambtelijke molens met duizelingwekkende snelheid te laten malen. Mede dankzij Leen Jansen, die de keurmeesters van de R.L.D. op behoudende wijze de aanblik van de minder volmaakte gedeelten van het veld had bespaard. Maar eindelijk was het dan zover dat de eerste vlucht kon worden gemaakt. Deze heuglijke gebeurtenis haalde zelfs de plaatselijke pers.

'HOEK - Pinksterzondag werd voor de Eerste Zeeuws-Vlaamse Aeroclub (E.Z.A.C.) een historische dag, toen omstreeks half elf 's morgens de eerste langverwachte zweefvlucht werd gemaakt boven het nieuwe vliegveld in de Van Wuyckhuisepolder bij Hoek. 'Het was even een gekke gewaarwording om na zo'n lange tijd weer in de lucht te zitten', zei Leen Jansen even later na een geslaagde landing. Als nummer één op de wachtlijst mocht hij samen met instructeur Piet de Jaeger uit Bergen op Zoom de lucht in. In totaal werden ongeveer 30 vluchten gemaakt.'

De verhuizing was dus een feit geworden. Op het veld ontbraken nog een hangar en een clubhuis, maar de koeien waren ruim voorradig. Want ook al had het Hoekse weiland de titel van 'zweefvliegveld' gekregen, het was en bleef een weiland.

Een typische vliegtag zag er in 1971 als volgt uit: 's Morgens werden eerst de koeien uit de wei gejaagd. Vervolgens werden de kisten opgehaald bij Piet Vermue, wiens schuur als hangar dienst deed, en gemonteerd, waarna de eerste vlucht kon worden gemaakt. Na afloop van de vliegtag moesten de vliegtuigen eerst worden ontdaan van de natuurmest voordat zij konden worden gedemonteerd. Tot besluit werden de gevlechte viervoeters weer toegelaten voor de produktie van vers afval. Later in het jaar werd een hangar geplaatst.

'De bouw van de loods in Hoek, dat was wat moois. Toen hij nog aan de voor- en achterkant open was, kwam er eens een zware storm opzetten. Nou, je begrijpt, we haalden als de gesmeerde bliksem alles binnen, ladders en zo. Waren wij Leen Jansen vergeten, die zat nog in z'n eentje boven in de nok.'

Ach ja, een kleinigheidje hou je toch.

Dit jaar waren er reeds onderhandelingen geweest met de Nederlandse Jeugdherbergcentrale over een te houden opleidingskamp voor beginnende zweefvliegers. De N.J.H.C. had zelfs al een voldoende aantal inschrijvingen. Het veld in Hoek was echter nog niet geschikt voor een dergelijk kamp en bovendien mocht er slechts in het weekend gevlogen worden. Reden genoeg om de kampplannen te verschuiven naar een later jaar, maar het contact met de N.J.H.C. wel aan te houden.

De viertrommelier volgens eigen ontwerp, waaraan sinds 1968 was geknutseld, naderde haar voltooiing. De dag brak aan waarop zij glorieus naar buiten zou worden gereden. Zou, want er was nog één probleempje: de deur was te smal. Gelukkig was eigenaar Louis d'Hooghe niet al te zeer gehecht aan zijn schuurtje, zodat na enig sloopwerk de deur toch het daglicht kon aanschouwen en haar leven beginnen met enige -geslaagde- teststarts. Helaas werd de jaarwisseling niet zonder brokken gehaald. Met de KNVvL was min of meer afgesproken dat de E.Z.A.C. de Rhönlerche, PH-252, in 1972 voor f 5.500,- zou overnemen. Maar op 28 december werd het toestel bij een landing zodanig beschadigd dat van een total loss sprake was. De vliegclub moest dus zonder tweezitter het nieuwe jaar in.

In 1971 werd de vereniging bestuurd door Henny Doppegieter (voorzitter), Giel Clemens (vice-voorzitter), Leen Jansen (secretaris), Frans Dekker (penningmeester), Piet Modder, François Bolssens en dokter Meyer (leden). De opleiding was in handen van de heren Van der Heijden, Szabo, De Jaeger. Goedbloed, Vervoort, Van Gorp en Adriaansen. Solo Rhönlerche vlogen: Marie-José van Rie, Luc Ringoot, Willy Verplancke, Jan Braal, Pieter de Putter en Rudolph van Veen. Marie-José, Luc en Pieter vlogen tevens voor het eerst in de Grunau Baby 2B, terwijl Cor Vermeulen mocht proberen de Ka-8 in toom te houden. Brevetten konden er ook worden uitgereikt: het B-brevet was voor Jaap de Ruyter, Luc Ringoot, Jan Braal, Pieter de Putter en Rudolph van Veen, het C-brevet voor Giel Clemens, David Lindenbergh, Leen Jansen, Willy Verstraeten en Cor Vermeulen, en het D-Brevet voor Gijs van der Lee. Piet Modder en Tonny Will behaalden het zweefvliegbewijs. Antoine Dobbelaar slaagde voor zijn theoretisch instructeursexamen. Erick de Lyon, Antoine Dobbelaar en Gijs van der Lee konden elk terugblikken op een mooie overlandvlucht.

In 1971 werden 1518 starts gemaakt in bijna 202 uren. Weinig, maar er werd slechts in de weekends gevlogen.



Inwoner van St. Jansteen moest vliegtuig aan grond zetten

(Van een onzer verslag-
gevers)

HOEK — Behalve L. Jansen uit Terneuzen is maandag ook T. Dobbelaer uit Sint Jansteen met zijn zweefvliegekist eerder moeten landen dan de bedoeling was. Beide zweefvliegers hebben gisteren geprobeerd om hun zilveren „O“-brevet te halen. Zo moesten hun pogingen voortijdig staken vanwege het snel veranderende weer, waardoor alle thermiek verdween.

Zoals elders in de krant te lezen staat, betekende dit voor L. Jansen uit Terneuzen, dat hij in een maaisveld in Hulst terecht kwam. Volgens de heer C. Vermeulen van de Zeeuwsch-Vlaamse Zweefvliegtuigclub, gestationeerd in Hoek, betrof het in beide gevallen normale operaties. Voor de heer Dobbelaer was het de bedoeling, dat hij vijf uur in de lucht zou blijven, waar na tweeënehalf uur werd hij gedwongen te landen.

Datzelfde gold voor zweefvlieger Jansen, die in de buurt van Hulst naar een landingsplaats moest gaan zoeken, toen zijn toestel zoveel hoogte had verloren, dat het beneden de 500 metergrens kwam. He bedoeling dat hij B zou halen. „Dit is tevoren afgesproken“, heer Vermeulen, „we dat, indien de heer eerder zou moeten landen ons daarvan telefonisch hoogte zou brengen en ook gebeurd. Er is sprake van een noot Dit is volkomen normaal

„Het is wel zo, dat soort onverwachte is vaak de beschadigingen aan de ontstaat, omdat je va lucht gemakkelijk een over het hoofd ziet' keer ging alles volg boekje. De kist onbeschadigd aan de g kon een goed uur lat worden opgehaald vo volgende vlucht van zweefvliegveld in Hoe op dit moment een vli van een week abhouden.



PH-283, prestatietweezitter Ka-7, na overlandvlucht.



De 'nieuwe' Rhönlerche, de PH-237.
De nieuwe lier in bedrijf.



Het jaar 1972 begon voor de E.Z.A.C. met het gemis van een zweezitter, waardoor geen instructie- en checkstarts meer konden worden gemaakt. Suggereerde een enkele sukkel nog dat de instructeur best op schoot kon worden genomen, de meer begaafde leden beseften toch dat tot de aanschaf van een 'nieuwe' leskist moest worden overgegaan en wel zo spoedig mogelijk. Het werd een Rhönlerche, de PH-237, die nog voor de aanvang van het vliegseizoen door de KNVvL aan de club werd overgedragen. Oef, het lesbedrijf was gered. Maar wie denkt dat de E.Z.A.C. tevreden was over de samenstelling van de vloot begaat een vergissing. Want men had bij geruchte vernomen dat er een zweezitter te koop was van het type Ka-7, net als de Ka-8 een toestel uit de fabriek van Alexander Schleicher. Dit vliegtuig, dat in die tijd als een prestatietweezitter werd beschouwd, dacht men als overlandtrainer te gebruiken en in te zetten bij het passagierenvliegen. Daarnaast zou de Ka-7 kunnen dienen als reservelestoestel, als de Rhönlerche uit zou vallen. Ook deze Ka-7 werd van de KNVvL gekocht. Voor beide aanschaffen moesten leningen worden afgesloten bij de KNVvL. En dat terwijl niet eens alle leningscertificaten van de PH-414 waren afbetaald. Je moet maar durven.

'De kisten versleepten we met Dafjes. Als er eentje stuk was, legden we hem gewoon met een paar man op z'n kant. Konden we er makkelijker bij. Volgens mij lagen ze toen vaak op hun kant.'

Op 8 juli werd de viertrommellier goedgekeurd en kon de vliegpret met dubbele energie worden voortgezet. Tot groot genoegen van penningmeester Frans Dekker liep de nieuwe lier op diesel en kon nu de dure benzinegestookte oude lier binnen blijven als reserve. Frans' zuinigheid is spreekwoordelijk geworden.

Als kabels werden officiële Duitse lierkabels gebruikt. Deze waren echter zo stug dat zij bij kabelbreuk in grote kronkels neervielen, hetgeen het verdere inlieren niet bepaald gemakkelijker maakte.

De technische commissie bestond uit Piet Modder, Willy Verstraeten en Piet de Putter, en werd daarom alom de PWP-commissie genoemd. Toen Jaap Oppeneer later haar gelederen kwam versterken, was het niet meer dan logisch dat zij voortaan als PWPJ-commissie door het leven zou gaan.

1972 was het jaar van het eerste echte zomerkamp. De voorgaande jaren waren er wel al gebeurtenissen geweest die met 'kamp' werden aangeduid, maar dit jaar gingen de deelnemers voor het eerst bij het veld kamperen in tenten. De primitieve omstandigheden leidden tot grote saamhorigheid en gezelligheid.

'Voor het eerst in de E.Z.A.C.-historie was het een echt kamp! Hoewel het er toch eventjes naar uitzag dat het kamp in het begin letterlijk in het water zou vallen, hebben 25 E.Z.A.C.-ers weer en wind getrotseerd en hebben zij zich niet ervan laten weerhouden om 10 dagen als nomaden te leven.'

Eigenlijk wel een kamp met een minimaal aantal prestaties, want de thermiek heeft ons toch heerlijk in de steek gelaten. Wel konden we bijna elke ochtend een ijverige vliegheer horen kraaien: 'Opstaan, het zonnetje is daar', terwijl je nota bene nog met de dauwdruppels op je neus lag.

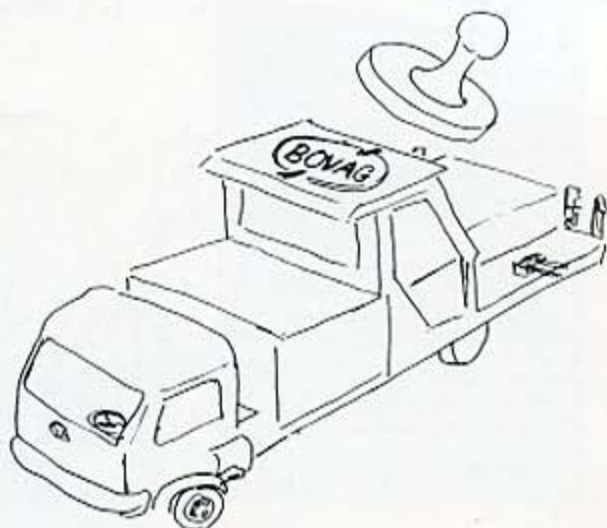
Voor onze schreeuwerige kelen zijn wij veel dank verschuldigd aan het kook- en improvisatietalent van Rie,

Anneke en Annie. Zij zorgden ervoor dat onze buikjes vol en rond waren. Onze dorst werd professioneel gelest door een nieuwe ster aan de barkeperhemel, namelijk Luc. Verder nog een bedankje aan de onmisbare werkers achter de schermen en een ieder die het zomerkamp heeft meegemaakt weet wel wie dat waren. Zij repareerden de auto's, zij hielden de lier draaiend en de trekker lopend... Aan Snoerie brengen wij hulde voor zijn onuitputtelijke uithoudingsvermogen en zijn nooit verzadigbare dorst. Wij mogen dus wel stellen dat dit kamp een GOED kamp was en dat het collectief kamperen de clubgeest zeer bevordert heeft. We zien dan ook verlangend uit naar het volgende jaar. Misschien wordt er dan nog beter geslipt...'

'Snoerie' van der Heijden werd dit jaar chef-instructeur. Verder was dank verschuldigd aan de instructeurs H. Lubbers, F. de Mooy, J. Goedbloed, G. Vervoort, G. van de Bilt, W. Adriaansen, P. de Jaeger en T. van Turp. Mede door hun inspanningen kwamen P. Smet, R. Sierveld, J. Oppeneer, R. Verschelling, H. Verdonck, R. Engler, R. Dekker en J. Guérand solo. W. Verstraeten, D. Lindenbergh, M. van Vooren, C. Vermeulen, L. Ringoot en P. Smet behaalden het fel begeerde zweefvliegbewijs. D-brevetten konden niet worden uitgereikt, maar Leen Jansen en Tonny Will maakten wel een paar overlandvluchten.

De bestuurscommissie had een paar kleine wijzigingen ondergaan: Leen Jansen had de ganzeveer overgedragen aan Luc Ringoot, terwijl François Bolssens galant zijn plaats afstond aan Anneke Verhelle.

Na 2800 starts in 305 uur en 3 minuten was het vliegseizoen ten einde.



HANGAR EIGENHANDIG GEBOUWD EZAC IS VLEGKLAAR VOOR NIEUW SEIZOEN

NIEUW TOESTEL IS 'NERVEUS RASPAARDJE'

HOEK. - De Eerste Zeeuws-Vlaamse Aeroclub (EZAC) is van plan om dit seizoen zoveel mogelijk te gaan vliegen, zo vaak het weer het toelaat. Het afgelopen jaar schoot dat er nog wel eens bij in, omdat er veel karweitjes op de nieuwe vliegstrip in de Van Wijkhuysenpolder bij Hoek moesten worden opgeknapt; het afhalen van het veld en het egaliseren van van een hanger geweest, waarin alle rollend en zwevend materiaal kan worden gestald. Voordien genoot de EZAC vriendelijke gastvrijheid in de schuur van een naburig landbouwer, die de zweefvliegport een warm hart toedraagt.

In een paar maanden tijd hebben leden van de EZAC de hanger opgetrokken en er zo goed en zo kwaad als het ging een asfaltvloer in gestort. De ruimte is niet overdadig te noemen en is voorlopig eigenlijk maar net voldoende, want de laatste aanwinst van de EZAC, een solotoestel K7, kon knap aan tegen de drie andere zweefkisten worden aangestoven.

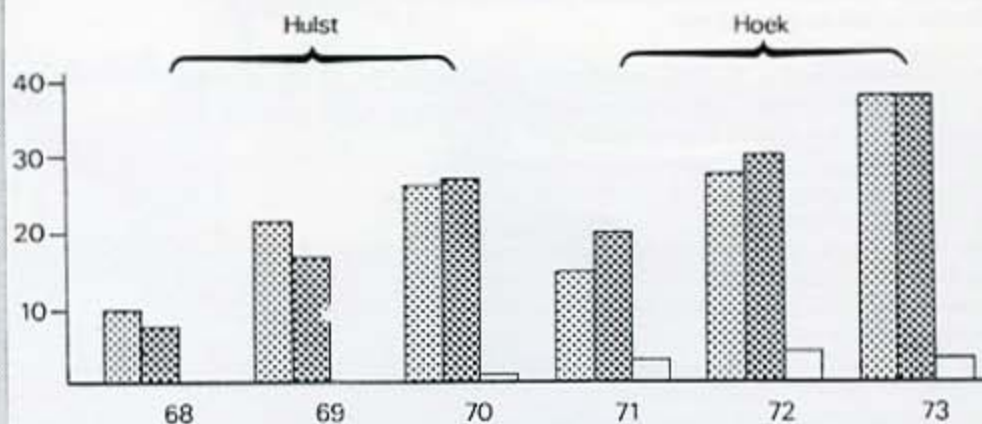
De EZACers zijn erg trots op hun nieuwe toestel. Voorzitter H. A. F. Doppagister vertelt, dat de K7 reageert als 'een nerveus raspaardje'. Je moet de K7 flink snel bevelen anders gaat-ie duiken. Dit toestel is heel wat anders dan de Rhonierge, waarin kun je net zo rustig rondgaan als je maar wilt.

Het afgelopen weekende heeft een klein groepje EZAC-leden de vrije zaterdagavond aan het transport van de K7, van Brabant naar Hoek, opgeofferd. Nadat de K7 in ontvouwde toestand van de platladder was gehaald en vliegklaar was gemaakt ging het eerst de lucht in. Van vliegen omsloeg twaalf uur zondagmiddag voor het vierde toestel van de EZAC kwam die eerste dag niet veel, omdat de hier het wegen een technische storing liet afweten. Opnieuw kon er niet worden gevlogen maar moest er dekl. Van werkelijk zweefvliegen zal pas het komende weekende sprake kunnen zijn.



De volgepakte hangar te Hoek.

Starts x 100
Uren x 10
Overlands x 1



Het zag er naar uit dat de E.Z.A.C. alle kenmerken van een volwassen zweefvliegclub ging vertonen: bijna 3000 starts per jaar, een veld, een clubhuis, een hangar, gezelligheid, een 'echt' zomerkamp, prestaties. Maar nog steeds kon het bestuur niet op zijn lauweren gaan rusten. Want in 1972 was de eigenaar van het veld, de heer Verhelst, genoodzaakt geweest de E.Z.A.C. de huur op te zeggen. Dit betekende dat tot 31 december 1973 op vliegveld De Braakman kon worden gevlogen. Het bestuur kon dus weer op zoek gaan naar een ander veld. Na enige mislukte pogingen slaagden vooral Henny Doppegieter en Frans Dekker erin de onderhandelingen met de gemeente Axel succesvol af te ronden. Het volgende jaar zou de E.Z.A.C. zich in Axel kunnen vestigen. Het zomerkamp van 14 tot 22 juli was ondanks het slechte weer een succes, zoals uit de volgende fragmenten uit het verslag van Wout Bakker moge blijken.

...
Zondag 15 juli.

Een treurige dag in de E.Z.A.C.-geschiedenis. De regen stortte met bakken uit de hemel. Willy Verplancke zag het water aan de ene kant z'n tent binnenstromen, maar aan de andere kant er gelukkig net zo hard weer uitstromen. De grote tent stond (behalve aan de binnenkant) blank. En de enige dienstplichtige liet zien wat het was om soldaat te zijn, en bleef gewoon in zijn doorweekte tent liggen.

...
Maandag 16 juli.

Willy Verplancke en Annemarie hadden een nieuwe drank uitgevonden. Willy fungeerde duidelijk als voorproever en Annemarie wachtte zijn reactie af, waarmee dus wel weer wordt bewezen dat vrouwen niet zo dom zijn als ze eruit zien. Wout probeerde of er verschil is in kwaliteit van het bier per flesje. Na een zeer uitgebreid onderzoek kwam hij tot de ontdekking dat er geen verschil bestond en dat het bier naar zijn hoofd steeg en in de benen zakte, waardoor hij een hol gevoel in de maag overhield. Zijn maag was toch gevuld tot de rand want tot zijn stomme verbazing kwam er nog wat uit ook!

...
Vrijdag 20 juli!!!!!!!!!!!!!!

De dag der grote klappen. Frits en Annemarie kwamen solo.

...
Willy Verplancke riskeerde een oplawaai met een hooivork door op handen en voeten bij de burens bloemen te plukken voor Annemarie.

Nadat Piet Vermue de E.Z.A.C. altijd trouw geholpen had door het beschikbaar stellen van zijn schuur als hangar (om over de vele koppen soep van zijn vrouw Leu nog maar te zwijgen), kon de vliegclub tijdens het zomerkamp eindelijk iets terug doen: bij toerbeurt assisteerden de kampdeelnemers de vechouder bij het melken van zijn gevlekte troeteldiertjes.

Naar aanleiding van een nabeschouwing werden de volgende regels opgesteld voor een volgend kamp:

-Niet-vliegende leden, niet ten gevolge van een of andere familierelatie op het kamp aanwezig, zijn hierbij niet welkom.

-Jongens en meisjes (ongehuwd) moeten in aparte tenten verblijven.

-De bar moet om 24.00 uur sluiten.

Er is veel veranderd...

In 1973 stelde Henny Doppegieter een beker beschikbaar, de H.A.F. Doppegieter-trofee. Deze zou jaarlijks worden

uitgereikt aan die E.Z.A.C.-er, die zich als zweefvlieger en als clublid het meest verdienstelijk had gemaakt. In de algemene ledenvergadering op 20 januari reikte chef-instructeur Snoerie hem uit aan Jaap Oppeneer met als motivering:

'J. Oppeneer startte pas dit jaar met vliegen. Hij was een snelle leerling, kwam vlot en zonder problemen solo, en haalde verder het C-brevet, hetgeen voor onze club en ons weinig thermisch veld nog altijd een prestatie is. Tevens maakt de inzet van Jaap voor alle andere activiteiten van de vereniging hem de terechte bezitter voor een jaar van de H.A.F. Doppegieter-trofee.'

In het eerste clubblad van dit jaar werd in de 'Cronike Scandaleuse' in de herinnering gebracht dat theoreticus Willy Verplancke toch gelijk had toen hij betoogde dat het 'piefje' (een soort vaantje dat aangeeft of de lucht wel mooi in de lengterichting van het vliegtuig stroomt) ook een opstellingsfout vertoont. De zweefvlieggeleerde brak echter pas door toen hij aantoonde dat ook de windzak een opstellingsfout kent. Even werd het pijnlijk toen het clubblad meende te moeten melden dat Peter Smet op zijn theorie-examen voor het zweefvliegbewijs niet wist hoe een luchtvaartkaart eruit zag, maar gelukkig kon ook worden meegedeeld dat Tonny Will weer verkering had en nu in de wolken was zonder dat hij vloog. De verkering ging na de vaste termijn van drie weken weer uit.

Het instructeurscorps werd uitgebreid met twee instructeurs van eigen bodem: Antoine Dobbelaar en Leen Jansen. De E.Z.A.C. was op weg op eigen benen te staan. Het corps bestond verder nog uit Fred de Mooy, Henk Lubbers en Piet de Jaeger, en stond onder leiding van Snoerie van der Heijden. Solo kwamen dit jaar Wout Bakker, George de Badts, Annemarie de Ruyter, Frits Gruisen, Jan Wiersma en Nel Engler. Zweefvliegbewijzen werden uitgereikt aan Jaap Oppeneer, Willy Verplancke, Jan Braal, Rudi Engler, Jaap Guérard, Rini Verschelling en Wout Bakker.

Voor prestaties was het een slecht jaar, hoewel Antoine Dobbelaar een doelvlicht naar Venlo voltooide, Tonny Will een afstand van 27 km wist af te leggen en Snoerie van der Heijden met Jan Braal (en de Ka-7) 23 km.

Totaal werden 3804 starts gemaakt met een gezamenlijke duur van 387 uur en 6 minuten.



Adspirant-zweefvliegers actief in Axel

● Twintig jongeren uit heel Nederland, nemen tot vrijdag aanstaande deel aan de zweefvlieg-cursus van de Eerste Zeeuwsch-Vlaamse Aero-club in Axel. Een vermoeiende bezigheid omdat aspirant-zweefvliegers van 's ochtends tot 's avonds aan het werk worden gehouden. In hun eigen belang overigens, want er wordt naar gestreefd om tegen het einde van de cursus al mensen te laten solo-vliegen.



De 'rode acht' en het 'Druiphuis'.



verzorgen. In oktober wordt er een wedstrijd gehouden.

Zweefvliegers haalden diploma sleepstart

AXEL - Afgelopen week hebben vier zweefvliegers van de 'Eerste Zeeuws-Vlaamse Aero-club' (EZAC) in Axel een opleiding gevolgd voor de vliegtuig-sleepstart.

Zoals bekend worden in Axel de zweefvliegtuigen door middel van een lier ge-start. In België gebeurt dat slechts op enkele velden. In de meeste gevallen gaan de zweefvliegtuigen achter een motorvliegtuig aan de lucht in.

Voor de vliegtuigsleepstart is veel vakmanschap vereist, omdat de combinatie sleepvliegtuig-kabelzweefvliegtuig geen stabiel systeem vormt.

Dan zij samenwerking met de Aero-club Kethuvel, gevestigd op het Belgische vliegveld Balen-Neet, volgden vier leerlingen van de EZAC een specialistische opleiding. De Rijksluchtvaartdienst nam hun examen af. De geslaagden zijn me-juffrouw R. Dekker en de heren F. J. Dekker, P. Modder (uit Terneuzen) en W. Verstraeten (Hulst). EZAC-instructeur L. M. Jansen uit Terneuzen draagt zorg voor de instructie.

AXEL — De Eerste Zeeuws-Vlaamse Aero-club (EZAC) heeft zaterdagmiddag na maanden van voorbereiding zijn nieuwe vliegstrip op de opgespo-ten Smitschorren bij Axel in gebruik genomen. Zoals bekend had de EZAC tot en met het vorige zweefvliegseizoen de beschikking over een vlieg-strip in de Van Wijckhuyspolder bij Hoek. Doordat de eigenaar van het veld er weer een agrarische bestemming aan wilde geven werd het EZAC-bestuur gedwongen naar een nieuw terrein om te zien.

Via de gemeente Axel heeft de EZAC een nieuw terrein gevonden.



In de winter vond de verhuizing plaats naar de 'Smitsschorre' in Axel. Alles verliep voorbeeldig. Met vereerde krachten werd de hangar opgebouwd en meteen maar een stukje groter gemaakt: 10 x 12 meter. Ook de kantine kwam ongeschonden over en zo kon voorzitter Henny Doppegieter in het clubblad met blijdschap kennis geven van de geboorte van een nieuw Zeeuws-Vlaams zweefvliegveld.

'Het is mij een genoegen jullie te kunnen mededelen dat wij definitief een nieuw veld krijgen in de gemeente Axel, gelegen in de Smitsschorre. Het veld ligt oost-west, lengte 1200 meter, breedte 150 meter. Hangar en clubhuis, tevens leslokaal, komen op een terrein van ongeveer 50 x 50 meter nabij het gemeentehuis op ongeveer 400 meter van de startplaats aan de oostzijde.'

Het veld heeft een centrale ligging ten opzichte van Zeeuws-Vlaanderen. Het veld zal zeven dagen per week beschikbaar zijn voor de zweefvliegport; motorvliegen zal N.I.E.T. worden toegestaan. Op een afstand van 700 meter staat een watertoren van 60 meter hoog. Langs de zuidzijde van het veld staat op 500 meter afstand een hoogspanningsleiding, die echter in 1980 zal verdwijnen.

'We zullen veel moeten werken: hangar en kantine afbreken en weer opbouwen, omkastering plaatsen, veld egaliseren, enz. Voorwaar geen klein werk. Toch gezien de ervaring die ik met de E.Z.A.C. heb, komt dit voor elkaar. In deze overtuiging ben ik nog gesterkt, nu ik gezien heb dat in één dag door jullie 1300 meter omheining is gezet.'

Door de veldperikelen en de grote hoeveelheid werk was de ledenlijst vorig jaar behoorlijk geslonken, maar door de grote inzet van de trouwe leden kon al op 18 mei 1974 op het nieuwe veld worden gevlogen.

Direct al bij de eerste start bleek dat het Axelse veld gunstige thermiekeigenschappen bezat. Frans Dekker en Henny Doppegieter beten in de Ka-7 de spits af en keerden pas na een half uur vliegen terug op de startplaats. Het beloofde een thermiekrijke toekomst te worden.

Inmiddels hadden Leen en Rie Jansen nog enige livijge afleveringen van het clubblad, dat inmiddels Flight Level heette, het licht doen zien.

Daarnaast werden voorbereidingen getroffen voor een N.J.H.C.-opleidingskamp. Want eindelijk achte de E.Z.A.C. zich in staat een dergelijk kamp te organiseren; het veld was lang en vrij van obstakels, een jeugherberg lag op een steenworp afstand en de leerlingen zouden zich kunnen verpozen in een eigen kantine, 'Druiphuis' genoemd.

'Het Druiphuis had zijn naam te danken aan de toestand van het dak. Als het regende, hielden wij het binnen ook niet droog (...). Toen wij daarom het dak hadden geteerd, droop binnen de leer van het plafond als de zon scheen. Annie Braal had een nieuwe, gele jurk. Die zat toen onder de leer.'

'Dus of het nu regende of dat de zon scheen, het bleef druipen.'

Hoewel het gebouwje niet bepaald groot was, bleek bij het luiden van de rondjesbel telkens weer hoeveel dorstige schapen in een kooi passen.

Het N.J.H.C.-kamp werd een groot succes. In twee ploegen waren 18 jonge mensen, in leeftijd variërend van 14 tot 30 jaar, 16 dagen in de weer om dat te doen wat zij

altijd al hadden willen doen: vliegen. Enthousiaste verhalen in het clubblad maken melding van een goede teamgeest, plagerige schermutelingen met het 'kader', meestal het 'kapsone' genoemd, en de vele gezellige avonden in het kleine Druiphuis.

Hedaas kwam ook hieraan een eind. Het droeve afscheid kon nog wat worden uitgesteld met een grootse feestavond, maar daarna viel onverbidlijk het doek voor dit geslaagde eerste N.J.H.C.-kamp.

'Langzaam ging de avond over in het onvermijdelijke afscheid. Hier en daar werd steeds een tranen weggepinkt, een natte wang gekust en een hoopvol 'Tot ziens op de reïne' gefluisterd. Met een met alcohol besprenkelde instheid stortten de vertrekkenden zich in de dikke mist, bedroefd nagestaard door de achterblijvenden.'

Sommigen besloten lid te blijven en zijn dat anno 1986 nog. Zij vinden het kennelijk nog steeds de moeite waard vanuit Amsterdam, Huizen en Wassenaar de reis naar Axel te maken om daar hun hobby te beoefenen. Ook het zomerkamp voor de eigen leden stende iedereen tevelten. De 555 starts die gemaakt werden, waren plezierig onlijst geweest door gepaste gezelligheid.

Kampvader Frits Gruisen handhaafde krachtig de regel 'de bar sluit om 12 uur, doch eventueel, als het rustig is, wat later' door de bar inderdaad pas te sluiten wanneer het rustig werd.

1974 zou echter het laatste levensjaar van het Druiphuis zijn.

Men had namelijk van de gemeente Axel een voormalig kleuterschooltje kunnen overnemen. Het zou in de periode februari-april 1975 op de Smitsschorre worden geplaast en gaan dienen als vliegvlugwerkplaats, kantine en leslokaal. Ook zou het worden voorzien van WC's en douches.

Er werden nog meer aankopen gedaan. In het najaar werd na enig vergelijken de PH-359, een Ka-8 gekocht. De kist dateert van 1969 en werd voor f 14.000,- van de Z.H.V.C. overgenomen.

Tot slot nog enige statistieken:

De opleidingen werden verzorgd door Snoerie van der Heijden, Leen Jansen, Wim Adriaansen, Fred de Mooy, Ben Zwaga, Piet de Jaeger, Henk Lubbers, Toine Dobbelaar, 'Omne' Jan Ketstiens, Fons 'de Acteur' Ducrot, Ton de Bruine en Niels Visser.

Solo kwamen Piet Vermue, John Kaas, Peter Roelands, Ko de Ruyter en Ab Bakker, en van de N.J.H.C.-cursisten Marcus Kingma, Albert Smink, Rob Meyer, Paul Keuning, Eric Richters, Kees van de Broek, Robbie van Egmoud, Roel Korzaan en Wim Meyer.

Het thermiekrijke veld had veel overlands tot gevolg: Henny Doppegieter 25 km, Luc Ringoot 15 km, David Lindenbergh 15 km, Toony Will 15 km, Snoerie met Jaap Oppenier 20 km, Willy Verstraeten 20 km en Jaap Oppenier 15 km. Rini Verschelling verpletterde alle E.Z.A.C.-records door bij zijn eerste overland met de Grunau Baby 2B in 4 uur en 45 minuten van Axel naar Goch in Duitsland te vliegen, een afstand van 160 km. Luc Ringoot deed ettelijke pogingen langer dan 5 uur boven te blijven.

Het bestuur werd dit jaar gevormd door Henny Doppegieter (voorzitter), Frans Dekker (penningmeester), Luc Ringoot (secretaris), dokter Meijer, Piet Modder, Frits Gruisen en Jan Braal (leden).

Het vliegseizoen werd besloten na 3001 starts en 439 uur en 37 minuten (RECORD!).

Twaalf leerlingen haalden B-brevet

ZWEEFVLIEGKAMP EZAC-NJHC '75 GROOT SUCCES

Instructeur Jansen haalde D-brevet

AXEL. — Voor de tweede maal heeft de Eerste Zeerwvlaamse Aero Club (EZAC) in samenwerking met de Nederlandse Jeugdluchtvaart Centrale (NJHC) een veertiendaagse zweefvliegkursus georganiseerd. Aan de cursus namen 27 personen deel in de leeftijdsgroep van 16 tot 27 jaar. De cursisten waren verdeeld in drie groepen van 9 personen. Voor iedere groep was een eigen zweefvliegtuig en instructeur beschikbaar. Tijdens de cursus heeft iedere leerling gemiddeld 47 starts gemaakt, terwijl van de 27 deelnemers, 18 personen solo hebben gevlogen en van deze 18 hebben er 12 leerlingen het B-brevet gehaald, wat als een unicum in de zweefvliegsporting worden beschouwd.

Van de cursisten gingen solo:

A. de Boer, Badhoevedorp B; P. v. d. Burg, Wassenaar B; P. Goerlitz, Rotterdam B; H. Helder, Utrecht, B; W. P. M. Hoes, Eindhoven; E. J. Houtman, Wassenaar; R. R. Kaufmann, Wassenaar; P. Mout, Amsterdam B; S. R. Nanninga, Den Haag B; R. Nunes Vaz, Amsterdam B; J. Paternotte, Amsterdam B; F. Preiwiese, Bennekom; P. Scheick, Amsterdam; R. Wallenburg, Wolfheze B; J. G. Bij, Brielle; C. Schamhart, Den Haag B; M. Martens, Moerbeke-Waas; J. Schaikwijk, Eindhoven B.

Tijdens de cursus zijn totaal 1302 vluchten uitgevoerd, gedurende 13 vliegdagen.

De prestaties van de niet-cursisten EZAC-leden zijn:

Solo gingen: E. P. Oppendoes Amsterdam, H. Dey, Axel; I. Risseuw, Terneuzen.

B-brevet behaalden: A. Balder, Terneuzen; E. Oppendoes, Amsterdam, H. Dey Axel; I. Risseuw, Terneuzen.

C-brevet behaalden: P. Roelands te Axel; W. Meyer te Badhoevedorp.

D-brevet behaalden: J. Oppendoes te Terneuzen; L. Jansen te Terneuzen (instructeur EZAC); R. Verschelling te Axel en ten slotte J. Braal te Axel.

Door de gunstige thermische ligging van het zweefvliegveld te Axel zijn dit jaar voor het eerst langere afstands-vluchten door de EZAC-leden gemaakt.

L. M. Jansen, landingsplaats: Ronse (B), afstand 60 km, duur vlucht 1 uur 20 min; J. Oppendoes, Waver (B), 80 km, 2 uur 8 min; J. Braal, Gooik (B), 59 km, 1 uur 30 min; H. Doppegieter, Axel 3 km, 0 uur 40 min; L. Ringoot, vliegveld Seppe 60 km, 2 uur; L. M. Jansen vliegveld Dorsten Duitsland 230 km 5 uur 40 min; D. W. Lindenbergh, vliegveld Woensdrecht 45 km 1 uur 40 min; W. Verstraeten Ieper (B), 60 km, 3 uur 7 minuten.



De nieuwe kantine, interieur en exterieur.



Het leek zo gemakkelijk: je haalt zo'n kleuterschooltje uit elkaar, vervangt de slechte stukken hout en zet het bij het vliegveld weer in elkaar. Dat viel wel een beetje tegen. Maar desondanks was bij de aanvang van het vliegseizoen het nieuwe verenigingsgebouw gereed, met inbegrip van een ronde bar met een echte tapinstallatie. Nadat ontdekt was dat je aan een bar ook kunt verdienen, werd besloten de exploitatie professioneel aan te pakken. Zo werd er direct een prijsverhoging van kracht. De drankvergunning werd ontleend aan het horeca diploma van Frits Gruisen. Omdat dit toch wel erg riskant was, besloten Henny Doppegieter, Frans Dekker, Jacques Roelands en Harry Neelamans ook de benodigde papieren te halen, waarin zij allen slaagden. Het clubblad *Flight Level* verscheen dit jaar voor het laatst, bij gebrek aan fanatieke redactieleden. Met spijt nam de redactie afscheid van haar lezers.

'Helaas zal deze 'Flight Level' de laatste zijn die onder deze redactie uitgekomen is. Dit in verband met de drukke gezinsactiviteiten van de familie Jansen, die eind vorig jaar werd verblijd met de geboorte van een dochter --proficiat--. Ook David Lindenbergh moet verstek laten gaan omdat hij begin maart in 's konings wapenrok, verkleed als zandhaas over de Veluwe moet gaan stuiven. Wij--als redactie--geloven dat we bewezen hebben dat er met behulp van een klein aantal enthousiasten een redelijk clubblad is uit te brengen. We hopen dat er mensen zijn die evenals wij vinden dat een clubblad noodzakelijk is en dat die mensen zich hiervoor willen gaan inzetten nu de huidige redactie grotendeels uit elkaar gevallen is. Wij hebben dit werk altijd met veel plezier gedaan en we hopen dat onze eventuele opvolgers dit ook zullen doen.'

Het bestuur deed de rest van het jaar zijn mededelingen via vijf bulletins, die door de secretaris werden verzorgd. De vlootsamenstelling kwam dit jaar opnieuw ter discussie. Helaas was de reden niet zo prettig. Bij een landing van de Grunau Baby 2B had namelijk de linker tip het eerst de grond geraakt, waardoor het toestel een grondswaai maakte. Hierbij werd de kist zodanig beschadigd, dat er van een total loss sprake was. Het behoeft geen betoog dat menige E.Z.A.C.-er van het eerste uur het verlies van dit eerste, eigen zweefvliegtuig diep betreurde. Maar het vliegleven ging verder, dus moest er een nieuwe kist komen. Maar voor welke groep? Van welk type? Nieuw of oud? Veel vragen, weinig antwoorden. O ja, toch één antwoord: voor een 'nieuw' toestel was geen geld. De beslissing moest worden uitgesteld tot een volgend jaar.

Het was op één van die zeldzame dagen dat er overal thermiek te vinden is. Op deze gedenkwaardige dag besloten drie vrienden uit Hulst hun vakantiedag op het zweefvliegveld in Axel door te brengen. Daar deelde een forsgebouwde man de jongens mee dat er passagiers gevlogen werd en nadat ze gezien hadden dat de kisten lang weg bleven, besloten ze om voor een tientje een start te maken. Ze moesten echter wel apart mee, want een kist bezat tot hun stomme verbazing maar twee zitplaatsen. Alhoewel Klaas wat zenuwachtig was, ging hij toch eerst. Hij stapte in en voor hem kwam de vlieger te zitten, een man in een grijze overall, een wilde bos haar, een snor en een lengte die bij normale mensen, die geen zweefvlieger zijn, bijna nooit voorkomt.

Na een minuut of tien wachten, want de oude Peugeot die de kabels bracht, was oververhit, kwam toch eindelijk de kabel bij het toestel. Klaas zag dat er iemand onder het toestel kroop en waarschuwde de vlieger dat er een verstekeling aan boord was. De piloot draaide zich om en zei dat dit het vastmaken van de kabel moest voorstellen. Ze gingen omhoog en al gauw pikte de vlieger een belletje op. Na enkele minuten zaten ze al op 1000 meter, en Klaas, wiens zelfvertrouwen met sprongen omhoog ging, stelde de vlieger voor om eens boven Hulst te gaan kijken. Dat kon, en toen ze dat gedaan hadden, werd Klaas een beetje overmoedig en vroeg de vlieger om een paar kunstjes uit te halen. Dat is bij de E.Z.A.C. nooit tegen dovemansoren gezegd en zeker niet bij deze vlieger, wiens snor begon te krullen van plezier. Tien minuten later vertelde Klaas zijn bevindingen aan zijn vrienden: 'Noe ek iets meegemaakt dak nog nooit beleefd eb, noe ek gescheten met men kont na boven.....!'

De H.A.F. Doppegieter-trofee keerde terug naar zijn geestelijke vader, Henny Doppegieter himself. Snoerie van der Heijden reikte hem uit onder het uitspreken van vele lovende woorden.

'De prijs komt dit jaar toe aan iemand die zich enige jaren na elkaar, in een bijzonder kritieke tijd voor de vereniging bijzonder verdienstelijk voor de club heeft gemaakt, en daarnaast toch ook nog wel meer dan gemiddelde vliegerresultaten wist te boeken (op een na langste overland van het jaar).'

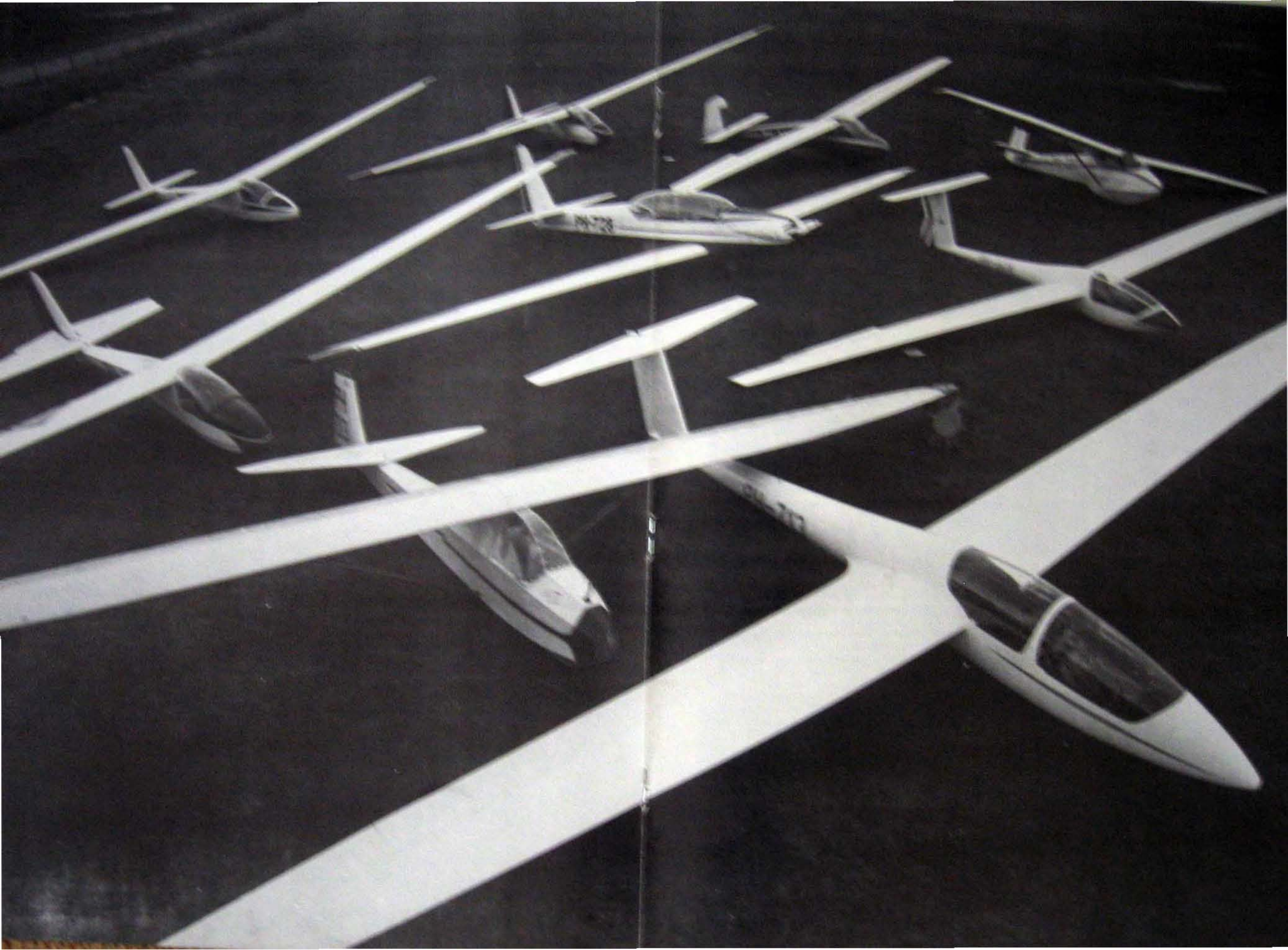
Zweefvliegbewijzen konden dit jaar weer niet worden uitgereikt. Wel haalden voor het eerst in de E.Z.A.C.-geschiedenis vier leden het D-brevet na een volledige opleiding bij de club. De gelukkigen waren: Jan Braal, Rini Verschelling, Jaap Oppeneer en Leen Jansen. Ook werden er dit jaar weer schitterende overlandvluchten gemaakt. De Ka-8-en werden verplaatst door Leen Jansen (naar Dorsten, 220 km), Jaap Oppeneer (Waver, 80 km), Willy Verstraeten (Ieper, 75 km), weer Leen Jansen (Ronsse, 65 km), Luc Ringoot (Seppe, 55 km) en David Lindenbergh (Woensdrecht, 40 km). Jan Braal vloog met de Grunau Baby 2B naar Flobecq over een afstand van 65 km.

Snoerie van der Heijden en Frans Dekker namen met de Ka-7 deel aan de tweezitterswedstrijd van de Eindhovense Aeroclub (E.A.C.) en eindigden daarbij op een gedeelde derde en vierde plaats.

Het instructeurscorps groeide een heel klein beetje: David Lindenbergh en Luc Ringoot werden aangesteld als hulpgrondinstructeur.

Verder werden 19 B-brevetten en 5 C-brevetten behaald en kwamen 23 enthousiastelingen solo: Eddy Oppendoes, Han Dey, Iek Risseeuw, E. van de Bergh, Stefan Nanninga, Marco Apers en Jacques Roelands, en in het N.J.H.C.-kamp: Joke Schalkwijk, André de Beer, Paul van de Burg, F. Prehwiese, P. Scheik, N. Geerlofs, G. Bij, W. Hoes, R. Wallenburg, R. Nunes Vas, J. Jelder, Onno Schamhart, Erik Houtman, Piet Mout, Robert Kaufman, W. Martens en Tom Paternotte. Het bestuur werd gevormd door Henny Doppegieter (voorzitter), Luc Ringoot (secretaris), Frans Dekker (penningmeester), Piet Modder, dokter Meijer, Jacques Roelands en Frits Gruisen (leden).

In dit jaar werden in 86 vliegdagen 4975 starts gemaakt met een totale duur van 802 uur en 47 minuten, een gemiddelde van 9,6 minuten per start.





Nèt voor de openingsvlucht.
De Rhönlérche, PH-240.



De Ka-6, PH-358.

stratie fabriekstoestellen en overigen.

Het totaal met medewerking van 2 muziekgezelschappen en 1 drumband. Entree f 2,50. Kinderen beneden 12 jaar gratis. (Wijzigingen voorbehouden).

Proklamatie

Hedenmiddag, zaterdag om 14.22 uur
heb ik, Mr. D. van Vollenhoven,
het vliegveld te Axel „Smitschorre” geopend.

Axel, zaterdag 8 mei 1976

Mr. D. van Vollenhoven.

Zweefvliegveld
H. van der Heyden,
Ged. Instructeur.

Programma luchtvaartshow Axel
georganiseerd door Eerste
Zeeuws-Vlaamse Aero Club.
Plaats: Zweefvliegveld Smits-
chorre (ingang bij watertoren).
Op zaterdag 8 mei 1976, bij
slechte weersomstandigheden
wordt 9 mei als uitwijkdag aan-
gehouden.

10.00 u. Aanvang opslepen
zweefvliegtuigen van militaire
basis Woensdrecht.

12.20 u. Start Jaagsleep van
laatste 3 zweefvliegtuigen naar
Axel.

12.50 u. Aankomst laagsleep in
Axel.

13.00 u. Aanvang officiële
programma.

13.00 u. Para Sailing door Pepsi
Para Team.

14.00 u. Aankomst Mr. Pieter
van Vollenhoven. Ontvangst in
Clubhuis.

14.30 u. Dropping parachutisten
Heineken Para Team. Overhan-
diging van Vliegknuppel aan Mr.
van Vollenhoven voor het maken
van de openingsvlucht.

14.45 u. Afvaart 3 ballonnen.

14.45 u. Vlootschouw door:
Mr. van Vollenhoven, Hr. Sitter
(R.L.D.), Hr. Kroes (K.N.V.v.L.).

15.15 u. Openingsvlucht in
Schleicher Ka 7 door Mr. van
Vollenhoven, vlieger Dhr. H. v. d.
Heyden. Tegelijkertijd geëscor-
teerd door Falke PH ART met de
Hr. Sitter, vlieger Dhr. A. Dekker
en door Falke PH TER met Dhr.
Kroes, vlieger Dhr. Vlees Du
Bois.

15.30 u. Landing voor Clubhuis.

15.55 u. Voorvliegen en demon-

Door het verlies van de Grunau Baby 2B moest de E.Z.A.C. zich gaan beraden over de vervanging van deze dierbare eenzitter. Besloten werd een vliegtuig voor de 'clubtop' aan te schaffen en de keuze viel op een Ka-6 (PH-358) van de Z.H.V.C., die voor f 15.000,- bereid bleek het prestatietoestel aan de E.Z.A.C. af te staan. Het was de bedoeling de zweefkist na drie jaar, vlak voor het groot onderhoud, weer af te stoten en dan een nieuwe prestatie-eenzitter te kopen. En alsof het allemaal niets kost werd te zelfder tijd ook de PH-240 van de Z.H.V.C. overgenomen. Het toestel, een Rhönlerche, zou worden ingezet tijdens de N.J.H.C.-kampen, zodat samen met de PH-237 en een van de W.B.A.C. te huren Rhönlerche met drie gelijkwaardige lesvliegtuigen zou kunnen worden gevlogen. Voor beide aanwinsten werden ondernemers bereid gevonden er -uiteraard tegen betaling- reclame op te laten aanbrengen: fotograaf Jos Bleijenberg ontfermde zich over de Ka-6, terwijl schilder Antheunis zijn naam op de Rhönlerche liet aanbrengen. Halverwege het jaar, op 19 juli, zou het precies 10 jaar geleden zijn dat in De Kerstklok te Hulst de oprichtingsvergadering van de Eerste Zeeuws-Vlaamse Aeroclub plaatsvond. Om dit heuglijke feit te vieren, werd een grootscheeps jubileumprogramma voorbereid met als hoogtepunt de officiële opening van het vliegveld door mr. Pieter van Vollenhoven. Het perscommuniqué dat op 26 april werd uitgebracht zei hierover het volgende:

'De EERSTE ZEEUWS-VLAAMSE AEROCLUB zal op zaterdag 8 mei a.s. haar nieuwe zweefvliegveld op de Smitsschorre te Axel officieel openen. Ter gelegenheid daarvan zal van 10 uur in de morgen tot rond 4 uur in de middag een vliegprogramma worden afgewerkt, waaraan zweefvliegers, ballonvaarders, parasailers en parachutisten, allen leden van bij de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor de Luchtvaart aangesloten clubs, zullen deelnemen. De officiële opening zal worden verricht door mr. Pieter van Vollenhoven. Daartoe zal hem om 14.30 uur een vliegknuppel worden overhandigd voor het maken van de openingsvlucht. Bij slecht weer zal worden uitgeweken naar zondag 9 mei a.s.'

Maar het was schitterend, zelfs warm weer. En alles liep op rolletjes, dankzij de voortreffelijke voorbereiding door Henny Doppegieter en Wim van den Toorn en de inzet van vele leden. Henny en Wim hadden het klaargespeeld om in drie maanden tijd een groots vliegprogramma uit de grond te stampen. Aan alle luchtsporten was aandacht besteed. Zo waren er parachutisten om een stuurknuppel aan mr. Pieter van Vollenhoven te overhandigen, hete-luchtballonnen, gasballonnen en parasailers. (Bij parasailing hangt men aan een parachute, bijvoorbeeld achter een rijdende auto.) Vliegbasis Woensdrecht was ingeschakeld om van daaruit sleepvluchten te maken met als laatste een laagsleep. Ook was er een 'static show' waarbij de modernste zweefvliegtuigen werden getoond. Het geheel werd op plezierige wijze omlijst door drumbands en een majorettecorps. Aan alles was gedacht, tot in de kleinste details. Zo werd het herentoilet zedig afgewerkt met twee 'saloon'-deurtjes, die sindsdien bekend staan als de 'Van Vollenhoven-deurtjes'. Velen hebben nog steeds zeer prettige herinneringen aan deze 8-ste mei. Niet in de laatste plaats de barkeepers, die, dankzij de bijna tropische hitte en de grote

belangstelling, goede zaken deden. Ook het zomerkamp werd onder tropische omstandigheden gehouden, waardoor menig rondje gedraaid werd in het plaatselijke zwembad. Toch werden onder leiding van Snoerie van der Heijden, bijgestaan door Antoine Dobbelaar en Wim Adriaansen, nog 759 starts gemaakt en de telde de prestatielijst twee overlandvluchten, vijf C-brevetten, twee solo's en twee B-brevetten. De avondmaaltijden werden gebruikt in de nabijgelegen jeugdherberg, hetgeen een behoorlijke ontlasting voor de deelnemers betekende. Op 2 december van dit jaar overleed op jeugdige leeftijd, door een noodlottig ongeval in huiselijke kring, Tonny Will. Tonny was in 1970 bij de E.Z.A.C. als leerling-zweefvlieger begonnen en stond al snel bekend als een luidruchtig, maar zeer actief iemand. In 1973 vertrok hij naar Canada om er zijn militaire vliegopleiding te krijgen. In de loop van 1976 werd hij als Starfighterpiloot op de vliegbasis Gilze-Rijen gestationeerd. En zo kreeg een succesvol jubileumjaar toch nog een droevig einde. Een jaar waarin Snoerie van der Heijden weer de scepter zwaaide over het instructeurscorps, bestaande uit Leen Jansen, Fred de Mooy, Wim Adriaansen, Antoine Dobbelaar, Ben Zwaga, Henk Lubbers ('Land nooit in een weiland met slechts één koe, want dat is een stier.'), Piet de Jaeger, Heini Pauchli, Niels Visser, Dick Kampen en David Lindenberg. David werd dit jaar aangesteld als hulp-DBO-instructeur. Zweefvliegbewijzen konden in ontvangst worden genomen door Roselyne Dekker en Peter Roelands. Ook regende het dit jaar solisten, zij het niet letterlijk. De waaghalzen waren: Wim Polderman, zijn zonen Cor en Harry, Bert Hanstede, Theo Sprengels, Bert Aan, Wim Lindenberg, Nel van de Sar, Karel Kok, Wim van den Toorn, Dick Westbroek, Kees van der Waa, S. Verhaert, H. Helder, G. auf 'm Keller en Etienne Vermue. Udo Westerneg, Rolf van Batenburg, Johan Bosgoed, Jan Bijl, Wouter Goede, Anton Molenaar en Paul Verbeek kregen tijdens het N.J.H.C.-kamp te horen dat ze het maar eens alleen moesten proberen. Hoewel zij in dit kamp niet solo kwamen, mag de verpletterende indruk die Marleen Gans achterliet, hier niet onvermeld blijven. Weer werden dit jaar meer prestaties geleverd dan het voorgaande jaar. Om te beginnen werd een groot aantal overlandvluchten gemaakt: Jan Braal en Leen Jansen elk vier, Snoerie van der Heijden drie, Rini Verschelling twee en Henny Doppegieter, Jacques Tulp, Jaap Oppeneer en David Lindenberg ieder één. Leen Jansen legde zelfs in een van zijn vluchten 300 km af en voldeed daarmee aan een der eisen voor het E-brevet.

'Met deze supervlucht van Leen Jansen, die ergens voorbij het Roergebied eindigde, kwam hij weer wat dichterbij een van de hoogste onderscheidingen die te behalen zijn: het gouden zweefvliegbrevet. 'Om dat brevet te halen hoef ik alleen nog maar een vlucht te maken op een hoogte die meer is dan 3000 meter,' aldus Jansen.'

Verder behaalden Willy Verstraeten, David Lindenberg, Luc Ringoot en Antoine Dobbelaar het D-brevet. Onder aanvoering van het bestuur -bestaande uit Henny Doppegieter (voorzitter), Luc Ringoot (secretaris), Frans Dekker (penningmeester), Piet Modder, Jacques Roelands, Fernand de Cock en dokter Meijer (leden) maakte het E.Z.A.C.-leger 5161 vluchten in 91 vliegdagen en met een gezamenlijke duur van 967 uur en 32 minuten.

Smitsschorre ^{ZEKWSCH. VLAAMSEKÖNIG} uitgegroeid tot één der meest vooraanstaande zweefvliegvelden van Nederland



Middelburger besteedde al honderden uren aan reparatie **VLIEGER HOENCAMP VERLOOR ZIJN HART AAN DE GRUNAU BABY**

VLISSINGEN - „'t Is een gekke sport, die zweefvliegerij. Als 't je pakt ben je voor je leven verloren. De Middelburger N. M. Hoencamp spreekt uit ervaring. Het leven van de 66-jarige gepensioneerde schade-expert wordt beheerst door de zweefvliegerij. En toch is hij dit jaar nog maar n keer de lucht in geweest.

Zijn liefde voor de zweefvliegerij houdt de Middelburger al maanden aan de grond gekluisterd. In de oude sociale werkplaats in Vlissingen is hij

hebben echter hun hart aan dit toestel van de club verloren.

Hun troetelkind stierf anderhalf jaar geleden bijna een roemloze dood toen het bij een foute landing in de vernieling ging. Het toestel leek afgeschreven, maar niet voor EZAC-lid en mede-oprichter Hoencamp. Hij kon zich niet bij het verlies van 'de Baby' neerleggen en besloot 'de oude kist' eigenhandig op te knappen.

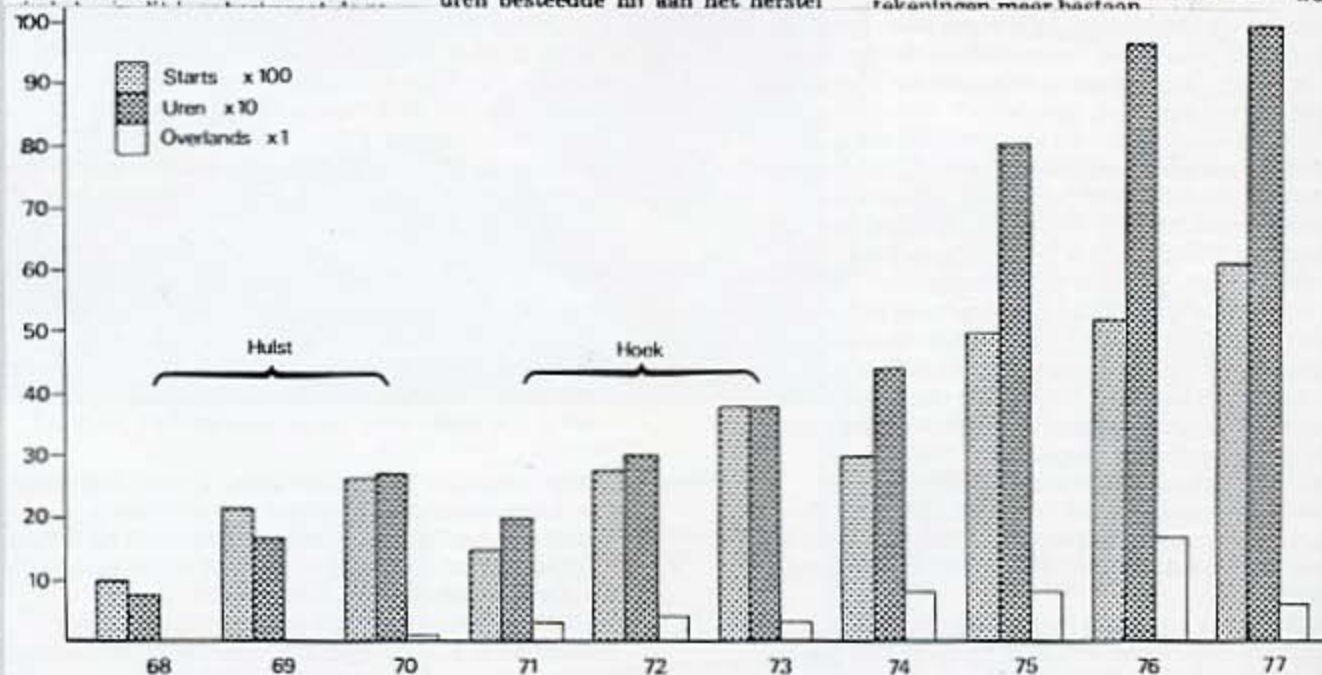
Inmiddels is de Middelburger vele maanden verder. Reeds honderden uren besteedde hij aan het herstel

houten constructie. Dit betekent dat de heer Hoencamp de onderdelen helemaal zelf moet maken. Alleen het construeren van een mal voor het vervaardigen van de hoofdspanten kostte hem al weken werk.

„Ik ben hier soms middagen geweest dat ik alleen maar op een stoel naar het toestel zat te kijken om uit te dokteren hoe ik de zaak moest construeren“, vertelt de heer Hoencamp in de werkplaats bij zijn toestel. Hij was hiertoe gedwongen omdat van het zweefvliegtuig geen tekeningen meer bestaan.

en c
schu
ren o
te k

Op
„Op
gele
kon.
dat
Maa
ding
door
woor



Het veld was officieel geopend, de vloot was met twee toestellen uitgebreid en de gemiddelde vluchtduur werd ieder jaar groter. Wat kon er nog mis gaan? De camping. Het bleef ieder jaar onzeker of de gemeente Axel bereid zou zijn een vergunning af te geven. In 1974 en 1975 had de gemeente toestemming gegeven voor het plaatsen van enige caravans ten behoeve van instructeurs en kaderleden. In 1976 vond zij dit toch bezwaarlijk. Dit voorjaar werd van de Domeinen een groter terrein gehuurd en werden onderhandelingen met de gemeente begonnen.

'We hoeven niemand te vertellen hoe belangrijk onze camping is voor het vliegbedrijf. Gastinstructeurs, technici en leden die ver weg wonen worden er ondergebracht. Zonder deze overnachtingsmogelijkheid zou er nauwelijks gevlogen kunnen worden. Daarom is er half februari een E.Z.A.C.-delegatie op bezoek geweest bij B & W van Axel, vooruitlopend op een officiële aanvraag voor een campingvergunning. Jan Braal, Henny Doppegieter, Wim Polderman, Wim van den Toorn en Piet Vermue hebben er onze belangen verdedigd. En met succes. De burgemeester heeft ons toegezegd dat de camping er zal komen, hoewel we aan strenge voorschriften zullen moeten voldoen.'

In de 11 jaar die de vereniging bestond had zich een ervaren groep vliegers gevormd, die behoefte had aan een toestel voor gevorderden. Na een uitgebreide bestudering van de mogelijkheden, waarin ook prijs en levertijd werden bekeken, stelde de vlootcommissie voor een Astir Jeans aan te schaffen, een voorstel dat door de ledenvergadering van september met grote meerderheid werd aangenomen. De prijs van dit kunststof prestatietoestel zou, inclusief ophaalwagen en instrumentarium, rond de f 36.000,- komen te liggen. Herinnert u zich nog dat in 1975 besloten werd de uitbating van de bar op professionele wijze ter hand te nemen? Dit jaar bleek dit initiatief van Henny Doppegieter een gouden gedachte te zijn geweest: de nieuwe kist werd voor meer dan de helft bekostigd uit de baropbrengst. Hiermee was aangetoond dat je op een plezierige manier een half zweefvliegtuig bij elkaar kunt Over financiën gesproken: dit jaar bemerkte de penningmeester de gevolgen van de mogelijkheid om in Axel ook op doordeweekse dagen te vliegen. Want bij het vaststellen van de contributie en de startgelden was uitgegaan van ongeveer 70 starts per vliegend lid. Nu dat in de praktijk vaak 120 of meer bleek te zijn, kwamen de kostenverhoudingen geheel anders te liggen, omdat er meer onderhoud verricht moest worden dan aanvankelijk was voorzien. Het startgebeuren kreeg een ander gezicht. Tot nu toe waren de kabels uitgereden met een tractor waaraan een karretje was bevestigd. Maar in de loop van het jaar werd deze combinatie vervangen door een sneller en sterker voertuig, een vrachtwagen uit de fabriek van de heer Van Doorne. Dit jaar kondigde de Grunau Baby 2B zijn terugkeer op de startplaats aan. Op onnavolgbare wijze had zweefvliegtechnicus Nico Hoenkamp het toestel weer luchtwaardig weten te maken. Met veel doorzettingsvermogen en inventiviteit klaarde hij de klus in ongeveer 800 werkuren. Volkomen terecht werd het herrezen toestel gedoopt met de ere naam 'Nico', een naam die nog steeds in sierlijke letters op de neus van deze old-timer prijkt.

Onder de kop 'Vlieger Hoenkamp verloor zijn hart aan de Grunau Baby' wijdt de plaatselijke pers een uitvoerig artikel aan deze opmerkelijke prestatie.

'... Buiten een uiterste precisie en een eindeloos geduld legt de 66-jarige Middelburger een enorme inventiviteit aan de dag. Voor het afvlakken van het hout - normaal een eindeloos karwei - heeft hij met behulp van een motor van een wasmachine een speciale schuurmachine gefabriceerd. Bij het lijmen van de halsspanen fungeerden fietsbanden als klemmen en op een oude spiegel plakte hij schuurpapier om moeilijk te hanteren onderdelen makkelijker te kunnen schuren.

... Voorlopig gaat de Middelburger nu eerst een tijdje op vakantie. Eenmaal terug is hij dan weer dagelijks in de oude sociale werkplaats bij 'zijn Baby' te vinden. 'Er is geen fijner toestel. Jongere leden bij de E.Z.A.C. willen er niet meer in vliegen, maar de ouderen denken daar anders over. Je kunt er gewoon mee fietsen, zeggen wij.'

Ook een ander troetelkind werd nieuw leven ingeblazen. Bert Aan, H. Cambier, Luc Ringoot, Jacques Tulp en Wim van den Toorn hadden de koppen bij elkaar gestoken en brachten in januari een nieuw clubblad uit onder de naam 'Plus Drie'. Erik Houtman, Paul van den Burg en Robbie van Egmond tekenden voor de druk en de vormgeving.

Of de variometer (een meter waarop de thermieksterkte kan worden afgelezen) dit jaar vaak '+3' (m/s) heeft aangewezen is niet meer te achterhalen. Wel werden er vijf 5-uursvluchten en zes afstandsvluchten gemaakt, behaalden 10 vliegers het B-brevet en vlogen zeven fladderaars het C-brevet bij elkander.

Willy van Duyse, Dirk Victor, Marleen Gans, Evert Wijnen, Fons Bolssens, Fons Stas, Tonny Germeau, Guido van den Broeck, Els Hamelink, Els van Duyse, Willy Pieters en Herman ter Wieseke zochten voor het eerst in hun eentje het zwerk op, terwijl A. Goede, R. Hartenbroeck en S. Wagenaar dit tijdens het N.J.H.C.-kamp mochten proberen.

Eindelijk konden er dit jaar weer zweefvliegbewijzen in ontvangst worden genomen, en wel door André de Beer, Wim Lindenbergh, Wim Polderman, Karel Kok, Henny Verdonck, Dick Westbroek en Kees van der Waa. David Lindenbergh kreeg op zijn zweefvliegbewijs de aantekening 'vliegonderricht B' en was daarmee bevoegd zowel binnen als buiten de kist zweefvliegles te geven. Jan Braal slaagde voor het theorie-examen voor de A-bevoegdheid en werd aangesteld als hulp-grondinstructeur.

Het bestuur stond ook dit jaar weer onder leiding van Henny Doppegieter, bijgestaan door secretaris Luc Ringoot en penningmeester Wim van den Toorn. Piet Vermue, Peter Smet, dokter H.D.J. Meijer en Theo Sprenkels completeerden als algemene leden het bestuur. 1977 telde 110 vliegdagen, die goed waren voor 6064 vluchten en ruim 993 vliegers.

Zweefvlieger maakte een noodlanding

(Van onze correspondent)

CLINGE - De zweefvlieger D. Victor, lid van de Eerste Zeeuwsch-Vlaamse Aeroclub - de EZAC - was met zijn zweefvliegtuig, de PH 359, in Axel opgestegen voor zijn 340e vlucht. Het was de bedoeling om te landen op het Belgische vliegveld te Oostmalle. Toen hij boven het dorp Clinge kwam op een hoogte van ongeveer 900 meter, kwam hij tot de ontdekking dat hij te weinig stijgwind-termiek had.

Toen hij de Schelde op zag doemen, achtte hij het beter om een geschikte landingsplaats op te zoeken. Zonder enige schade werd de PH 359 aan de grond gezet op een stuk bouwland langs de Clingeweg



De Astir met vooraan de 'nieuwe' Baby Nico.



Het nieuwe verenigingsjaar begon met een opzienbarende bestuurswisseling. In de algemene ledenvergadering van 11 februari trad Henny Doppegieter af als voorzitter en als bestuurslid.

"Het is ondoenlijk om hier iets van die 11 bestuursjaren, waarvan 10 als voorzitter, samen te vatten. Toch: na 2 maal van veld verhuizen hebben we nu een geweldig zweefvliegenveld, een sterke vloot, een zelfgebouwde hangaar, een zelfgebouwd clubgebouw, enz. Henny stond telkens vooraan. Henny: bedankt!"

Ook dokter H.D.J. Meijer nam na vele jaren afscheid als bestuurslid. Dokter Meijer was altijd in het woelige verleden van de club een maitende en rustgevende persoon geweest. Veel werk verzette hij bij de steeds weer terugkerende keuringen.

Wim van den Toorn was al in 1977 naar Zwitserland vertrokken, na in korte tijd zijn sporen te hebben verdiend als belangrijke hulpmotor achter het jubileum in 1976.

Luc Ringoot werd voorzitter. Peter Smet nam de vrijkomende functie van secretaris over en Fons Stas nam de vacante penningmeestersplaats in. Twee overige bestuursvacatures werden gevuld door Wim Polderman en David Lindenbergh.

Nog binnen het jaar echter vertrok Peter Smet naar Venlo en stelde zijn functie ter beschikking. Wim Polderman nam in oktober zijn taak over.

Dit jaar bood de startplaats een geheel andere aanblik. Allereerst herkeeg de Grunau Baby 2B zijn bewijs van luchtwaardigheid (B.V.L.), zodat aan het begin van het vliegseizoen het volledig herstelde toestel weer het luchtvaartmocht opzoeken, uiteraard bestuurd door zijn 'revalidatiearts' Nico Hoencamp.

Kort hierna stortte zich een ander zweefvliegtuig in het vliegenveld, een kunststof eenzitter van het type Astir Club. Niet het door de E.Z.A.C. bestelde toestel, maar het eigendom van het trotse viermanschap Leen Jansen, Frans Dekker, Piet Modder en Willy Verstraeten. Het toestel, de PH-596, was hiermee de eerste 'privé-kist' binnen de E.Z.A.C.

Niet veel later, in mei van dit jaar, arriveerde ook de clubAstir, in de Nederlandse registers bekend als PH-608. De Astir Jans, afkomstig van de Duitse fabriek Grob, werd op 29 juli op passende wijze met champagne gedoopt door burgervader De Kaan. Chef-instructeur Snoerie van der Heijden maakte het genoegzaam als eerste het toestel te laten zien wat vliegen is, nadat ter ere van de scheidende voorzitter Henny Doppegieter de wedstrijdleters HD op het kielvlak (het vertikale staartvlak) waren aangebracht.

"De eerste stap van de vlootplanning is genomen, het plastic heeft zijn intrede gedaan. Velen waren aanwezig bij de officiële inwijding van onze 'Tupperware', een uitdrukking die plotseling minder vernomen wordt. De belangstelling van vliegende leden vond ik persoonlijk wat zwakjes, veel meer dan de vliegers van die dag waren er niet. Wel verheugde ik mij bij het zien van enige niet-vliegende leden (waaronder oud-vliegende) en een ris instructeurs."

Na enige toespoken van de aanwezige voorzitter en burgemeester De Kaan van Axel vond het bijhorende alcoholmisbruik plaats.

Vóór de ingebruikname werd (symbolisch) de registratie HD op het plastic aangebracht. Deze registratie zal de kist voeren om ons eraan te herinneren dat Henny toch 10 jaren in onze E.Z.A.C. heeft gestoken, en met succes.

Snoerie vloog de kist in. Als de 'dijens' op zo'n 200 meter overkomt, kun je duidelijk horen hoe stil hij is, maar laat ik het afkraken maar aan meer bevoegden overlaten."

Tweewinning vliegers maakten een plezierig gebruik van de nieuwe aanwinst. De aanvankelijk angst dat de 'Sier' een clichee zou worden, bleek dus enigszins ongegrond. Op 13 mei schreven twee 'Zeeuwen' geschiedenis door tijdens de zesde internationale tweezitterwedstrijd in Eindhoven de 'Axelse aanpak' te introduceren. Een van hen, Luc Ringoot, vertelde in het clubblad hoe een en ander in zijn werk ging.

"We wisten wat van ons verwacht werd: WINNEN. Onze voorbereidingen waren ernaar: een korte retrainingskamp zege met tegenwoordig in de omgeving van Axel."

In de loop der tijden werd het team aangevuld als 'de beide Zeeuwen'; hetgeen zoals men weet niet geheel juist is.

"Wat aanvankelijk onbekend was, was het te voeren wapen. TAKTIK: DE AXELSE AANPAK."

"Opdracht: driehoek Nistehode - Oud-Turnhout van 113 km. Snoerie en Luc loten startnummer 1."

"Gelijk een goed belletje naar 1200 meter. Er is op dat moment nog geen tweede kist gestart. We zetten onze gegevens op een rijtje: goed thermisch doch waarschuwend voor korte tijd, we zitten op 1200 meter, startijndeponting niet eerder dan over 1½ uur. Besluit: wegwezen, kilometers maken en niet op de tijd letten."

Dit doortastend optreden bleef niet zonder resultaat: het leverde het tweetal de eerste prijs op! Snoerie had blijkaar de smaak te pakken gekregen, want op 26 augustus behaalde hij, dankzij de inmiddels berucht geworden Axelse aanpak, de eindzege tijdens de Eindhovense onderlinge wedstrijd.

Toen aan het eind van het jaar de balans werd opgemaakt, bleken alle clubrecords op gemiddelde wijze verbeterd te zijn: 6157 starts, 1239 uur en 22 minuten, een dagrecord van 140 starts, 12 zweefvliegbewijzen en vele prestaties. Mede dankzij de inspanningen van Snoerie van der Heijden, Leen Jansen, David Lindenbergh, Wim Adriaansen, Fred de Mooy, Toine Dobbelaar, Wout van der Linden, Frits Beenhakker, Harry 'Pa' Pinkelman, Winkelman, Jan Jansen, Ben Zwaga en Henk Lubbers behaalden Cor Polderman, Harry Polderman, Guido van de Broeck, Willy van Duyse, Piet Vermue, Ko de Ruyter, Theo Sprengels, Robbie van Egmoud, Fons Stas, Dirk Victor, Piet Mout en Paul van den Burg het felbegeerde zweefvliegbewijs.

Peter Smet slaagde voor het theoretisch A-instructeursexamen en werd in de geleerden opgenomen als hulp-grondinstructeur.

De prestatieijst telde een overdaad aan wapenfeiten: 4 slepaanekeningen, 21 overlandvluchten, 5 C-brevetten, 10 5-uursvluchten en 5 D-brevetten, waarvan er een voor het eerst aan een vrouwelijk clublid kon worden uitgereikt, namelijk aan Roselyne Dekker. En alsof dit alles nog niet genoeg was, vielen er ook nog 26 solo's te vieren, onder andere voor Erik 'Zoef' van Geetsum, Emmie en Arie van Gendieren, Hans Ris, Robert de Vilder, Jaap Basting en 'Fredje' van Mourik.



De 608 in de start.
V.l.n.r. Ka-8, Ka-8, Rhönlerche en Ka-6.



In de jaarlijkse algemene ledenvergadering werd Henny Verdonck in het bestuur opgenomen, zodat het nu weer voltallig was. Tevens werd een gewijzigde versie van de statuten en het huishoudelijk reglement vastgesteld, nadat vele vrije uurtjes waren besteed aan de vaak taaiere voorbereiding. Geen geringe prestatie voor het toen nog incomplete bestuur.

Jacques Roelands nam het roer -of zo men wilt: de bierpomp- over van Henny Doppegieter, die van de bar een winstgevend bron van vele gezellige uurtjes (en een Astir!) had weten te maken.

Ook werd in de ledenvergadering veel aandacht besteed aan een probleem dat steeds nijpender werd.

'Enkelen, die op de jaarvergadering van 17-2-1979 geweest zijn, weten dat er natuurlijk weer gepraat is over het werken/vliegen/winteronderhoud en dat er vanuit het bestuur beloofd is iets aan de slechte relatie werken-vliegen te doen.

Eerst ter herinnering nog wat cijfers betreffende de opkomst in de winter: 15% komt nooit of nauwelijks, 28% komt weinig (43% doet niets), 25% komt matig (25% gelooft het wel), 9% komt dikwijls, 23% komt zeer dikwijls (32% werkt).

Zoals u ziet uit de cijfers, een bedroevend aantal. En nu willen wij dus net voor deze 32% er wat aan doen, om te voorkomen dat er van deze ook weer de helft afvalt, doordat ze er uiteindelijk ook de pest in krijgen dat het altijd dezelfde mensen zijn.'

Bepaald werd dat iedereen in een bepaalde periode 35 werkuren moest maken, weinigvliegende leden wat minder. Zo niet, dan diende men f 10,- te betalen per niet-gewerkt uur.

Maar zover was het nog lang niet. Eerst was er nog het vliegseizoen, dat, als het aan Snoerie lag, zich zou kenmerken door een overdaad aan prestaties. Om dit te stimuleren werd op 19 mei een onderlinge wedstrijd gehouden. Vier toestellen mengden zich in de strijd, maar slechts één vlieger durfde het aan het Axelse veld achter zich te laten. Helaas met een wat ongelukkige afloop. Bij de landing werd namelijk het toestel, de Ka-6, zodanig beschadigd dat het als opgegeven moest worden beschouwd. De vlieger kwam gelukkig met de schrik en een pijnlijke rug vrij.

Het was trouwens wat de de vliegveiligheid en -discipline betreft een tamelijk onfortuinlijk jaar. Een onbedoelde overland van 20 km, het verlies van een vleugel tijdens het wegtransport en twee te korte landingen zijn nu bepaald geen voorvallen om trots op te zijn. Gelukkig zouden de volgende jaren aanmerkelijk veiliger blijken te zijn.

'Weekendje vlaggen en lachen bij de motorcross.

Zaterdag 16 juni begon het. De E.Z.A.C., onder leiding van David, had op zich genomen dat enkelen zouden optreden als bochtcommissaris.

Rudi had het record met 17 zandhoppers. Iedereen wilde met hem wisselen, omdat bij de overige bochten vrijwel niets te doen was. Wim had dan nog het plezier gehad van een crosser die bijna met motor en al de sloot in dook. Men was zo enthousiast dat de aflosploeg kon afnukken. Zondag. Opnieuw een vlagdag.

Maar één bocht bleek vandaag voor de E.Z.A.C.-ers goed te bevalen. Peter R. brak nl. het record met in de 90 keer te moeten vlaggen. Er waren hier dus heel wat valpartijen te bezichtigen. Ondanks het natte veld heeft iedereen zich goed weten te vermaken.'

Ook dit jaar deed een tweemanschap mee met de internationale twee-zitterwedstrijd in Eindhoven. Na een verbeterd strijd moest de E.Z.A.C.-ploeg, bestaande uit Snoerie van der Heijden en Theo Sprenkels, zich gewonnen geven en genoegen nemen met een eervolle tweede plaats, nadat zij met een verschil van slechts 160 meter was geklopt door het duo M. Heesakkers en J. Kamp.

Het verlies van de Ka-6 betekende weer werk aan de winkel voor de vlootcommissie. Zij had het niet gemakkelijk. Financieel waren er namelijk enige problemen doordat er nogal wat aan het veld en de wegen moest gebeuren. Bovendien bestonden er plannen voor een tweede baan, haaks op het huidige veld. Mochten die plannen doorgaan, dan zouden zij ook het een en ander aan kosten met zich meebrengen.

Intussen boog de E.Z.A.C. zich over een wat minder zwaarwichtig probleem: de naamgeving van het clubgebouw.

'Vorig jaar is daar in dit blad enige aandacht aan geschonken, maar daar het bestuur Waldolala niet in aanmerking vond komen, is het geheel enige tijd van de baan geweest. In de tussentijd zijn echter toch enige suggesties blijven hangen en wel de volgende: de Glijhoek, Final Approach en Clubkist of Clubkast. Indien u vindt dat u belang heeft bij een naam voor ons onderkomen, gelieve uw keuze even aan ons kenbaar te maken (via de redactie). Ook serieuze nieuwe suggesties zullen in overweging worden genomen. Een groep serieuze en bovenal deskundige personen zal dan een definitieve keuze maken, waarbij uw smaak zeker niet vergeten zal worden.'

Zoals iedereen inmiddels heeft kunnen vaststellen, rolde de Glijhoek uit de bus, tot ieders tevredenheid. Ondanks een teleurstellend begin werd het prestatievliegen onverdroten gestimuleerd. In november prijkte een bericht in het clubblad om de belangstelling voor een prestatiekamp in Frankrijk te peilen.

'Het is de bedoeling een zweefvliegkamp te organiseren, met als doel thermiekvliegen, 5-uur vliegen en overlandvliegen. Dus alles vliegen wat de klok slaat. In Frankrijk is de mogelijkheid om te lieren helaas uitgesloten. Dit betekent dat de deelnemers (bijna) solo-sleep moeten zijn.'

Gelukkig behaalden enkelen een sleepaantekening. Ook werden bevoegdheden tot motorzweven verkregen. Fons Bolssens, Paul Keuning en Erik van Geetsum vonden een splinternieuw zweefvliegbewijs bij hun ochtendpost, terwijl Wim Polderman een D-brevet in ontvangst kon nemen. In het totaal werden dit jaar 13 overlandvluchten gemaakt.

Afgezien van het N.J.H.C.-kamp, waarin 14 deelnemers hun eerste solostart maakten, kwamen vier E.Z.A.C.-ers solo: Maria Smet, Rudi Loquet, Frans Maes en Gijs Gans. Tegen het recordjaar 1978 steekt de prestatie van dit jaar maar povertjes af, ondanks de stimulerende activiteiten. Maar tegen een regenachtig voorjaar bleek zelfs Snoerie niet opgewassen.

Bij de vroegtijdige aanvang van het winteronderhoud moest de E.Z.A.C. genoegen nemen met 92 vliegdagen, waarin 4290 starts werden gemaakt, die te zamen 910 uur en 53 minuten duurden.

EZAC mikt op meer leden in toekomst

AXEL - De EZAC (Eerste Zeeuwsch-Vlaamse Aeroclub), gevestigd te Axel, kan er best een aantal leden bij gebruiken. „Er is op dit moment een lichte terugloop in ledental en dat is jammer”, zegt David Lindenberg uit Breda, getrouwd met een dochter van Sam Hamelink, de grote man van de MC Axel en dus geen onbekende op het Axelse zweefvliegterrein. De EZAC, vijftien jaar geleden opgericht en via gebrekkige zweefvliegaccommodaties in Hulst en Hoek neergestreken op het prachtige terrein in Axel achter de watertoren, telt momenteel zo'n 65 leden. En dat waren er aanvankelijk ruim 75.

„Ik weet ook niet precies waar dat gebrek aan belangstelling precies te wijten is”, zegt Lindenberg. „De leden komen uit het gehele land, zelfs vanuit Amsterdam naar Axel. Het lidmaatschapsgeld hoeft naar mijn smaak toch echt geen probleem op te leveren. Wellicht wordt zweefvliegen dan nog wel eens een elitaire sport beschouwd, maar dat acht ik ten onrechte. De leden betalen f. 600,- op jaarbasis, alleen het eerste jaar komt daar honderd gulden aan inschrijfgeld bij. Ga nu eens iedere week naar een biljartclub. En reken dan eens uit wat je dan per jaar kwijt bent als de deelname aan bijvoorbeeld kampioenschappen daarbij optelt. We vliegen hier in Axel met eigen instructeurs en af en toe een gastinstructeur. We zijn er trots op over vijf eigen instructeurs te kunnen beschikken. En de instructie kost niets. Dat is bij het lidmaatschap inbegrepen”.

Het actieve bestuur van de EZAC - bestaande uit Ldc Ringoot (voorzitter), Wim Polderman (secretaris), Fons Stas uit Stekene (penningmeester) en de bestuursleden Theo Sprengers, Piet Vermue en Henny Verdonck - hoopt dat vooral de belangstelling van de zijde van de Zeeuwsch-Vlaamse jeugd voor deze prachtige en boeiende tak van sport zal toenemen.

David Lindenberg: „Ieder weekend kunnen belangstel-

lenden zich opgeven. Er zijn dan altijd wel bestuursleden op het zweefvliegterrein aanwezig die de geïnteresseerden kunnen opvangen. We geven ze dan een instructieboekje mee zodat ze zich kunnen oriënteren. In het begin is het vooral een kwestie van veel en hard werken en weinig vliegen. Een leerling die regelmatig komt maakt per jaar toch wel zo'n tachtig starts. Aardig de moeite dus. Zaterdag en zondag is de zaak hier altijd open. Men kan dan altijd terecht.”

De EZAC is inmiddels behoorlijk actief. De beginperiode is duidelijk achter de rug. Twee keer per jaar gaat een afvaardiging naar een zweefvlieggkamp om er solo te vliegen. Lindenberg: „Zo gaan we dit jaar naar Le Mans in Frankrijk. Met een groep van 25 man om de nodige wedstrijddervaring op te doen. We gaan nu ook meer prestatiegericht werken. Zo doen we mee aan de jaarlijkse tweezitterswedstrijd in Eindhoven.”

De EZAC is aangesloten bij de KNVVL (Koninklijke Nederlandse Vereniging voor de Luchtvaart) - afdeling Zweefvliegen, die in totaal zo'n 2500 leden telt. Een teken dat de belangstelling voor 'zweefvliegsport' groeiende is. Lindenberg: „De EZAC schikt momenteel over zes zweefvliegtuigen. Plastic te stellen, aanzienlijk beter van kwaliteit dan de vroegere toestellen die meestal van hout, staalbuis en linnen waren gebouwd. Wekelijks zijn er zo'n 25 man actief op het Axelse zweefvliegterrein. En we zouden het toejuichen als dat aantal kon groeien in de naaste toekomst als de Zeeuwsch-Vlaamse jeugd met name wari zou willen lopen voor onze tak van sport. We zijn graag bereid ze in Axel te ontvangen. Ze zijn van harte welkom in onze club.”

IN GEBIED SMITSSCHORRE
Zeeuws-Vlaamse Aeroclub krijgt meer ruimte

AXEL - De gemeente Axel is bereid de Zeeuws-Vlaamse Aeroclub in het bestemmingsplan Smitsschorre 2000 vierkante meter in plaats van 1500 vierkante meter grond toe te kennen. De Zeeuws-Vlaamse vliegclub had de gemeente om 2500 vierkante meter grond gevraagd. Dit voorstel en het voorstel om het gebied Smitsschorre de bestemming van 'bos en sportbeoefening' te geven komen aan de orde in de vergadering van de commissie ruimtelijke ordening, die vandaag, woensdag gehouden wordt in het Axelse stadhuis.

Tegen het ontwerp eerste herziening



Trotse bezitters van de brandweerauto uit Sluiskil.



Het vorig jaar ingevoerde urensysteem voor het winteronderhoud bleek voor herhaling vatbaar.

'Bijna iedereen is aan zijn 35 uur gekomen, op enkele uitzonderingen na, die door het bestuur dan ook benaderd zullen worden.

Gelukkig is er een kleine groep mensen die, zoals ieder jaar, bijzonder veel hebben gewerkt. Om enkele namen maar eens te noemen (vergeef mij als jouw naam er niet bij staat en je hoort er toevallig ook bij): zo hebben we bijv. Jan Braal, Erik van Geetsum, Karel Kok, Wim Lindenbergh, Cees van der Waa en niet te vergeten Willy van Duyse, allemaal mensen die over de 200 uren per man gewerkt hebben.'

In 1980 brak de vergaderziekte uit. Tenminste, daar leek het op. Allereerst was daar de algemene ledenvergadering op 2 februari waarin Peter Smet, teruggekeerd uit Venlo, werd gekozen tot penningmeester, nadat zijn voorganger, Fons Stas, de nodige lof was toegezwaaid.

Op 7 juni volgde een bijzondere ledenvergadering, die bijeen was geroepen omdat een aannemer had gevraagd zand te mogen storten op ons veld. Dit zand zou uit een nieuwe haven bij de N.S.M. moeten komen. De E.Z.A.C. zou er een aardig centje aan over houden en het 'moeras' aan de westzijde kwijtraken.

Alleen maar voordelen? Nee, toch niet. Het veld zou nl. van september 1980 tot mei 1981 onbruikbaar zijn. Ondanks een angst voor verlies van leden door de lange sluiting van het veld, stemde de vergadering in met het voornemen van de aannemer. Het werk zelf is echter nooit uitgevoerd.

Een tweede bijzondere ledenvergadering was noodzakelijk geworden door het vertrek van voorzitter Luc Ringoot naar de Verenigde Staten. Het was niet eenvoudig een waardig opvolger te vinden, maar uiteindelijk werd deze gevonden in de persoon van Jacques Roelands. Tevens werd in deze vergadering een nieuwe clubtrofee in het leven geroepen, de Festus-trofee. Initiatiefnemer was de man die uiterlijk een sterke gelijkenis vertoont met deze sheriff uit de TV-serie Gunsmoke, Wim Polderman. De trofee zou jaarlijks worden uitgereikt aan iemand die zowel op zweefvlieggebied als in het verdere clubgebeuren een opvallende prestatie had geleverd. De eerste ontvanger van de scheve beker was Willy van Duyse. Wim legde uit waarom.

'Via een ingewikkeld verhaal over werk, vliegtuigen, fanatisme en een buitenlanding kwam Willy van Duyse uit de bus en deze nam dan ook het uitgezakte ding in ontvangst.'

De gebruikelijke vergadering ter voorbereiding van het winteronderhoud sloot de rij.

Aan het begin van het seizoen werd gevlogen op vliegveld Midden-Zeeland, omdat het Axelse veld nog niet geheel bekomen was van de winterse onderhoudswerkzaamheden. Hierbij bleek dat het niet verstandig is twee Lindenberghs een Ka-7 te laten vliegen, aangezien zij onweerstaanbaar blijken te worden aangetrokken door nabijgelegen aardappelveldjes.

Bij het rollend materieel kon de 25-ste verjaardag van de Porsche worden gevierd. Dat dit voor een tractor een hoge leeftijd is, bleek uit de ouderdomskwaaltjes die het trouwe voertuig begon te krijgen. Hier stond tegenover dat het wagenpark ook een 'vernieuwing' onderging door de aanschaf van een gesloten brandweerauto van de

Sluiskilse spuitkasten. Het was de bedoeling dat het vehikel tot rijdende lier werd omgebouwd.

Op de oproep in het clubblad vorig jaar hadden 19 enthousiastelingen gereageerd. Aangevuld met twee niet-E.Z.A.C.-ers togen zij dit jaar met aanhang en aanhangers naar Le Mans, om daar twee weken te gast te zijn bij de zweefvliegclub Les Ailes du Maine. Taalbarrières werden op kundige wijze geslecht, hetgeen de sfeer zeer ten goede kwam. Genoeg om het matige weer in ruime mate te compenseren.

'Ondertussen waren wij enkele Franse burens rijker, en om die (i.v.m. burengerucht) tot vriend te houden, werden deze dus ook uitgenodigd.

Halverwege zakten ze samen (goedgevuld) door hun stretcher, tot grote hilariteit van de menigte. Een succes was ook de met plezier en vakkundig ingestudeerde voordracht van Peter en zijn maatjes.

Diep in de nacht werd door de nachtbrakers rond het smeulende kampvuur ook het repertoire van Jaap Fischer nog doorgenomen.'

Dankzij twee sleepaantekeningen, acht overlandvluchten (waarvan een meetelde voor het D-brevet), twee retourvluchten van 160 km en 94 starts met een totale duur van 118 uur en 30 minuten (gemiddeld 75,6 minuten per start) en de voortreffelijke sfeer, kon dit eerste buitenlandkamp als zeer geslaagd worden beschouwd. Al vóór het vertrek naar huis werden afspraken voor het volgend jaar gemaakt.

De Ka-7 deed ook dit jaar een gooi naar de eerste prijs in de internationale tweezitterwedstrijd in Eindhoven. Naast de traditionele ballast Snoerie bevond zich ook David Lindenbergh aan boord. Ondanks het feit dat de beruchte 'Axelse aanpak' niet kon worden gevolgd - de E.Z.A.C.-ers startten het laatst - legden zij wel de grootste afstand af en haalden aldus voor de tweede maal de beker naar Zeeuws-Vlaanderen.

Vorig jaar was na een proefperiode van anderhalve maand toestemming verkregen voor het stationeren van vijf motorzwevers. Na rijp beraad besloot de vlootcommissie echter, dat de aanschaf van een 'zweefvliegtuig met hulpmotor' een te kostbare zaak zou worden en richtte haar aandacht verder op de vernieuwing van de huidige vloot. Gekozen werd voor een kunststof tweezitter van het type ASK-21, een fabrikaat van Alexander Schleicher. Dit toestel zou de Ka-7 als prestatietweezitter en opleidingskist voor de voortgezette opleiding gaan vervangen, waarbij de Ka-7 zou doorschuiven naar de beginopleiding. De Rhönlerches zouden dan 'op de plank' komen te liggen als reserve voor gebruik in het N.J.H.C.-kamp.

De prestatielijst aan het eind van het jaar was vrij kort. Het teruggelopen ledental, de late start van het vliegseizoen en de vele regenachtige dagen waren daar debet aan. Toch wisten Cor Polderman en Peter Smet hun D-brevet te behalen, werden negen overlands gemaakt, zes sleepvliegexamens met goed gevolg afgelegd en twee 5-uursvluchten gemaakt.

Door een tekort aan nieuwe leden vielen er ook weinig eerste solovluchten te vieren. Om precies te zijn drie, namelijk van V. Basset, Edward d'Hooghe en Bertus Smid, zodat het beruchte soloritueel toch nog enige keren kon worden opgevoerd. Zweefvliegbewijzen werden echter in het geheel niet behaald.

Na 87 vliegdagen werd een seizoen afgesloten waarin 3120 starts werden gemaakt in 636 uur en 30 minuten totaal.

Les Hollandais fous du vol à voile

Le Mans mieux que le Midi

« Ici, c'est extraordinaire parce qu'il fait beau ». Et c'est un homme du Sud qui le dit ! Mais pas n'importe quel Sud, celui de la Hollande. Ils

sont une quarantaine, arrivés dimanche au Mans, et venant de la province d'Axel, à 10 km de la frontière belge. Ils ont planté leurs tentes ou installé leur

caravanes de l'aéroc les amène voile.

« En Hollande, il ne fait pas assez chaud pour faire du planeur, le ciel est couvert de nuages. Quant il ne pleut pas ! ». La casquette bien vissée sur le crâne, ils sont à peine 20, « que des hommes », assis dans l'herbe, attendant l'avion remorqueur du club du Mans pour s'envoler. C'est la deuxième année que ces 20 pilotes, accompagnés de leurs familles, viennent passer 15 jours de leurs vacances au Mans. « La première fois, nous sommes venus par hasard. Nous avions écrit pour demander un terrain où nous pourrions voler et ci per. Les Alès du Maine nous a répondu favorablement, et nous sommes venus au Mans. C'était l'an dernier. Ils sont restés 15 jours sur le terrain, profitant tous les jours de beau temps pour voler, et l'année suivante avec les véliéristes de Rennes. Nous nous sommes tellement plu ici que nous avons décidé d'y revenir. »

Et c'est ainsi que cette petite colonie est arrivée dimanche sous

la pluie. Ils ont amené avec eux 6 planeurs. Ceux sur lesquels ils volent à l'aéro-club d'Ezac, près d'Axel. Et dès lundi, les hommes se retrouvaient sur le terrain. « Seulement les hommes, parce que les femmes préfèrent aller se

Le Mans
Justice et Liberté
Jeudi
6 août 1981
2 F 20

Normandie, Bretagne
Pays de Loire

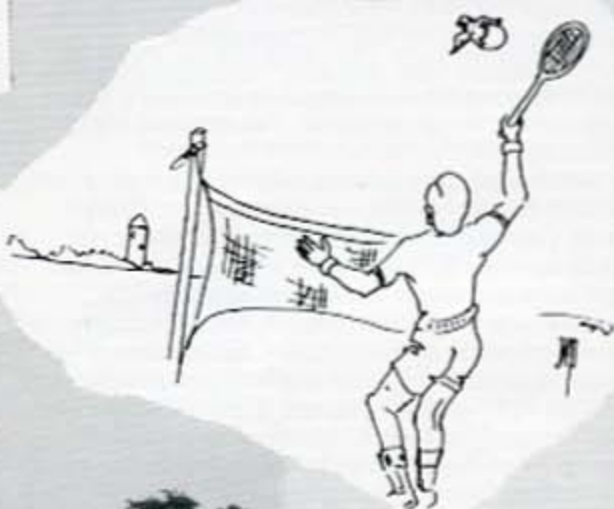
Fondateur :
Paul Hutin-Desgrées
Président : Louis Estrangin

Rennes - Tél. (99) 50.56.71
« Nous nous sommes tellement plu ici que nous avons décidé d'y revenir. »

ndais vont
« Nous
l'année
«lement bien
ici... »



De ' + 3'-redactie aan het werk 'au Mans'.



Overzicht camping en startplaats 'au Mans'.



Op 14 februari stond de jaarlijkse algemene ledenvergadering vrijwel geheel in het teken van de aanschaf van een ASK-21. Was de levertijd van een dergelijk toestel normaliter drie jaar, door een toeval kon de E.Z.A.C. al begin 1982 een exemplaar geleverd krijgen. Prijs: f 67.000,-, exclusief ophaalkar, maar er moest wel vrij vlot beslist worden.

De voor- en nadelen werden uitvoerig van alle kanten bekeken. Lang werd stilgestaan bij de vraag of de liek de ASK-21 wel omhoog zou kunnen krijgen. Het benodigde motorvermogen werd nl. geschat op zo'n 200 tot 220 pk. Ook de financiën werden aan een kritisch oordeel onderworpen. Want naast de aanschafprijs van de kist zelf moest ook rekening worden gehouden met een uitgave voor een kant en klare ophaalkar. Zelfbouw was namelijk niet aantrekkelijk, gezien de betrekkelijk lage prijs van een dergelijke aanhanger.

Uiteindelijk werd besloten tot de aanschaf van, wat zou worden, het vlaggeschip van de E.Z.A.C.-vloot. In november van dit jaar konden Wout Bakker, Jacqueline Nanninga, Erik van Geetsum en Karel Kok het toestel in Poppenhausen komen halen. Na een natte, maar voorspoedige reis arriveerde het vliegtuig in Nederland, waar het in de registers werd opgenomen onder nummer PH-713, precies 500 inschrijvingen later dan die van de eerste aanschaf van de Axelse zweefvliegclub, de Grunau Baby 2B. Met vliegen moest echter worden gewacht tot het volgende jaar.

Ook op een ander terrein vond een modernisering plaats. Henny Verdonck had namelijk op noeste wijze een draagbare zend- en ontvanginstallatie geknutseld, die als grondstation dienst zou gaan doen. Het lag in de bedoeling alle kisten van de vloot te voorzien van radio.

De Astir zou deze winter aan de beurt zijn. De andere Astir, de PH-596, die privé-eigendom was van enkele leden, zou het einde van het jaar niet halen, althans niet in Axel. Want de eigenaren verkochten het toestel aan een paar Luxemburgers, omdat zij bij nader inzien te weinig vliegplezier aan de Astir beleefden. Zij hoopten in de toekomst een motorzwever aan te kunnen schaffen. Zoals men reeds heeft kunnen vaststellen, kenmerkten de voorgaande jaren zich door vele, ingrijpende bestuurswisselingen. Het zal dan ook niemand verbazen dat deze onrust haar sporen had achtergelaten. Dit jaar kondigden een groeiend aantal bestuursleden hun vertrek in de ledenvergadering van februari '82 al aan.

Een ophanden zijnde toetreding tot de Stichting Recreatie Exploitatie Smitsschorre bleek een geduchte splijtzwam in het toch al kwetsbare bestuur.

Wat was namelijk het geval? In het najaar werd de E.Z.A.C. door deze stichting benaderd. Verscheidene recreatieve verenigingen waren in deze S.R.E.S. bijeengebracht om een sterk geheel te vormen teneinde de gemeenschappelijke belangen beter te kunnen behartigen. Bij toetreding echter, zou de E.Z.A.C. een deel van haar zelfstandigheid moeten afstaan aan het stichtingsbestuur. Dit laatste bleek een bron van grote onenigheid. Gelukkig leed niet het gehele clubleven onder deze problemen. Zo was het N.J.H.C.-kamp aanleiding tot dankbaarheid bij de deelnemers. Dankzij het eindeloze geduld van de heren instructeurs, Jan Jansen, Niels Visser, Frits Beenhakker, Wim Adriaansen en Peter Smet, kwamen 10 cursisten solo en werden 1081 starts gemaakt. Cursiste Judith van der Schaal schreef:

'Waar zou toch al die spierpijn vandaan zijn gekomen na drie dagen?

Dat is eigenlijk het hele relaas van het vliegen. Met je groep haal je het vliegtuig 's morgens uit de hangar en duwt het naar de startplaats. Een meer luxueuzere manier van voortbewegen is met de auto...

Het wachten is dan op de kabels. Aanhaken, tiplopen en weg met je kist. Lopen, ophalen, wachten op kabels, aanhaken, etc. In het begin ben je ó zó fanatiek, maar dat zakt wel weer als je drie dagen verder bent.'

Het prestatiekamp in Le Mans was wegens succes geprologeed. Het telde dit jaar zelfs meer starts (108) en vliegers (120) dan vorig jaar, maar minder overlands (4). Kenmerkend waren de retourvluchten naar Laval, waarvan zelfs de heenweg nooit voltooid werd. Onder redactie van Snoerie en Robbie verscheen het eerste buitenlandse E.Z.A.C.-tijdschrift, dat werd getikt op een originele Franse schrijfmachine.

'De tekens zitten niet op dezelfde plaats als bij een Nederlandse schrijfmachine. Het is erg eenvoudig: als u een q leest, dan is per ongeluk de q getypt in plaats van de a. Ook de m zit niet op dezelfde plaats en ook niet de z. Een voorbeeld ter verduidelijking:

Wij typen: in q,sterdq, wonen vele gewellige ,ensen. Met een Nederlandse schrijfmachine zou hier gestaan hebben: In Amsterdam wonen vele gezellige mensen.'

In dit speciale nummer, de E.Z.A.C. Au Mans Journal Edition Spécial de + 3, werd uitvoerig verhaald van de spectaculaire tenniswedstrijd waarin kippeieren zich verbeeldden een echte bal te zijn. Tevens bevatte het geschrift de bekendste mop uit die dagen:

Komt een Belg bij de dokter en zegt: 'Waarom?'. Zegt de dokter: 'Hoezo?'

Toen was ie leuk.

Piet Mout vertrok naar Kameroen om er vier jaar als arts te werken.

Nog steeds konden er geen zweefvliegbewijzen in ontvangst worden genomen. Wel was het een goed overlandjaar geweest. Met Jan Braal aan de kop met een vlucht van 180 km telde de prestatielijst het respectabele aantal van 15 overlands. Ook konden er twee 5-uursvluchten worden genoteerd.

Leen Jansen voldeed als 174-ste Nederlander aan de eisen voor het E-brevet met een vlucht van 5 uur en 40 minuten (24 juli 1975, Axel), een vlucht waarin een hoogtewinst van 3380 meter werd geboekt (1 augustus 1981, Lateste/Cazaux) en een afstandsvlucht van 303 km (van Axel naar Lahner, op 16 mei 1976).

Slachtoffers van het soloritueel waren er ook: Frank van Ename, Bart van Duyse, Henk van Veldhuizen en Jan Wijna.

Wout Bakker legde met goed gevolg het theorie-examen voor de instructiebevoegdheid A af. Het tekort aan eigen instructeurs begon geleidelijk te minderen. Naast Wout waren nog in opleiding Jan Braal (hulp-A-instructeur), Dick Westbroek (idem) en Henny Verdonck (blokkend op de theorie).

Dit seizoen werd gedurende 94 dagen gevlogen en werden 3502 starts gemaakt, die in het totaal 740 uur en 48 minuten duurden, een gemiddelde van 12,7 minuten per vlucht.

"Jeuganerber



Van een onzer
verslaggevers

AXEL - De Axelse Jeugdherberg De Bleye Haghe aan de Boslaan is in de nacht van maandag op dinsdag geheel uitgebrand. Het vuur, dat vermoedelijk is ontstaan door kortsluiting, heeft voor zo'n anderhalf miljoen gulden schade aangericht. Op het tijdstip van de brand bevond zich niemand in het gebouw.

berg al in lichter stond. De Axelse brandweer rukte meteen twee auto's uit, terwijl de pompiers uit Koewe en Zuiddorpe zich richtten op Axel haastten. „Bij komst was het duidelijk dat het gebouw verbrand was”, aldus brandw commandant C. de Po „onze eerste zorg was ook het nabijgelegen waar de vonken na vlogen”.

Met negen stralen

AXEL - Ondanks het slechte weer voor de zweefvliegsport het afgelopen weekeinde heeft de open dag van de EZAC afgelopen zaterdag toch doorgang kunnen vinden. Op het CZAC-domein bij de Axelse watertoren gaven zaterdag zo'n zestig belangstellenden gehoor aan de oproep van de club om een kijkje te komen nemen naar de activiteiten op het gebied van het zweefvliegen.

Onder hen bevonden zich 23 'moedigen' die het aandurfden in zo'n kist zonder motor het luchtruim te kiezen en Axel en omgeving eens vanuit een andere gezichtshoek te bekijken. De weersomstandigheden eiste van de or-

ganisatie wel wat improvisatie. Vooral het uitlopen van de trekkabels vormde een torse hindernis. EZAC-zweefvlieg-instructeur Fred Rappange vergastte de aanwezige gasten toch op een vlieg-demonstratie. Hij verbaasde de toe-

schouwers met diverse handelingen, zoals een looping, een hoge bocht, imelman, vrille en steele bocht. Dit alles gebeurde met een 'ASK-26'.

Na afloop toonde een aantal aanwezigen zich geïnteresseerd in deze sport. Het doel van deze dag was belangstelling opwekken voor de zweefvliegsport. De open dag werd dan ook als geslaagd beschouwd.

Aeroclub in Axel schafte nieuw zweefvliegtuig aan

AXEL - De Eerste Zeeuws-Vlaamse Aeroclub in Axel heeft er een nieuwe aanwinst bij. De zweefvliegclub schafte zich een tweezitszweefvliegtuig aan. Het toestel, waarvoor twee jaar is gespaard, werd onlangs afgeleverd. Het vliegtuig, dat 75.000 gulden heeft gekost, werd geheel betaald uit eigen middelen. Bij de opening van het vliegseizoen, omstreeks eind maart, zal de zweefvlieger feestelijk ten doop worden gehouden.

De Axelse zweefvliegclub, die vijftig leden telt, bezit na deze aankoop acht toestellen. Het nieuwe vliegtuig, dat een lengte heeft van acht meter en een spanwijdte van 15 meter, is een vrij nieuw type, vervaardigd uit kunststof. Er zijn er nu nog maar twee van in Nederland. Het is de AKS 21, die in Duitsland is gemaakt. Volgens het bestuurslid Karel Kok heeft dit type zweefvliegtuig een zeer goede reputatie. „Een van onze leden heeft er bij een andere vereniging reeds in gevlogen en volgens hem is het toestel bijzonder fijne vlieg-eigenschappen”, zei hij. Tegelijk met het toestel is er ook een aanhanger aangeschaft. De Eerste Zeeuws-Vlaamse Aeroclub heeft een eigen hangar en kantine in het gebied Smidsschorre bij Axel. Momenteel wordt er niet gevlogen. Het seizoen begint weer zaterdag 20 maart.

PZC 4-2-82



De 21 aan de kabel en tijdens de open dag.



Op de nieuwjaarsreceptie werd chef-instructeur Snoerie van der Heijden blij verrast door een speech van David Lindenberg, die namens de E.Z.A.C. memorieerde dat het 12½ jaar geleden was, dat Snoerie voor het eerst instructie gaf bij de toen nog prille zweefvliegclub. David verblijdde de jubilaris met enige passende geschenken.

'Graag wil ik ook namens Anneke alle leden bedanken voor de ontvangen kado's, namelijk een haardscherm en een droogstuk. Het haardscherm zal pas later een echte herinnering aan de E.Z.A.C. worden, want ik ben van plan de club nog jaren van dienst te zijn.'

De wolk die voor de bestuurszon was gekomen, dreigde eerst nog met een enorme stortbui, maar gelukkig bleef het bij een plaatselijk buijje. In de algemene ledenvergadering van 30 januari traden vier bestuursleden af, waarvan een zich herkiesbaar stelde. De drie voorgestelde kandidaten werden zonder veel problemen gekozen. Het bestuur bestond nu uit Wout Bakker (voorzitter), Wim Polderman (secretaris), Frans Dekker (penningmeester), Karel Kok, David Lindenberg, Henny Verdonck en Piet Vermue (leden). De gevreesde toetreding tot de Stichting Recreatie Exploitatie Smitsschorre ging niet door, omdat men de eigen zelfstandigheid toch zoveel mogelijk wilde behouden.

Aan het opleidingsfront vonden twee belangrijke vernieuwingen plaats: niet alleen leerling-zweefvliegers werden aangepakt, ook de leerling-instructeurs werden grondig onder handen genomen. De in voorgaande jaren begonnen kweek had al een respectabel aantal eigen leermeesters opgeleverd. Thans werd het volgen van een instructeurscursus nog sterker gestimuleerd. Dankzij het royale docentencorps kon de voorgezette vliegopleiding (V.V.O.) systematisch worden aangepakt, waardoor het de komende jaren weer zweefvliegbewijzen zou kunnen gaan sneeuwen.

Ook op een ander gebied werd aan de fundering van een gezond clubleven gebouwd. Een ondernemend drietal, Jan Braal, Karel Kok en Jacqueline Nanninga, was door het bestuur tot een commissie geformeerd met als taak de barwinst nog groter te maken. De barcommissie stroopte de mouwen op en begon meteen reglementen op te stellen en voorschriften uit te vaardigen. Niet zonder succes, zoals de exploitatiecijfers lieten zien. In november 1981 was hij gearriveerd. De hele winter had menig vlieger likkebaardend moeten toekijken. Maar eindelijk was het zover: de ASK-21 mocht vliegen. Als bijen zwermde het smachtend vliegvolk op het toestel af, zich een voor een lavend aan zijn gunstige en goedige vliegeigenschappen.

'Nu moet ik eerst zeggen dat het voor mij niet hoefde hoor, zo'n plastic kist, voor de club wel, maar voor een zwak vlieger als ik ben veel te moeilijk met de snelheid en precisie die nodig zijn om zo'n kist te vliegen. Maar niets daarvan, knuppel neutraal tot ver voorbij de kantine en pas daarna een heel klein beetje trekken tot kabelbreuk erop volgt (in mijn geval dan).

Na 15 minuten toonde Snoerie me dat dezelfde bocht ook gevlogen kon worden met volledig getrokken knuppel, zonder dat er gekke dingen gebeurden, de sul bleef gewoon doordraaien. Uiteraard steeg hij niet meer, maar deed verder alsof het zo hoorde.

Nu nog de landing, iets moeilijks zal er toch wel zijn? Maar wéér mis, met de schuifdeuren geheel geopend kan het geheel rustig afgerond geland worden.'

De lier bleek de ASK-21 gemakkelijk omhoog te kunnen krijgen. Probleemloos vliegen, dus? Niet helemaal. Het bleek namelijk dat licht kon worden vergeten de achterste cockpitkap goed te sluiten en te vergrendelen. Toen een vlieger zich aan deze onachtzaamheid schuldig maakte, voelde hij tijdens de start een vreemde tocht in zijn nek en moest hij met een beschadigde achterkap terugkeren. De ASK-21 moest voor enige tijd naar de centrale werkplaats van Terlet om van de schrik te bekomen.

In de voorgaande winter had de Ka-7 op deskundige wijze een striptease ondergaan. Tergend langzaam had een legertje nijvere krabbers de intiemste delen van het toestel blootgelegd, die vervolgens door Willy van Duyse en zijn trawanten weer zedig in een nieuw jasje werden gestoken. De komende winter zou de 'rooie' Ka-8, PH-359, hetzelfde lot ondergaan.

Dit jaar vertrok Peter Roelands naar de Verenigde Staten om er een opleiding tot beroepsvlieger te volgen. Na Antoine Dobbelaar en Tonny Will was hij de derde E.Z.A.C.-er die van zijn vlieg hobby zijn beroep maakte. Dit jaar verscheen Edward d'Hooghe weer op het veld. Edward had na een ongeval een van zijn onderbenen moeten missen. Hij droeg nu een prothese en had zich laten keuren in de hoop dat hij ook niet zijn grootste hobby zou kwijtraken. Gelukkig bleek er geen bezwaar te bestaan tegen vliegen, mits dit in de ASK-21 en de Astir zou gebeuren. Uiteraard ging de opgeluchte Edward hier graag mee accoord.

De E.Z.A.C. liet zich dit jaar ook van haar gastvrije kant zien. Twee clubs maakten namelijk van de gelegenheid gebruik het veld te huren, de Eindhovense Aeroclub met een leskamp in het voorjaar en de Z.H.V.C. met een zomerkamp. Z.H.V.C.-er Dick Sijmonsma werd meteen verliefd op de E.Z.A.C. en besloot niet meer weg te gaan. Verder werd gastvrijheid verleend aan enige scholen en bedrijven, waarbij tegen gereduceerd tarief een passagierstart kon worden gemaakt.

Een brand die de Axelse jeugdherberg geheel verwoestte, stelde de organisatie van het N.J.H.C.-kamp voor een probleem. De deelnemers moesten immers een dak boven hun hoofd hebben. Dit dak werd gevonden. Het lag op de manege van de heer Custers, waar gegeten en geslapen kon worden. Het kamp was gered en daarmee een aantrekkelijk deel van de clubinkomsten.

De 30 deelnemers maakten 1329 starts en vlogen 150 uur. Meer dan de helft, 16, kwam solo. Tevens werd het dagrecord scherper gesteld door het op 156 starts te brengen. Een van de instructeurs, Frank Rappange, vond de sfeer bij de E.Z.A.C. zodanig, dat hij het noodzakelijk achtte nog tijdens het kamp lid te worden. Hij was kennelijk bang dat de E.Z.A.C. zich zou bedenken. Een deelneemster typeerde hem als volgt:

'Over hem zouden we een boek vol kunnen schrijven. Hij heeft een grote mond maar een heel klein hartje. Vragen worden bijna altijd verkeerd geïnterpreteerd en een aanstekel was voor hem te duur.'

Over de prestatielijst zullen wij kort zijn. Zij was dat zelf ook. De lijst telde negen overlands en een 5-uursvlucht van Erik van Geetsum. Solo kwamen Eric Koning, Geert van Duyse, Carine Wijna, Chris Bijdevaate en Erik Houtman. Weer was het aantal starts groter dan het vorige jaar (5622), evenals het aantal vliegen (1004 uur en 42 minuten). De ASK-21 nam hiervan 909 starts en bijna 194 uur voor zijn rekening.



Nessie bij aankomst op de startplaats.

Zweefvliegen: sport met onbegrensde mogelijkheden

AXEL - Een jongere van 14 mag niet op een brommer aan het verkeer deelnemen. Als lid van een zweefvliegclub mag deze jongere, na een gedegen opleiding, wel in z'n eentje de lucht in. Hij bestuurt dan een kist van pakweg 30.000 gulden.

Jongeren die wat voor de zweefvliegsport voelen kunnen lid worden van de Eerste Zeeuws-Vlaamse Aeroclub (EZAC) te Axel, natuurlijk zijn ook ouderen welkom. Echt goedkoop is zo'n lidmaatschap niet. De ledencontributie bedraagt 60 gulden per maand. In vergelijking met andere zweefvliegclubs is die 60 gulden echter relatief laag.

Er zijn in Nederland 400 zweefvliegtuigen, waarvan het overgrote deel in bezit is van zweefvliegclubs. De zweefvliegers zijn over het algemeen van mannelijke kunne. De laatste jaren stappen er echter steeds meer vrouwen en meisjes in de cockpit.

Het zweefvliegtuig wordt met behulp van een 1200 meter lange kabel opgetrokken tot een hoogte van 300 à 500 meter. De zweefvlieger is daarna op zichzelf aangewezen. Hij gaat op zoek naar thermiekbellen die het vliegtuig omhoog zullen dragen. Thermiek is stijgende lucht. Het gebied rond Axel is redelijk thermiekrijk. Zweefvlieger wordt je niet zomaar.

Een gedegen opleiding moet er zorg voor dragen dat de zweefvlieger als hij eenmaal alleen vliegt geen brokken maakt. In de opleidingsperiode worden 50 tot 75 instructievluchten gemaakt. De Axelse zweefvliegclub beschikt over 8 gediplomeerde instructeurs. Wie over voldoende vliegervaring beschikt kan op voor diverse brevetten. Hoe gek het wellicht ook moge klinken, zweefvliegen is geen individuele sport. EZAC-instructeur D. Lindenberg: "Vliegen doe je alleen, maar niemand kan zonder de hulp van een ander de lucht in".

Vrijheid

Voor Lindenberg is zweefvliegen een combinatie van lichamelijke inspanning en concentratie. Als

zweefvlieger ervaart hij een gevoel van vrijheid. "Het uitzicht daarboven is geweldig. Bij helder weer kun je Antwerpen, Goes en Vlissingen zien liggen".

De EZAC beschikt over een vliegveld bij de watertoren te Axel. Nieuwe leden zijn van harte welkom. Vanaf begin april wordt er ieder weekend gevlogen, als de weersgesteldheid en veldtoestand dit toelaten.

Voor nadere informatie kan men dagelijks na 18 uur terecht bij W. Bakker (01150-20149) of L. Ringoot (01140-15861).



Nadat zij vele jaren van hun leven (de beste) aan het bestuurswerk hadden gegeven, besloten Wim Polderman, David Lindenbergh en Piet Vermue dat het tijd werd anderen de kans te geven eens iets anders te besturen dan een zweefvliegtuig. Jaap Groeneweg, Luc Ringoot en Guust d' Hooghe bleken hier wel (weer) voor te voelen, zodat nu na twee jaar het bestuur volledig was vernieuwd. Guust was geen zweefvlieger, hetgeen als een voordeel werd beschouwd, omdat hij daardoor onbevangerder tegenover de verschillende zaken zou staan.

Bij diverse gelegenheden werd het bestaan van 'administratieve leden' in de herinnering gebracht. Administratieve leden zijn niet-vliegende leden met stemrecht. Besloten werd om niet meer dan 20% van het ledenbestand uit administratieve leden te laten bestaan, om het aantal stemgerechtigde niet-vliegers binnen redelijke grenzen te houden.

Om tot een betere taakverdeling te kunnen komen werd de barcommissie uitgebreid, en wel met Corina van Rijsewijk en Chris Bijdevaate. Jan Braal verliet de commissie om plaats te maken voor Guust d' Hooghe. Ook kreeg de commissie een grotere zelfstandigheid. Om dit vorm te geven werd een aparte bankrekening geopend voor de exploitatie van de 'gelagkamer'.

Gedurende de afgelopen wintermaanden had een ploegje noeste werkers het gebouwencomplex met een fraai metalen optrekje uitgebreid. Dit jaar bleek het stulpje een complete motorzwever te kunnen bevatten. Het was de RF 5 B met de Belgische registratie OO-PIL. Kennelijk schaamden de eigenaren (Piet Modder, Frans Dekker, Leen Jansen, Guido van den Broeck, Jaap Oppeneer, Jo Stevens en Willy Verstraeten) zich voor deze afkomst, want zij haastten zich om de zwever door de Nederlandse autoriteiten erkend te krijgen. Dat lukte. Het toestel zou verder als de PH-728 door het leven gaan.

'ZWEEFVLIEGERS DOEN HET STILLETJES, maar...

lieristen doen het opwindend, Willy van Duyse doet het met dope, instructeurs doen het van achteren, tiplopers doen het met één hand, Frans Dekker doet het zuinigjes, barkeepers doen het vrolijk, solisten doen het alleen, Jaap doet het met z'n tongetje, Nessie doet het eng.'

Nessie? Was het monster van Loch Ness naar Axel overgezwommen? Het had bijna wel gekund. Want het veld van de E.Z.A.C. leek in het voorjaar sterk op een meer, zodat de club beter de Eerste Zeeuws-Vlaamse Aquacub had kunnen heten. Even zag het er naar uit dat er niet gevlogen zou kunnen worden, maar daar had Frans Dekker het volgende op gevonden: zet een tractor met hierop een kabeltrommel en een kabel bij de startplaats, trek hiermee een kabelkarretje met vier kabels van de lier, vlieg drie kabels op en trek ten slotte met de vierde kabel het karretje weer terug naar de lier. Het werkte prima. Wel moest aan het eind van de vliegtag de wielbak van de ASK-21 worden leeggeschept, maar een kniesoor, die daar op let.

Gelukkig volgde een droge en thermiekrijke zomer. Een zomer waarin ruim gebruik werd gemaakt van de mogelijkheid door de week te vliegen. Zes kampen werden georganiseerd: een Paaskamp door Jan Braal, een kamp van de Leidse Studentenaeroclub (L.S.A.), een Pinksterkamp door Toine Dobbelaar, het N.J.H.C.-kamp, het Snoerikamp en een tweede Toinekamp. De samenwerking met de Leidse studenten bleek niet alleen uiterst aangenaam, maar ook zeer productief. Want op 2

juli werd met vereende krachten het oude dagrecord van 156 starts, vorig jaar traditiegetrouw gevestigd in het N.J.H.C.-kamp, met 4 verbeterd en aldus op 160 gebracht. Gemakshalve werden de krachten tot in de kleine uurtjes verenigd gehouden, tot genoeg van de barcommissie.

Ook de beginnende zweefvliegers werden niet vergeten. Behulpzaam werden zij ingewijd in de geheimtaal van de zweefvliegers.

*'kantine: ander woord voor 'einde vliegtag'.
dieselpomp: plaats waar voertuigen afgetankt worden.
bar: plaats waar zweefvliegers zichzelf aftanken.
vliegtuigwerkplaats: recreatiezaal voor Belgen.
camping: verzamelplaats afgekeurde caravans.
de bel: huisorkest van de bar.'*

Het N.J.H.C.-kamp werd ook dit jaar geheel in eigen beheer georganiseerd. Omdat de verzorging in de manege van de heer Custers niet de meest ideale oplossing was gebleken, werden ook de 'kost en inwoning' zelf ter hand genomen. De cursisten overnachtten op het kampeerterrein Den Hamer bij Axel en werden verder onder leiding van Erik Houtman van hun natje en hun droogje voorzien. De warme droogjes, het avondmaal, kwamen uit de keuken van restaurant Moy Fa en werden in de kantine opgediend. De algehele kampeiding was in handen van David Lindenbergh. Beide heren slaagden erin met hard werken de 32 deelnemers een fijn kamp te bezorgen, waarin 1290 starts werden gemaakt en 26 solisten konden worden gefeliciteerd.

'China Day, 25 juli 1983.

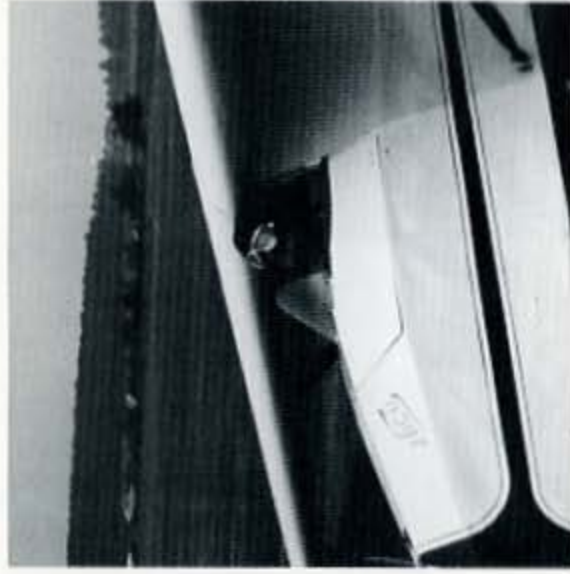
Tijdens het N.J.H.C.-kamp werd de voedselvoorziening op uitstekende wijze verzorgd door Chinees-Indisch restaurant Moy Fa. Om de waardering voor de samenwerking te tonen werd aan het personeel een passagierstart aangeboden.'

Twaalf 'Chinesen' maakten een doopvlucht en zowel E.Z.A.C.-ers als restaurantpersoneel hadden een gezellige dag, ondanks het soms noodzakelijke gebruik van de blauwe zakjes uit de vleugelholte.

Op 27 november werd de E.Z.A.C. opgeschrikt door een hevige najaarsstorm, die een deel van het dak van de hangar wegblies. De rondvliegende dakdelen beschadigden hierbij enkele auto's. Onder leiding van Guido van den Broeck en Cor Polderman werd gezorgd, dat de toestellen de volgende (zon)dag weer een dak boven hun kap hadden.

Gelukkig had de prestatielijst weer een respectabele lengte. Bovenaan prijken 13 overlandvluchten, waarvan een de eisen voor het D-brevet van Erik van Geetsum completeerde. Willy van Duyse en Robbie van Egmond hielden hun toestel 5 uur in de lucht. Willy moest hierbij wel zijn brillemaker tot urinaal bombardieren, maar dat mocht de pret niet drukken. Zweefvliegbewijzen konden eindelijk weer in ontvangst worden genomen: door Marco Jan Gans, zichzelf noemende Gijs, en Erik Groeneweg. Jaap Groeneweg, Henk Pol, Bert Wunderink, Camiel Rijs, Annemarie van Haelst, Willy de Groote, Yvan Pieters, Carl Verwulgen en Etienne Verwulgen vlogen voor het eerst in hun eentje.

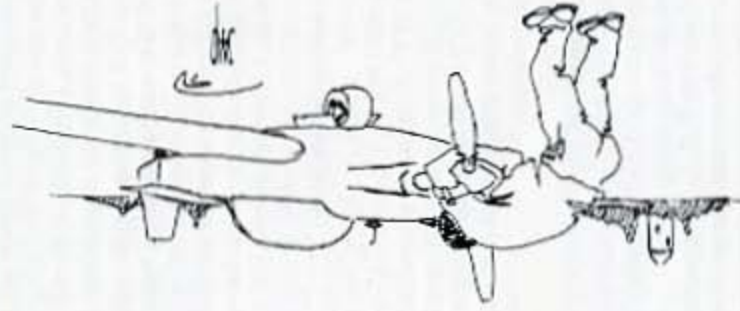
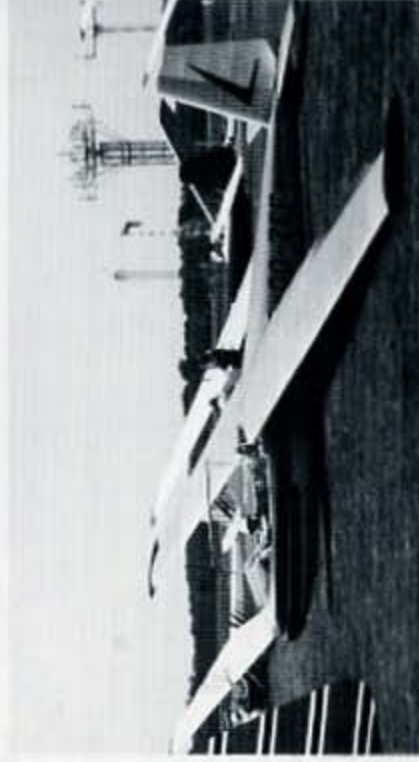
Het jaar 1983 telde 4888 starts, 1029 vliegreuren en 34 vliegminuten



De Baby Nico verscheen dit jaar met een open kap.



De RF 5 B motorzwever en de Blanik.



● Gekostumeerd de lucht in

AXEL. — Leden van de zweefvliegclub EZAC uit Axel hielden zaterdagmiddag op het terrein bij de watertoren hun hart vast, want daar maakte een 'Blindeman-netje' compleet met donkere bril en witte stok met rode banden driftig aanstalten het luchttruim te kiezen. De man die zich blindelings in de cockpit installeerde was niet van zijn lugubere voornemen af te brengen. Hij werd enthousiast uitgewuifd door een illustre gezelschap dat hij had meegebracht: de Pink Panther, een oliesjeik, een clown, een konijn en een 'hoela-hoep-meisje' van het mannelijk geslacht.

Gelukkig wist Jacqueline Bakker van de 'barcommis-sie' het publiek dat met de jas over het hoofd getrokken dekking zocht, duidelijk te maken dat het ging om een middagge gekostumeerd zweefvliegen ter afsluiting van het seizoen. De kist met de blindeman

was overigens in goede handen, want achter de vermomming ging instructeur Dick Westbroek uit Westdorpe schuil. Een kleine veertig leden van de EZAC, in de meest bizarre uitmonstringen, lieten zich de lucht inhijzen.

Eenmaal aan de grond werden uit hun midden de best verkilde zweefvliegers gekozen. Karel Kok uit Westdorpe zette als clown de beste creatie neer, op de tweede plaats gevolgd door blindeman Dick Westbroek. Een eervolle vermelding kreeg Gijs Gans uit Dordrecht als 'het witte vraagteken'. In de kantine trokken de winnaars een fles champagne open.

Het nieuwe seizoen van de EZAC start in april volgend jaar. Tijdens de wintermaanden voert men onderhoud aan de kisten. Op zondagmiddag zijn er vluchten naar Woensdrecht. De club heeft ongeveer 80 leden.



De nieuwe startbus.

1984. Zou het sombere toekomstbeeld dat George Orwell in 1948 had bewaarheid worden? Wat de E.Z.A.C. betreft niet. Met een zich vernieuwende vloot en een stabiele bestuurssamenstelling was daar ook weinig reden voor. Een kleine wijziging vond nog plaats: Guust d' Hooghe verliet het bestuur, een vacature achterlatend. In de barcommissie maakte hij plaats voor Margreet Lucasse. (Wie is dat nu weer? Miep? Zeg dat dan meteen!) Later in het jaar stond Karel Kok, die én een bestuursfunctie én lid zijn van de barcommissie wel een beetje veel van het goede vond, zijn plaats in de commissie af aan Jacques Roelands, die gelukkig weer wat meer tijd had. In de algemene ledenvergadering van februari reikte Wim Polderman 'zijn' Festus-trofee uit aan zijn volledig verraste echtgenote Corrie. Corrie kwam het kleinood toe wegens de jarenlange toewijding waarmee zij de startadministratie voerde en haar jaarlijkse spontane inzet tijdens het N.J.H.C.-kamp. In oktober van dit jaar werd tijdens de bijzondere ledenvergadering de beker opnieuw uitgereikt, nu aan Frans Dekker.

'Frans is iemand die reeds gedurende een groot aantal jaren, onopvallend, maar met niet-aflattende ijver zich ten volle voor de club heeft ingezet. Het bestuur sluit zich met haar gelukwensen aan Frans graag bij deze keuze aan. Frans antwoordt dat hij deze hulde wel wat overdreven vindt.'

Het rode gevaarte dat in het verleden was aangeschaft om er een nieuwe lier in te bouwen, was met behulp van haakse slijpers enigszins van uiterlijk veranderd. Gaandeweg werd het echter duidelijk dat de lier nog wel een poosje op zich zou laten wachten. Gedacht werd namelijk aan een hydraulisch aangedreven machine. Daar de financiële en technische problemen wel eens roet in het eten zouden kunnen gaan gooien, moesten eerst een goede calculatie en planning gemaakt worden. Besloten werd hier niet op te wachten. Een legertje enthousiasten stortte zich op het voertuig en na veel zaag-, timmer- en klodderwerk was de brandweerauto veranderd in een startbus, vol vernuftige voorzieningen, die de naam 'Ideeënbus' volledig rechtvaardigen.

Op vliegtuiggebied viel ook een hoop te beleven. De Ka-7 bood al tijdens zijn eerste start, een sleepvlucht van Woensdrecht naar Axel, een heldere kijk op het gewoel beneden hem, dankzij twee splinternieuwe cockpitkappen. Tevens hadden twee 'nieuwe' vliegtuigen de Smitsschorre als hun thuisbasis gekozen. Het ene toestel bromde en heette PH-728, het andere was van metaal en moest genoegen nemen met de Belgische registratie OO-ZEF. Het blik, afkorting van Blank, was eigendom van Jan Braal, Fons Stas, Sjaak de Baar en Willy Verplancke. De motorzwever was al in 1983 gearriveerd, maar maakte dit jaar zijn eerste startjes boven het Zeeuws-Vlaamse polderlandschap.

Op prestatiegebied was de E.Z.A.C. zeer actief. Traditiegetrouw werd deelgenomen aan de internationale tweezitterwedstrijd op Welschap. De ASK-21 werd bestuurd door het dynamische duo Van der Heijden/Van Egmond, dat het klaarspeelde een vierde plaats te behalen, met slechts enkele meters geklopt door hun naaste concurrenten. Frank Rappange deed met de Astir mee aan een wedstrijd in Weelde. De harde wind speelde hem echter parten, waardoor hij genoegen moest nemen met een 16-de plaats. Gelukkig maakte hij later in het jaar deze 'fout' goed met een retourvlucht naar Venlo, een afstand van 320 km, waardoor hij een diamant op zijn D-brevet-

insigne mocht bevestigen.

De dag waarop deze diamanten prestatie werd geleverd was trouwens een historische. Want niet alleen Frank 'Ravage' schreef geschiedenis, ook Paul Keuning mocht trots zijn op zijn driehoeksvlucht Axel-Wevelgem-Amougies-Axel over een afstand van 150 km. En laten we Wout Bakker en Rudi Engler niet vergeten, die op deze eerste juli met de ASK-21 een driehoekje om gingen van 165 km. En last but not least: Margreet Lucasse behaalde op deze dag het B-brevet.

Karel Kok nam met de Astir deel aan de militaire kampioenschappen in Malden. Op de beide wedstrijddagen behaalde hij een 15-de en 16-de plaats met 28 mededingers.

'Het eerste been naar Lochem ging schitterend. Kist na kist ging ik voorbij met soms steeksnellheden tot 160 km/h om uit de basis te blijven. Dat het dus goed ging bleek bij Lochem, waar ik laag aankwam en drie kwartier heb gesukkeld om weer omhoog te komen. Omdat de wind zo hard was (7-9 m/s) zat ik zo'n 8 km achter Lochem pas weer aan de basis. Alle kisten die ik gepasseerd was op het eerste been waren dus mij weer voorbij.'

Dit jaar trokken weer enige geestdriftigen de grens over. Dit keer moesten in Paderborn (Duitsland) de zandzakken voor de deur. Het enthousiasme van de 14 deelnemers, waarvan acht vliegers, en de royale vloot (vier kisten) konden echter niet op tegen de weergoden.

's Middags loopings gedraaid op de kermis en bier. 's Avonds avondwandelde de Doerak en alsof de Duvel er mee speelt, ze vinden een varkensfokkerij annex kroeg. Is een betere combinatie denkbaar?'

Het N.J.H.C.-kamp was dit jaar een stil gebeuren. De N.J.H.C. had maar 10 deelnemers kunnen leveren. Met de vijf die van de E.Z.A.C. afkomstig waren kon niet bepaald van een overvol kamp gesproken worden. Het was voldoende reden er een open kamp van te maken, ook toegankelijk voor eigen leden. Toch achtte penningmeester Frans Dekker het financiële resultaat redelijk.

Trouwens, de financiële situatie van de club zelf was aan de beterende hand, zo bleek in de ledenvergadering van oktober. Aanleiding genoeg om weer eens naar de lange-termijnplanning te kijken. Vooralsnog werd vastgehouden aan de nieuwbouwplannen voor een lier, maar ook rezen stemmen op om eens aan een nieuwe kantine te denken, de vloot uit te breiden of gedeeltelijk te vernieuwen, of de bestaande lier grondig te renoveren.

Gelukkig kon weer een respectabel aantal zweefvliegbewijzen in ontvangst worden genomen, namelijk door Bart van Duyse, Jan Wijna, Dick Sijmonsma, Jaap Groeneweg, Erik Houtman en Rudi Engler (weer). 'Miep' Lucasse, Thorsten Groeneweg, Raymond van de Barselaar, Steven Meeuwse, Henry van Stichele, Mark Schulten, Ernst van Koert, Marcel Wever, A. Weijland, L. Flendrig, H. Damen, J. van de Ree, M. Klopper en Kurt de Werd maakten hun eerste solostart, terwijl 31 overlands werden gemaakt. Karel Kok behaalde de bevoegdheid van A-instructeur en Dick Westbroek de B-bevoegdheid.

Eind 1984 stonden 5022 starts in de boeken genoteerd, iets meer dan het vorige jaar. De totale vluchtduur was echter fors gestegen (1208 uur en 35 minuten), dankzij de vele overlandvluchten.



...K was niet...
...weert-parade. De or-
...enken er over het geheel in een
...andere vorm te gieten. Concrete plan-
...nen daarover bestaan nog niet.

N.J.H.C.-deelnemers, instructeurs en kader.

De nieuwe reservelier.

Zweefvliegclub presenteerde zich

AXEL - De in Axel gevestigde zweefvliegclub EZAC (Eerste Zeeuws-Vlaamse Aero Club) is afgelopen weekeinde in zijn opzet, het zweefvliegen meer in de belangstelling te brengen, geslaagd. In verband met het 20-jarig bestaan wil de vereniging middels een aantal evenementen het zweefvliegen grotere bekendheid geven. Als start hiervoor was een groot aantal vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven en plaatselijke overheden uitgenodigd om eens een kijkje te komen nemen op het Axelse Smitsschorreterrein. Tevens werden de genodigden in de gelegenheid gesteld om een vluchtje in een van de lesvliegtuigen van de club mee te maken.

Was de belangstelling zaterdag redelijk, zondag was er een geheel ander beeld te zien. Vanaf 's middags werden er constant vluchten gemaakt en moest er door de grote belangstelling tot laat in de middag worden doorgevlogen.

Cor Vermeulen, namens de EZAC belast met de organisatie van de dag, toonde zich na afloop zeer tevreden en verzekerde dat er in de aanloop naar het 20-jarig bestaan, dat in 1986 zal worden gevierd, nog heel wat van dit soort activiteiten zullen volgen. Zo komt er zeker nog een reünie voor oud-leden, een dag voor gehandicapten en een open dag voor iedereen die belangstelling heeft voor het zweefvliegen.

Met



De zweefvliegclub EZAC uit Axel maakt zich op voor de viering van het 20-jarig bestaan. Er is een feestcomité opgericht, dat druk doende is met de plannen voor het jubileum

Hoogtepunt en tevens afsluiting van het jubileumprogramma is het vliegfeest, dat in juni is gepland en, aldus pr-medewerker Cor Vermeulen, zeer spectaculair belooft te worden. Op het programma staan verder een speciale dag voor gehandicapten en een dag voor oud-leden.

Het gaat goed met de EZAC, die haar vliegveld op het terrein Smitsschorre bij Axel heeft.

De Zeeuws-Vlaamse zweefvliegclub heeft 75 leden, het merendeel afkomstig uit Zeeuws-Vlaanderen. Het aantal leden groeit nog steeds. De EZAC had de eerste

jaren de OZO-terre als domicili. Opris club waren Piet N Keijzer en Henny C de beginjaren ging gelijking met nu, toe. Cor Vermeule die de lier aandreef tig kapot. Dan m

Kleine kinderen worden groot. Viel het vorige seizoenen al op dat er op de camping wat meer kinderen voorkwamen dan vroeger, tijdens de nieuwjaarsreceptie was het al helemaal mis. Het jonge volk dat de verhuizing van Hoek naar Axel had meegemaakt, was wat ouder geworden en had zich inmiddels op kundige wijze voortgeplant. In alle soorten, maten en gewichten kropen de resultaten van deze nachtelijke (?) huisvlucht tussen barkrukken door en over de banken en zaten iedereen in de weg. Een en ander doet echter vermoeden dat het grut van nu de vliegers van straks zullen zijn, en dat vergoed veel.

Aan het bestuursfront vielen enige problemen op te lossen. Chris Bijdevaate had namelijk zijn functie ter beschikking gesteld. Het bestuur besloot de ledenvergadering in februari te vragen met vijf leden verder te mogen gaan, maar deze achtte het toch noodzakelijk dat het bestuur uit zeven personen bestond. Een tweede vergadering was noodzakelijk. Hierin werden de openstaande plaatsen opgevuld met Robbie van Egmond en Erik Houtman.

Om de groei van het ledental te bevorderen werd een proeflidmaatschap ingesteld. Voor f 250,- was men lid en konden 25 starts worden gemaakt. Ongeveer zeven nieuwsgierigen maakten van de gelegenheid gebruik om op deze wijze te kijken of zweefvliegen leuk is (wat een vraag!). Toch werd het niet als een werkelijk succes ervaren, waardoor het in 1986 niet meer zou worden voortgezet.

Een grotere werving ging uit van de aanwezigheid van de E.Z.A.C. op de beurs 'Techniek in Vrije Tijd' in Utrecht, waar de club samen met Vliegclub Hoogeveen het Nederlandse zweefvliegen vertegenwoordigde. Onder de bezielende leiding van Dick Simonsma was een stand ingericht met als middelpunt de Astir. Dankzij de inzet van vele leden had de manifestatie een bevredigend resultaat. In dit licht gezien kwam de enthousiaste reportage in de Nieuwe Revu een beetje laat, maar wellicht leverde zij N.J.H.C.-ers op in 1986.

De voorgenomen bouw van een nieuwe viertrommellier ging dit jaar definitief van de baan. Het bleek toch te moeilijk voldoende deskundige mensen te vinden voor dit omvangrijke karwei. Wel werd de oude benzinelier van een nieuwe motor voorzien en op het chassis van een oude vrachtauto gemonteerd.

Chris Bijdevaate stapte niet alleen uit het bestuur, hij verliet ook de barcommissie, evenals Jacqueline Bakker. Bierdeskundige Robbie van Egmond besloot toen maar om Miep Lucasse en Jacques Roelands te gaan assisteren. Op 24 april overleed, geheel onverwacht, Jacques Roelands. In 1974 was zijn zoon Peter zijn vliegcarrière bij de E.Z.A.C. begonnen. In 1975 volgde Jacques zijn voorbeeld en maakte zelfs enige solovluchten. Hij bleek echter meer te voelen voor het organisatiewerk, waarvoor hij volop de kans kreeg als voorzitter in de periode 1980-1982, en daarna in de barcommissie.

Yvan Pieters kreeg de moeilijke taak het werk van Jacques voort te zetten. Later in het jaar werd de barcommissie versterkt met Dick 'heerlijk, helder' Simonsma. Vorig jaar had de Ka-7 twee nieuwe kappen gekregen, dit jaar hadden de Ka-8-en net zolang gezeurd tot ze er elk ook een kregen.

Op de startplaats verscheen een 'nieuw' vliegtuig met Belgische registratie, een PIK-16. Dit toestel is het best te vergelijken met een Ka-6. De kist kwam mee in het kielzog van Herman Roegies en Cor Vermeulen, de laatste terug van weggeweest. Herman en Cor waren door sluiting van het Gentse vliegveld St. Denijs Westrem, hun thuisveld,

genoodzaakt geweest naar een ander veld uit te zien en de keus viel, uiteraard, op het Axelse veld.

'Dagje sleepvliegen te Aalst.

Omdat enkele mensen belangstelling hadden om hun sleepervaring bij te houden of om te leren slepen, werd na toestemming van het dagelijks bestuur besloten een dagje te gaan sleepvliegen bij onze zuiderburen.

Eenmaal over de grens kwam de stemming er goed in, doordat Etienne zich een voortreffelijk excursieleider toonde, door ons van elke plaats die wij doorkwamen, de geschiedenis te vertellen.

Prettige ontvangst in de kantine en medelijden met vader Verwulgen, omdat deze toch wel erg af moest zien met al die 'Ollandse'. Maar omdat Etienne een thuiswedstrijd speelde, werd alles goed opgelost.'

Bij wijze van proef werd dit jaar het zogenaamde A.B.C.-systeem ingevoerd. Volgens dit systeem wordt de vliegtag verdeeld in drie perioden, A, B en C. In de A-periode wordt alleen door leerlingen gevlogen, de B-periode is bestemd voor (bijna)zweefvliegbewijshouders en de C-periode staat open voor alle vliegers. Aan het einde van het seizoen werd bekeken hoe het systeem was bevallen. Hoewel ieder systeem zijn tegenstanders kent, zo ook het A.B.C.-systeem, zag men het toch als voordelig voor alle groepen E.Z.A.C.-vliegers. Het werd dan ook definitief voor 1986 ingevoerd.

De gezellige vakantie vorig jaar in Paderborn had menige deelnemer met heimwee vervuld. Daarom trokken ook dit jaar enige vliegers over de oostgrens, ditmaal vergezeld van twee kisten. Weer was de sfeer optimaal, met veel bezoeken aan de kermis in de binnenstad. Het aantal prestaties was echter niet zo groot, namelijk nul.

Het N.J.H.C.-kamp was dit jaar al halverwege juni volgeboekt. Er ontstond zelfs een korte wachtlijst voor 1986. De 36 deelnemers, waarvan 14 E.Z.A.C.-ers, gaven de huishoudelijk dienst, onder leiding van Gijs Gans, handen vol werk en ook de kantine kon nauwelijks de deelnemers en de kaderleden herbergen. Een succes dus, mede gezien de 1291 starts, 145 vliegreuen en 17 solisten. Op 1 januari was de Smitsschorre in eigendom overgegaan van de Domeinen naar Staatsbosbeheer. Een van de gevolgen was dat er plotseling een oprijlaan over de camping kwam te lopen, als onderdeel van een plan om van de Smitsschorre een recreatiegebied te maken. Alle caravans moesten worden verplaatst en nieuwe water- en elektriciteitsleidingen aangelegd, dit alles onder supervisie van Cor Polderman. Hovenier Gijs Gans zorgde voor een groenvoorziening.

Het instructeurscorps werd dit jaar uitgebreid met A-instructeur Wim Lindenbergh en B-instructeur Karel Kok. Zweefvliegbewijzen werden behaald door Carl en Etienne Verwulgen, Geert van Duyse, Ceciel Helder en Yvan Pieters. Veel leerlingen schaarden zich bij het leger solovliegers, namelijk Erik van Velsen, Jantine de Kok, Michiel Brokking, Rob Giebels, Michiel Bestebroer, Theo van de Meijden, Menno Rijnders, Jan Akkermans, Jean Paul Vermeulen, Duco Fijma, Norbert Cornelis, Ronald Engler, Evert Fekkes, Tim Nijssen, Ingmar Groenewegen, Robien van Gulik, Bardo Versteeg, Jurgen Wauman, Hugo Hecht, Erik Engler, David Bertossi en Herbie Roeges. Ondanks de matige thermiek telde de prestatielijst zes 5-uursvluchten en 16 overlands.

Het vliegseizoen werd afgesloten na een recordaantal starts, namelijk 6169. In het totaal was er 1347 uur en 4 minuten gevlogen.



De oud-ledenreünie (foto Jos Bleijenbergh).



Op de omslag van het eerste clubblad van 1986 prijken een paar lachende E.Z.A.C.-ers, waarvan de meesten nog geboren moesten worden toen 'hun' club werd opgericht, nu 20 jaar geleden.

Twintig jaar, waarin de zweefvliegclub via groeistuiptjes en jeugdpuistjes volwassen is geworden. Van een handjevol leden bij de oprichting is zij uitgegroeid tot een vereniging met 85 vliegende leden en 60 donateurs.

De H.A.F. Doppegieter-trofee kon niet achterblijven. Op de algemene ledenvergadering van 8 februari reikte de naamgever in hoogsteigen persoon een 'groter gegroeide' beker uit, een reusachtig gevaarte, dat de aanwezigen een luid applaus ontlokte. Op de spierballen van ontvanger Cor Polderman, die het 'kleinood' kreeg voor zijn vlucht van 155 km met een Ka-8, werd een ware aanslag gepleegd.

Later tijdens de ledenvergadering vond nog een kleine bestuurswisseling plaats, die de samenstelling van het bestuur bracht op Wout Bakker (voorzitter), Luc Ringoot (secretaris), Frans Dekker (penningmeester), Karel Kok, Erik Houtman, Robbie van Egmond en Etienne Verwulgen (leden).

Tijdens het winteronderhoud werd in de ASK-21 elektriciteit aangelegd, waardoor de kist van radio kon worden voorzien, zoals dat bij de Astir reeds het geval was. Bovendien werd in beide kunststof vliegtuigen een zogenaamde 'Solfahrtvariometer' gemonteerd. Dit instrument kan twee functies vervullen:

1. het aanwijzen van stijg- of daalsnelheid (variometer);
2. het aangeven van die snelheid waarbij een hoogteverlies in een zo groot mogelijke afstand wordt omgezet (Solfahrtgeber).

'Solfahrt is een Duitse uitdrukking, die gebruikt wordt bij het zweefvliegen. Deze uitdrukking staat voor een snelheid waarbij de prestaties van ons zweefvliegtuig onder de gegeven omstandigheden van wind en thermiek zo optimaal mogelijk worden. Oftewel hoe we zo snel mogelijk met zo weinig mogelijk hoogteverlies van de ene bel naar de andere kunnen vliegen.'

...
Misschien is de Engelse benaming een duidelijker en beter te begrijpen woord: SPEED DIRECTOR.'

Over het winteronderhoud gesproken: dit draaide volgens een nieuw systeem. Het principe is heel simpel: je maakt een schatting van de hoeveelheid werk in 'man'uren, telt het aantal starts dat vorig jaar (voor eind september) is gemaakt en deelt beide uitkomsten op elkaar om het aantal uren te bepalen, op handige eenheden afgerond, dat iemand per gemaakte start moet komen werken. Resultaat: een optimale relatie tussen 'werken' en 'vliegen'. Het systeem voldeed goed, op een paar oneffenheidjes na.

Het onderhoud van de gebouwen was de afgelopen jaren achtergebleven op de rest. Een van de oorzaken van deze achterstand was het feit dat al enige jaren aan nieuwbouw werd gedacht. Eind 1985 werd de knoop doorgehakt. De in oktober 1985 ingestelde jubileumcommissie stelde zich tot doel een grandioos vliegfeest te organiseren. De baten zouden een aardig beginkapitaal vormen voor de bouw van een nieuw en groter clubgebouw, waarin tevens een (erkende) vliegtuigwerkplaats en een kleine hangar zouden worden ondergebracht.

De jubileumfeestviteiten begonnen echter al in april, op de 26-ste, met een feest voor alle oud-leden.

26 april 1986. De Glijhoek in Axel is zich nog onbewust van de feestelijke gebeurtenis die in haar ingewanden zal plaatsvinden. Buiten is het frisjes. Binnen is de koffie al bruin. Dan komen zij een voor een binnen, de E.Z.A.C.-ers uit de eerste verenigingsjaren. Iets grijzer, iets buikiger, maar nog steeds getuigend van de oeroude E.Z.A.C.-mentaliteit.

Het was de bedoeling dat alle oud-leden een rondvluchtje boven de Smitsschorre zouden maken, maar door het slechte zicht en het natte veld moest na 10 starts de vliegtag als geëindigd worden beschouwd. Zeer spijtig, vooral voor degene die speciaal voor de gelegenheid zijn vliegoverall uit de motteballen had gehaald.

Maar er werd niet lang getreurd. Binnen viel ook het een en ander te beleven. Om te beginnen kon men zich tegoed doen aan de broodjes, die op schalen lagen opgetast. Ook de oren konden aan hun trekken komen, dankzij de welluidende klanken die Seb. Blommaart aan zijn elektronisch toetsenbord ontlokte. Luidkeels werden de Mannekes van Plezier weer tot leven geroepen.

Intussen was voor sommigen ook het zicht binnenshuis verslechterd, waardoor een beetje stevigheid in de maag geen overbodige luxe was. Gelukkig had Nel Engler een van haar befaamde koude buffetten geproduceerd, zodat dit probleem weldra tot het verleden behoorde.

Al met al een geslaagde dag, waarop menige herinnering aan vroeger werd opgehaald.

Bij het ter perse gaan van deze kroniek was het jaar nog erg jong. Wat het verder zal brengen, en wat de verdere toekomst zal inhouden is nog onbekend.

Plannen zijn er wel volop:

- een fantastisch vliegfeest op 28 en 29 juni 1986 waarover tot ver buiten Zeeuws-Vlaanderen nog jaren zal worden nagepraat;
 - een groei van het ledental, mede als gevolg van de jubileumfeestviteiten en de publicaties in de pers;
 - uitbreiding van het instructeurscorps met instructeurs uit de eigen gelederen;
 - een optimale benutting van de faciliteiten;
 - een splinternieuw clubgebouw;
 - en natuurlijk: veel thermiekrijke en veilige vliegtagen.
- Over 20 jaar weten wij meer. Tot dan.



Met dank aan...

Een kroniek als deze kan niet tot stand komen zonder de bereidwillige medewerking van velen. Onze dank gaat daarom uit naar:

- Snoerie en Wout, voor hun 'vriendelijke verzoek' een jubileumboek te maken en het schrijven van een voorwoord;
- Snoerie, voor wie geen moeite te veel was om ons een exemplaar van de 'E.A.C. 50 jaar'-kroniek te doen toekomen;
- Leen Jansen voor de snelle levering van kranteknipsels, clubbladen en statistische gegevens.
- Henny Doppegieter, Piet Modder, Willy 'Pema', Karel Kok, Luc Ringoot, 'Zoef', Sjaak de Baar, Cor Polderman en Wim Lindenberg voor het openen van hun archieven (lees: schoendozen) en het beschikbaar stellen van oud krante- en foto-materiaal;
- Henny Doppegieter, Willy 'Pema', Walther de Block, François Bolssens, Piet Modder en Jaap Oppeneer, die bereid waren in ons bijzijn herinneringen op te halen aan 'die goeie, ouwe tijd', waardoor wij in staat waren de tekst met anecdotes te larderen;
- een stel vliegers voor 'fotovluchten' voor de omslagfoto, en Rudi Engler voor de foto van de Grunau Baby 2B (met onze welgemeende excuses);
- Bas van der Plas voor het maken van de stippeltjes, films en montages;
- Anja van der Ploeg voor het zetten van een deel van de tekst;
- Mieke Reinders, die niet alleen het leeuwedeel van het zetwerk voor haar rekening nam en ons veel leeswerk bespaarde, maar tevens waakte over de leesbaarheid en het consequent toepassen van conventies;
- Robien van Gulik voor het kopiëren van kranteartikelen;
- drukkerij Beugelsdijk Leiden B.V. en drukkerij De Kraker te Hoek voor het beschikbaar stellen van doka's en apparatuur, waardoor de produktie van dit boekwerkje betaalbaar, en dus haalbaar, bleef;
- fotograaf Jos Bleijenbergh voor de fraaie groepsfoto's;
- Jaap Groeneweg voor de rake en soms zelfs geestige wijze waarop hij de tekenstift wist te hanteren, hierbij rijkelijk strooiend met de beeltenis van onze zo geliefde watertoren;

en voorts naar allen die wij vergeten zijn te noemen.

Robbie van Egmond
Eddy Opperdoes

