

Honderdduizend starts in vijftwintig jaar



Oud-ledendag van EZAC in Axel

dens

axel

**Oud-ledendag
van EZAC in Axel**

AXEL - In het kader van haar twintigste bestaan houdt de EZAC (Eerste Zeeuwse Vlaamse Aero Club) in Axel zaterdag 26 april een oud-ledendag op het zweefvliegveld in Axel. De bijeenkomst begint om 9.30 uur met een ontvangst in het clubhuis. Om 10.00 uur wordt er met het vliegen begonnen. Om 13.00 uur begint er een gezamenlijke lunch waarna de vliegdag wordt voortgezet. Om 18.00 uur wordt het vliegen afgesloten met het maken van een groepsfoto voor het jubileumboek. Een koud buffet in het clubhuis vormt het sluitstuk. Als afsluiting van de festiviteiten rond dit twintigjarige jubileum zal op 28 en 29 juni een voor Zeeland unieke vliegshow worden gehouden op het vliegveld van de EZAC in Axel. Reeds in 1971 werd op het vliegveld van Axel een vliegshow georganiseerd en dat er een uitgebreide ruimtevvaart zal zijn van diverse vliegtuigen en de diversiteit van de vliegtuigen zal een groot succes worden.



De Seaking in actie tijdens de vliegshow.
De oude kantine nog in takt.

Voorwoord

Dit supplement en het jubileumboek 'Een kroniek van twintig jaar zweefvliegen' geven u samen een volledig beeld van de geschiedenis van de E.Z.A.C. in de afgelopen vijftig jaar. Evenals vijf jaar geleden zullen wij deze jubileumviering weer afsluiten met een groots jubileumfeest. De vliegfeesten ter gelegenheid van het twintig-jarig bestaan en in 1988 bij de opening van onze nieuwe hangar zijn druk bezocht. Publiek en deelnemers hebben genoten van de shows. De

E.Z.A.C. werkt hierdoor mee aan de passieve recreatie in de regio Zeeuws-Vlaanderen. Dankzij de goede samenwerking met bedrijfsleven, overheid en pers zijn wij als vereniging in staat zowel de actieve als de passieve recreatieve functie te vervullen in dit jubileumjaar en naar verwachting ook in de verdere toekomst.

Snoerie van der Heijden,
vrz. jubileumcommissie.

Een groots vliegfeestijn

1986

In het voorjaar van 1986 werd met man en macht gewerkt aan de voorbereidingen van een grandioos vliegfeest op 28 en 29 juni. Onder leiding van 'Snoerie' van der Heijden sloofden vele E.Z.A.C.-ers zich uit om alles in dat weekend in goede banen te leiden. De inspanningen bleken niet vergeefs. Als op 29 juni de hekken achter de laatste bezoeker zijn dicht gegaan, hebben duizenden zich vergaapt aan de capriolen van kunstvlieger Bert Huizinga, de statige hete-luchtballonnen, zweefformatievluchten, het luchtbaliet van helicopterteam de Grasshoppers, en vele, vele andere spectaculaire attracties.

*Zeer Geachte Heer Van der Heijden,
De Grasshoppers willen u en de E.Z.A.C. van harte bedanken voor de prima organisatie en de gastvrijheid waar wij tijdens het Axel-weekend van hebben mogen genieten. Onze hartelijke dank ook aan de E.Z.A.C.-dames, die zo ontzettend goed voor het eten, het drinken en de vliegers hebben gezorgd. Wij hebben een prima weekend gehad en een volgende keer hopen wij ook weer van de partij te zijn!*

*Namens alle Grasshoppers,
A.E. Wiessing
Tld-vlieger, Team manager*

Niet alleen de duizenden bezoekers, en kennelijk ook de vliegers, waren voldaan, ook de penning-meester kon tevreden terugblikken. Want het vliegfeestijn had genoeg geld in het laatje gebracht om de grote wens, een nieuw clubhuis met hangar, in vervulling te doen gaan. Welgemoed togen Jan Braal en Etienne Verwulgen aan het werk. Het zou een gebouw van 20 bij 30 meter worden, waarvan tweederde als vliegtuigloods dienst zou doen. Uiteraard was ook plaats ingeruimd voor een officiële vliegtuigwerkplaats, ruim genoeg om royaal om de grootste rompen en vleugels te kunnen lopen. De E.Z.A.C. zou met recht 'onder dak' zijn!

Eerst moest het bestaande clubhuis nog onderdak

bieden aan enige tientallen jeugdige deelnemers aan het traditionele N.J.H.C.-kamp.

Er is veel gevlogen en op dinsdag de 21e juli werden dan ook de 1000 starts overschreden. De deelnemers waren enthousiaste werkers. Er waren er die ook van stappen hielden, zoals degenen die zaterdagavond naar Gent gingen en precies op tijd voor 't ontbijt weer op het veld stonden.

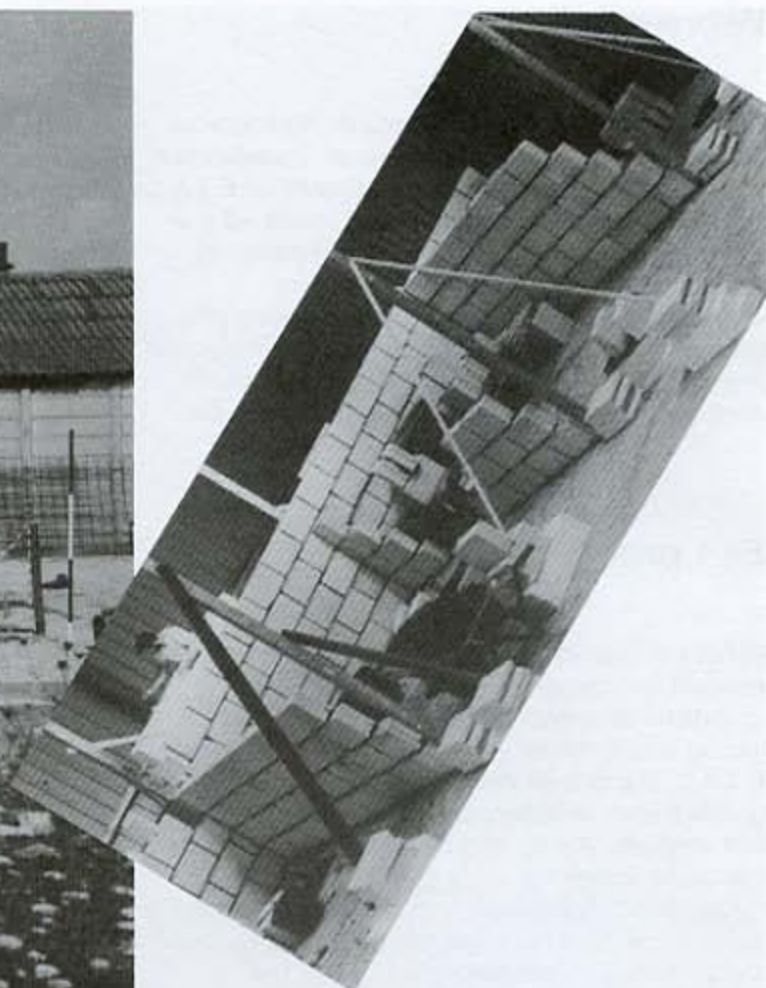
Dit jaar dreigde een van de eerste E.Z.A.C.-vliegtuigen, de Grunau Baby 2B, te worden verkocht. Het toestel was oud geworden en te duur in het onderhoud. Dit konden Miep Lucasse, Robien van Gulik, Elly Harmsen en Mieke Reinders niet aanzien (baby's verkoop je toch niet?), zodat niet veel later de oprichting van de Vrienden van de Nico Baby een feit was. Met hun vrouwelijke charmes wisten zij menig hart in de week te zetten, zodat eind 1986 de Nico Baby 49 echte Vrienden had. Vrienden die grootse plannen met de dreumes hadden: een nieuw jasje, doellandingswedstrijden, overlandvluchten, deelnemen aan oldtimer-evenementen, enzovoort, enzovoort.

De metingen van de 'onafhankelijke' jury, bestaande uit Karel en Cor, wezen tenslotte de prijswinnaars van de doellandingswedstrijd aan. De wisselzuigfles ging naar Karel, die op 50 cm wist te komen. Sup volgde hem op de hielen met 52 cm en Evert werd een goede derde met iets meer dan 5 m. De poedelprijs ging naar Willy van Duyse, met een afstand van 48 m.

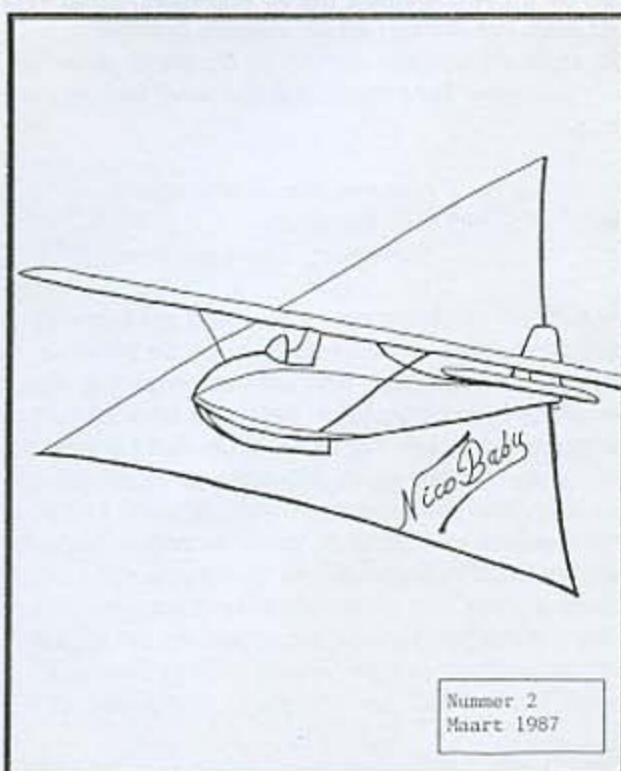
Ook dit jaar mocht weer een groot aantal (33) liefhebbers voor het eerst zonder passagier (lees: instructeur) het luchtruim teisteren, terwijl vijf vliegers werden verblijd met een zweefvliegbewijs. Met zeven 5-uursvluchten en 22 overlands werd een seizoen afgesloten waarin 5906 starts werden gemaakt, die te zamen 1443 uur en 12 minuten duurden. Met een gemiddelde vluchtduur van 14,7 minuten was het E.Z.A.C.-record gebroken, dat sinds 1984 op 14,4 minuten stond.



De kantine oud en nieuw.
Pagina hiernaast: het tweede druiphuis.



Nico Nieuwsbrief



Numer 2
Maart 1987

Het voorjaar van 1987 zou zich in het geheugen van de E.Z.A.C.-ers vastzetten als een erg nat voorjaar. Zo nat, dat Nessie uit haar winterslaap moest worden gewekt om nuttige diensten te bewijzen bij het uitrijden van de kabels. Gelukkig werden de bouwwerkzaamheden aan het nieuwe clubhuis annex hangar door het weer niet al te zeer gehinderd. De bouwcommissie, die toen nog uit Jan Braal en Etienne Verwulgen bestond, ontvouwde haar plannen in het maart nummer van het clubblad:

De eerste werkzaamheden zijn al begonnen met het rooien van bomen en de wegomlegging. Begin mei zal het gebouw uitgezet zijn en half mei zal begonnen worden (afhankelijk van de grondwaterstand) met het graven van de fundering, het storten van de poeren en de aansluiting op de riolering. Verder zijn er nogal wat bijkomende werkzaamheden, zoals: aanvoer materiaal, aanvoer zand uit verlenging of verbreding van sloten, aanvoer tegels vanuit Breskens. Dit alles moet voor vrijdag 10 juli klaar zijn. Na het N.J.H.C.-kamp een ander groot werk, namelijk het afbreken van de kantine. Dit moet met de grootste zorgvuldigheid gebeuren, omdat er veel materiaal hergebruikt kan worden.

Als het gebouw is afgebroken, wordt gelijk begonnen met het graven van het laatste stuk fundering en het storten van de laatste poeren. De laatste week van augustus begint de bouw van de staalconstructie + dak door de aannemer. Begin september, nadat alle ondergrondse leidingen, buizen e.d. zijn aangelegd, beton storten. Medio september het leggen van tegels in de vliegtuighangar. Er zal dan ook begonnen worden met het aanbrengen van damwandplaten, deurkozijnen e.d. en hopelijk zijn we half oktober onder dak. Tijdens de winter zal het binnenwerk gedaan worden.

Overbodig te zeggen dat de voltallige E.Z.A.C. met man en macht aan de slag ging om het karwei te klaren. Want "Een volk dat bouwt, zweeft naar zijn toekomst", of zo iets. In de loop van het jaar namen Gijs Gans, Willy van Duyse, Cor Polderman, Erik van Geetsum, Frans Dekker en Wout Bakker de leiding over van Jan en Etienne. Tevens werd besloten om geen tegels in de hangar te leggen, maar een egale betonvloer te storten, een beslissing waarvan niemand ooit een moment spijt heeft gekregen.

Langzaam maar zeker verdwenen steeds meer vertrouwde dingen, zoals de bar (verdorie, in één dag weggehaald!).

Na het N.J.H.C.-kamp begon de afbraak van het oude gebouw, waarbij bleek dat de oude Glijhoek zelfs verder afgetakeld was dan we dachten. Dit

was een tegenvaller, in verband met de recuperatie van oude materialen, waarvoor nu nieuw zou moeten worden gekocht.

Nadat de oude Glijhoek onder de slopershamer gevelde was, werden de laatste funderingen gestort en kon de firma Van Nieuwlande de staalconstructie plaatsen.

Ondertussen was er een discussie op gang gekomen over de hangarvloer: tegels of beton? Van Nieuwlande liet nog even op zich wachten en ondertussen werd een kei van een betonvloer gestort (waar we inmiddels al héél blij mee zijn).

Als noodkantine deed een klein kotje dienst, dat bij menig oudgediende dierbare herinneringen opriep aan de eerste Axelse jaren van de zweefvliegclub. Ook toen presteerde men het om, geconditioneerd als men was op het belse signaal, met meer dan 40 dorstigen het zogenaamde Druiphuis te bevolken. Ook het huidige kotje had een 'druiphuisreputatie', maar gedurende de tijd dat het als kantine fungeerde, maakte het zijn slechte reputatie gelukkig niet waar.

Tijdens de algemene ledenvergadering werd de Festus-trofee uitgereikt aan chef-instructeur 'Snoerie' van der Heijden. Deze eer viel hem te beurt wegens zijn grote inzet gedurende al zijn E.Z.A.C.-jaren en in het bijzonder voor zijn inspanningen bij de organisatie van het geslaagde vliegfeest in 1986. De Festus-jury had geen betere beslissing kunnen nemen.

Er vielen nog meer vreugdevolle momenten te beleven. Bijvoorbeeld voor al diegenen die het voor het eerst in hun uppie mochten proberen: Petra Doppegieter, Erik Leybaert en diverse N.J.H.C.-ers. Thor Groeneweg en Dick Sijmonsma lieten zien dat zij het thermiekvliegen in ruime mate beheersten en bleven minstens 5 uur weg. Geert van Duyse slaagde voor zijn instructeurstheorie-examen, terwijl Erik van Geetsum de A-bevoegdheid verwierf. Zweefvliegbewijzen werden uitgedeeld aan Herbie Roeges, Evert Fekkes en Jaap Basting. Voor overlandvliegen was het niet zo'n goed jaar. Slechts acht overlandvluchten konden worden genoteerd. Door het slechte weer werden bijna 1400 starts minder gemaakt dan in 1986 en daalde het vluchtduurgemiddelde met ruim een minuut tot 13,4 minuten.



De vliegtuigliefhebbers maakten dankbaar gebruik van de vele gelegenheden om bijzondere toestellen te fotograferen, die doorgaans niet zo dicht voorbij de lens komen.

Vliegshow Axel trekt duizenden bezoekers

AXEL. - Ruim zesduizend betalende bezoekers en vele genodigden en kleine kinderen (die geen entree hoefden te betalen) genoten zaterdag van een grootse vliegshow op en boven het zweefvliegveld Smitschorre in Axel. De Eerste Zeeuws-Vlaamse Aero Club (EZAC) had de show georganiseerd ter ere van de officiële opening van haar nieuwe hangar annex clubgebouw.

Het EZAC-bestuur hoopte een paar weken terug nog op een recordaantal toeschouwers van 20.000 tot 25.000. Naar aanleiding van de weersvoorspellingen sloeg die optimistische stemming begin vorige week om. „Maar we hebben ontzettend gezwind met het weer. Slechts twintig minuten regen de hele dag. Op de paradropping en de opstijging van de heteluchtballons na kon het hele programma worden afgevoerd”, zegt voorzitter W. Bakker. Met de opbrengst van de vliegshow (die de club niet al te veel kostte door sponsoring en goede wil van de deelnemers) kan de EZAC naar alle waarschijnlijkheid de laatste kosten van de nieuwe hangar afbetalen. Die hangar werd aan het eind van de middag officieel door de Axelse burgemeester A. Hack geopend. Hij trok samen met Bakker een zeildoek naar beneden waardoor op het

Het grote aantal toeschouwers zorgde nergens voor problemen. Gezinnen met jonge kinderen, disco-gangers en ouderen stonden broederlijk naast elkaar omhoog te

kijken en achter elkaar in de rij voor de bier- en eettentjes. De organisatoren waren dan ook 'zeer tevreden' en stortten zich zaterdagavond in het grote clubfeest.



Nico & Nico.
Frans Dekker in een nog niet gemeubileerde kantine.



Het nieuwe onderkomen naderde zichtbaar zijn voltooiing. In de algemene ledenvergadering werd de bouwcommissie dan ook lof toegezwaaid in de vorm van een verfromfaaide beker, die al sinds jaar en dag bekend staat als de Festus-trofee. Maar op het veld viel nog een verandering waar te nemen: de Grunau Baby 2B had een nieuw jasje gekregen, naar een bekroond ontwerp van Willy van Duyse. Getooid met de kleuren van de regenboog onderging het antieke kistje ontroerd zijn doop.

Ik moest wel een beetje huilen toen ik de doopmelk over mijn neus voelde lopen, maar dat was geloof ik meer van ontroering dan van schrik.

Maar het hoogtepunt van het jaar zou toch het vliegfeest op 4 juni worden. Weer had 'Snoerie' van der Heijden op zich genomen als voorzitter van de jubileumcommissie op te treden en weer beloofde het een succes te worden. Samen met Cor Vermeulen, Dick Sijmonsma sr., Jan Jansen, Jacqueline Bakker en Rob van Egmond probeerde hij de het succes van 1986 te evenaren.

Inmiddels al weer bijna twee jaar geleden vond in Axel een groot vliegfeest plaats. Vele Zeeuwsvlamingen en vooral E.Z.A.C.-ers kunnen zich dat nog goed herinneren. Vrijwel alle E.Z.A.C.-ers hebben toen twee dagen hard gewerkt, enkele anderen hebben er wat meer tijd in moeten steken.

Een zeer opvallend resultaat was dat vele deelnemers aan de vliegshow beloofden om bij een eventuele herhaling weer van de partij te zijn. De organisatie en de gastvrijheid van de E.Z.A.C. bleken uitmuntend te zijn. Snoerie heeft inmiddels de contacten hernieuwd en de deelnemers van de vorige keer doen hun belofte gestand: zij doen mee.

Op zaterdagmorgen 4 juni pakten sombere stapelwolken samen boven het feestterrein. Om 10 uur begon het te druppelen. Gelukkig geen regendruppels, maar bezoekers, die zich door de dreigende buien niet hadden laten afschrikken. De wolken zouden zich de rest van de dag koest houden, op een enkele vergissing rond half vier na.

De talloze bezoekers kregen ruimschoots waar hun geld. Weer waren diverse spectaculaire attracties te bewonderen en kregen de thuisblijvers weer eens ongelijk. Na het, altijd weer beeldschone, optreden van helicopterteam de Grasshoppers openden burgemeester A. Hack van Axel en E.Z.A.C.-voorzitter W. Bakker de nieuwe behuizing officieel. Aanvankelijk leek een weigerachtig openingsdoek dit te verhinderen, maar weldra konden de hangardeuren worden opengeschoven om

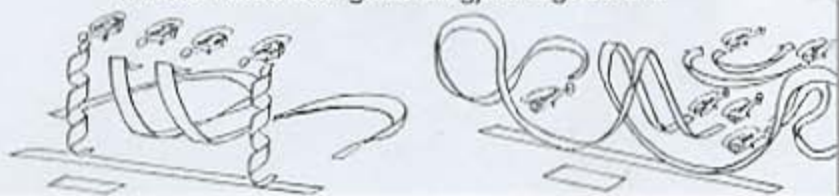
doorgang te verlenen aan de receptiegasten. De dag werd op passende wijze afgesloten met een oergezellig feest in E.Z.A.C.-stijl, dus met barbecue en andere geneugten. Slechts kort na het openingsfeest moest onverwacht afscheid worden genomen van Frans Dekker. Frans had in zijn vele jaren als penningmeester op zijn rustige en bedachtzame manier, zonder op de voorgrond te treden, een groot stempel op de vereniging gedrukt. Door zijn zuinige beleid had de vereniging een gezonde financiële basis gekregen. Het buitenlandkamp werd dit jaar voor het eerst in Issoudun (Frankrijk) gehouden. Dit bleek zo een succes, dat het bestuur besloot er het volgend jaar weer een kamp te houden.

De meteo gaf droge thermiek af met bellen van 2 meter. Ammehoela! Zeven Nederlanders stonden buiten, waaronder onze Ka-8. Guido en Dick gingen voor 150 km. Na het eerste keerpunt moest Dick, met de sterke wind mee, terug naar het 'vliegveld' van Vierzon. Een strip van harde grond met een lengte van ca. 500 meter en 2 1/2 meter breed. Guido had de enige bel gevonden, maar haalde ook zijn tweede keerpunt niet en stak terug naar de thuishaven.

Snoerie had een rustdag: zijn kist hing de hele dag. Niet nabij Issoudun, maar 15 meter boven de Markt in 's-Hertogenbosch! Bezoeken van kastelen en zwemmen was het motto bij 35 graden.

Het jaar werd afgesloten met een roerige discussie over de vlootuitbreiding. Zou het een middenklasser worden, tussen Ka-8 en Astir in, of een sportmodelletje in de standaardklasse? De uitkomst van de discussie zou verrassend blijken te zijn.

In 1988 viel op prestatiegebied gelukkig weer het een en ander te vieren. Elf 'waaghalzen' lieten zich voor het eerst zonder instructeur afschieten. Ernst van Koert, Kurt de Werd en Guido van den Broeck wisten het wiel minstens vijf uur van de grond te houden, terwijl er weer een respectabel aantal overlandvluchten konden worden genoteerd. Antoine Dobbelaar presteerde het bijvoorbeeld om met een Astir een afstand van 260 km af te leggen en Paul Keuning wist zelfs met een Ka-8 de vierhoek Axel-St.Omer-Geraardsbergen-Enghien-Axel te ronden, een afstand van 305 km. Met 4480 starts en een gemiddelde vluchtduur van 13,7 minuten werd een goed vliegjaar afgesloten.





De nieuwe LS-4, vernoemd naar Frans Dekker (Foxtrot Delta).
Oldtimer-meeting te Axel, hier Karel en Elly in de Sedbergh van Egon.
Pagina hiernaast: de 'nieuwe' Ka-6 en LS-4.



Op de jaarlijkse ledenvergadering werd Rob van Egmond verrast met de Festus-trofee, die hem werd overhandigd door zijn mede-Festus-jurylid, Erik van Geetsum. Het was niet moeilijk geweest om een reden te vinden: sinds eind 1976 was Rob redacteur van het clubblad, hij had zich voor vele N.J.H.C.-kampen in gezet, had twee maal deel uitgemaakt van de vliegshowcommissie, was al enige jaren bestuurslid, enzovoort, enzovoort. De discussie rond de vlootuitbreiding, die vorig jaar al voor de nodige beroering had gezorgd, werd met onverminderde ijver voortgezet. Aanvankelijk werd besloten om een ASK-23 te kopen. Toen de levertijd te lang bleek te zijn, kreeg de discussie een verrassende wending: in plaats van te kiezen tussen een toestel tussen Ka-8 en Astir in en een toestel in de standaardklasse, besloot men maar allebei te kopen, dat wil zeggen, een goede gebruikte Grob 10 IIB en een splinternieuwe LS-4. De LS-4 werd meteen besteld. Voor de Grob werd een advertentie geplaatst. Toen de Grob niet te verkrijgen bleek, werd een Ka-6 CR gekocht. Beide kisten arriveerden laat in het jaar, te laat om in het hoogseizoen gebruikt te kunnen worden. De eerste ervaringen met de plastic nieuweling waren zeer gunstig.

De start geeft geen enkel probleem, al moet men er wel een beetje op letten dat men in het begin niet al te steil gaat; het zelfde effect als bij de Ka-8. Nadat men ontkoppeld heeft en de BOKS gedaan, kan het wiel ingetrokken worden. Men hoort dan: "sssjp" en het wordt ineens een heel stuk stiller. Ook de zwaartepuntshaak wordt mee naar binnen getrokken. Men krijgt dan een totaal "schoon" vliegtuig. Boven vallen de goede coördinatie en de lichte besturing meteen op. De kist is behoorlijk fel op de rolroeren, maar geeft geen zenuwachtige indruk.

Een iets minder jeugdig vliegtuig, de Grunau Baby 2B, beleefde de tijd van zijn leven. Van 4 tot en 7 mei ontving de vliegende zuigeling talloze leeftijdsgenootjes uit binnen- en buitenland. De Vereniging Historische Zweefvliegtuigen had namelijk het Axelse vliegveld uitgekozen voor haar vijfde oldtimer-meeting. Er vielen diverse interessante toestellen te bewonderen. Zo waren er onder andere drie Prefects, twee Ka-6-en, een Ka-2, een Rhönlerche (jawel!), een Coudron (een side-by-side tweezitter van Franse makelij, bouwjaar 1944-1945), een Sedbergh (ook side-by-side) met Engelse registratie en twee Goeviers (eveneens side-by-side), waarvan er een helemaal uit Friesland kwam. Zelfs een Doppelraab was van de partij. De Doppelraab is een toestel dat in de jaren 1949-1950 is gebouwd naar een ontwerp van Fritz Raab. Het is een tweezitter met afmetingen van een eenzitter, met één stuurknuppel, die ook

door de instructeur vanaf de 26 cm hoger gelegen tweede zitplaats bediend kan worden, zonder enige belemmering. De instructeur beschikt hierbij wel over een eigen voetenstuur. Pilote Marijke Waalkens deed op 5 mei een verwoede poging met het opmerkelijke vliegtuig boven te blijven.

Edoch, het hoopvolle verlangen naar stijgen bleef uit en de terugweg naar het aanknopingspunt naast de lier leek een parachutesprong. Het verkorte circuit ging over de camping en de lierist keek verbaasd naar een gast. Na de Zeeuwse babbelaars is het Zeeuwse dalen nu ook bij mij bekend. Neemt niet weg dat de sfeer, hulpvaardigheid en gezelligheid een subliem oldtimer-treffen in mijn herinnering achterlaten. Het Raabje gaat weer kwispelstaartend naar Friesland terug.

Geert van Duyse nam van 27 juli tot en met 3 augustus deel aan de juniorenwerdstrijd in Venlo. Met zijn Ka-8 wist hij het hoogste aantal punten in de C-klasse bijeen te vladden, goed voor de eerste prijs! Een mooi resultaat, vooral omdat het niet altijd van een leien dakje was gegaan.

Tien kilometer voor Venlo zit ik op 400m. Mijn kansen dalen met het moment. Ik steek in de richting van het veld. Vijf kilometer uit besluit ik te landen, omdat ik zeker niet boven de 100 m kan finishen en ik een mooi veldje onder mij heb liggen, vlak langs de Maas. Na de landing ben ik blij dat ik dat besluit heb genomen, want de vlucht is nu veilig afgelopen.

Ik moet toegeven dat het heel moeilijk is om in de spanning (Haal ik het, of haal ik het niet?) je kansen nuchter af te wegen en te besluiten om te landen, en dat zo vlakbij het doel.

Maar dit was maar één hoogtepunt in de lange lijst van prestaties. Dertig E.Z.A.C.-ers en N.J.H.C.-ers kwamen solo, drie zweefvliegbewijzen werden uitgereikt, drie 5-uursvluchten en 61 (!) overlandvluchten werden gemaakt, terwijl Antoine Dobbelaar de C-instructiebevoegdheid verwierf. Met 4833 starts en ruim 1152 vliegreuren, een gemiddelde van 14,3 minuten, was 1989 een zeer succesvol jaar.



Zweefvliegen geen elitair sport

AXEL - Steevast wordt er over 'kisten' gesproken. Ook de vlootcommissie, de veldleiding, de K-8 en de ASK-21, het vlaggeschip, passeren de revue. Bij een dergelijke jargon moeten we denken aan de mensen die het stilletjes doen. Bijvoorbeeld bij de EZAC (Eerste Zeeuwisch-Vlaamse Aero Club), een club die na de woelige beginjaren zijn vaste stek lijkt te hebben gevonden op het Smitschorre-terrein in Axel.

Luc Ringoot is de nieuwe voorzitter van de EZAC. In de bijna vijftienvijftig jaar dat de zweefvliegers in de regio actief zijn is er veel veranderd. Zweefvliegen wordt, volgens de mensen die Zeeuwisch-Vlaanderen regelmatig van bovenaf bekijken, ten onrechte nog steeds betiteld als een dure sport.

Ten zuidwesten van de gemeentelijke Axel, achter de watertoren, ligt het zweefvliegveld van de EZAC. Op 51 graden, 15' 3" noorderbreedte en 3 graden, 53' 30" oosterlengte en zes meter boven zeeniveau, zoals de brochure het uiterst exact aanduidt. Op het terrein Smitschorre, dat eigendom is van Staatsbosbeheer, zijn verder een golfclub en motorcrossers actief. Een mooi recreatiegebied op particulier initiatief, aldus Luc Ringoot (46) die de voorzittershamer opnieuw ter hand neemt. Ringoot, al twintig jaar lid van de club, was ook in het jaar '79-'80 de praeses van de zweefvliegers, maar moest toen doortrekken naar het buitenland die bestuurfunctie beëindigen. Hij heeft ook vele jaren het secretariaatschap vervuld.

In 1965 streken de vliegers voor het eerst neer in de gemeente Hulst. Op een veld in Grauw kon

worden gedemonstreerd. Tot besluit werden de gevlekte vlievoeters weer toegelaten voor de produktie van vers afval, aldus een verslag van het desbetreffende jaar.

In 1974 vestigde de club zich op het Smitschorre-terrein. Luc Ringoot geeft aan: „De gebouwen, waaronder enkele hangars en een nieuwe kantine, zijn eigendom van de vereniging. aannemer deed de casco's de rest hebben we allemaal gedaan. Het gebied Smitschorre was eerst van de Domeine Staatsbosbeheer het terrein eigendom heeft, wordt er o handeld over erfpacht. To toe huurden we elke keer een periode van drie jaar. I stemming zweefvliegveld vast. We zijn optimistisch. Naast de 'kisten' zijn ook materialen, zoals lieren, ten, grasmaaiers en aanhang noodzakelijk om de stille te kunnen beoefenen. Een pling waar de instructeurs dert verenigingsleden, ku overnachten compleetert h heel. De tien 'kisten' die de inmiddels bezit, hebben een vangingswaarde van 350.000 gulden. De oudste stellen zijn van hout gemaakt. Ze wegen ongeveer 200 kilo. Ze meeste toestellen bij de bestaan uit een met linne spannen staalbuisframe. aan dient men regelmatig o houd te piegen. Het laats kochte vliegtuig, de ASK, gemaakt van epoxyhar weegt bijna vierhonderd. Doordat het vleugelopp groter is en men harder vliegen vanwege de massa grotere afstanden haal Sommige toestellen tanken water om zo grotere afstand kunnen afleggen.

vliegtuigen is er een limiet. Wanneer leden zich aanmelden met een eigen kist is dat natuurlijk geen probleem. Van de ongeveer honderd leden is een derde afkomstig uit een Zeeuwisch-Vlaanderen, een derde uit België en een derde uit de rest van Nederland. „Er bestaat een redelijk verloop. Voor sommigen is het allemaal te veel werk. We heb-

Er worden ook zomerkampen gehouden, waarin een twee-weekse opleiding wordt gegeven. Daarna gaat meer dan de helft van de cursisten alleen de lucht in. Inclusief jaarcontract, overnachting en voeding komt zo'n vakantie op ongeveer 1500 gulden. De instructeurs, de veldleiding en de mensen die de lier bedienen leveren dan allemaal



Bear Selen tijdens de veiligheidsavond in de vliegtuigwerkplaats. Officiële bijeenkomst na de crematie van de oude Glijhoek.



1990 begon - letterlijk - stormachtig. In januari blies een krachtige storm de dakplaten weg van de oude hangar, die al 16 jaar de zwaarste stormen had getrotseerd. Maar nu had het oude, trouwe gebouw er dan toch de brui aan gegeven.

Aanvankelijk zag het er somber uit: er was geen tijd en geen geld voor nieuwbouw. Gelukkig bleek dit achteraf mee te vallen en konden plannen worden gesmeed voor de bouw van een nieuwe vliegtuiglods. Deze zou in de zelfde stijl worden opgetrokken als het clubhuis: betonnen vloer, staalconstructie, groengekleurd golfplaat en soepel rollende schuifdeuren.

Deze winter wordt er ter vervanging van de betonlods een nieuwe lods gebouwd van 15 x 35 meter (de oude betonnen lods was 12 x 30 meter) in staalbouw met betonvloer. Hiertoe dient de betonlods eerst afgebroken te worden; er overheen bouwen geeft te veel praktische en technische problemen. Zo spoedig mogelijk (na of tijdens de afbraak) uitzetten van funderingen, waarbij geprobeerd zal worden alle graafwerk machinaal te laten doen. Na het stellen van de fundering zal het beton gestort worden. Geprobeerd moet worden het beton met een mixer te laten komen en alles in een keer te storten. Dit zal een aantal mensen een vrije middag kosten, maar wij weten zeker dat dit opweegt tegen het zelf beton draaien.

Na het stellen van de vloerpanelen en wapening kan de betonvloer gestort worden, liefst in een keer. Voor het storten kunnen we kiezen: met een kruiwagen beton uitrijden of een betonpomp c.q. transportband. Een band is ongeveer net zo duur als een pomp. Onze voorkeur gaat uit naar een pomp (het andere werk weegt niet op tegen de relatief geringe kosten). Als de betonvloer ligt, komt de aannemer de staalconstructie zetten. Hierna moeten wij zelf de wanden maken. Na voltooiing hiervan komt de aannemer terug om het dak te leggen en de goten te monteren, waarna wij zelf de regenwaterafvoer verder afmaken.

Afhankelijk van de tijd en het geld zal bekeken worden in hoeverre de binnenzijde afgewerkt kan worden, waarbij de grootste klus het elektrisch is met verlichting en stopcontacten.

Duidelijk was in ieder geval dat het weer een degelijk staaltje van ouderwetse E.Z.A.C.-bouwkunst zou worden, dit keer onder leiding van Erik van Geetsum, Cor Polderman, Jacques de Baar en Wim Muller.

De Festus-trofee werd dit jaar met de nodige omhaal uitgereikt aan Mieke Reinders voor haar grote inzet als penningmeester. Na het overlijden

van Frans Dekker in 1988 zag zij zich onverwacht voor deze zware taak gesteld. Sindsdien heeft zij het penningmeesterschap nauwgezet uitgeoefend, vaak ten koste van veel vrije tijd. Een terechte hulde, dus.

Belangrijker dan vliegplezier is de vliegveiligheid. Dit wordt bij de E.Z.A.C. maar al te goed beseft. Niet voor niets is de Axelse vliegclub een der veiligste van het land. Om dit zo te houden werd op 3 maart een 'vliegveiligheidsavond' gehouden. Als sprekers waren Jan de Jongh en ex-wereldkampioen Baer Seelen uitgenodigd, beiden lid van de Commissie Instructie en Veiligheid. Jan de Jongh begon met een overzicht van vermijdbare en te vermijden ongevallen. Hij besloot zijn betoog met de conclusie dat zweefvliegen meer dan alleen maar vliegen is. Baer Seelen liet zijn gehoor profiteren van zijn ruime ervaring als wedstrijd- en overlandvlieger. Zijn voordracht spitste zich toe op het minimaliseren van de risico's van een buitenlandland. Een van zijn wijze uitspraken luidde: "Een uitstekende piloot gebruikt zijn uitstekende inschattingsvermogen om te voorkomen dat hij zijn uitstekende vliegcapaciteiten moet tonen." Op prestatiegebied was 1990 een uitstekend jaar. Halverwege het seizoen, op 23 juni, kon worden gemeld dat het aantal overlandvluchten vanuit Axel op dat moment al meer dan 30 was. Alleen al in de week van Hemelvaart werden 3100 overlandkilometers gevlogen. Met zes vluchten van meer dan 300 kilometer, als driehoek of retour, had het seizoen toch wel een vliegende start gemaakt. In de hele geschiedenis van de E.Z.A.C. konden maar drie van dergelijke prestaties worden waargenomen.

Een prestatie van geheel andere aard, maar niettemin een prestatie, was het feit dat de vliegtuigwerkplaats officieel werd erkend. Nico Hoenkamp, Willy van Duyse en Erik Groeneweg komt hiervoor alle eer toe. Verder kwamen weer veel enthousiastelingen solo en werden zweefvliegbewijzen uitgereikt aan Frank Verhelst en Leander Fonteyn. Erik van Geetsum rondde zijn opleiding tot B-instructeur af.

In 1990 werd met de clubtoestellen een recordaantal starts gemaakt: 6473 stuks. De totale vluchtduur was 1758 uur en 50 minuten, hetgeen het vluchtduurgemiddelde bracht op 16,3 minuten. Hiermee was het oude record, van 1986, royaal gebroken met 1,6 minuten.

Oud leden dag:
 Oud lid Eric de Lyon geïnspireerd door David Lindenbergh.
 't Past allemaal in de nieuwste hangar.
 Uitbundigheid op de feestavond.
 Pagina hiernaast, Nico Hoencamp onderscheiden.



Op het moment dat deze woorden geschreven worden, zijn er nog precies zeven weken te gaan, voordat het grote spektakel in het luchtruim boven het Axelse recreatieterrein Smitschorre losbarst: de jubileumshow op 31 augustus. De voorbereidingen voor die dag zijn in volle gang.

Het aanbod van deelnemers wordt weer groots. Er zijn al vele toezeggingen. Natuurlijk ons eigen veldteam de Grasshoppers, Seaking, Bonanza en andere bekende acts, maar ook nieuwe zoals uit Engeland een Bulldog (!?), mogelijk een Spitfire en de B25-bommenwerper, de machtige machine uit de Tweede Wereldoorlog.

Op 11 mei werd een voorproefje genoten door leden, oud-leden, familieleden en andere genodigden op een speciaal voor hen georganiseerde feestdag. Een van de hoogtepunten vormde de 10.000-ste vlucht van chef-instructeur 'Snoerie' van der Heijden. Het was geen toeval dat deze 10.000-ste vlucht uitgerekend op deze dag kon worden gemaakt; het lot was een handje geholpen.

Half april had 'Snoerie' nog ruim 11 vluchten te gaan. Collega-instructeurs in Eindhoven waren verbaasd bij het overnemen van hun diensten en dat nog wel zonder tegenprestatie.

Het idee om op 27 april 's morgens om 6 uur in Axel te beginnen, met ontbijt op de startplaats, sloeg aan. Een gezellige drukte vroeg in de ochtend en enthousiasme genoeg om hem aan 38 starts te helpen.

Een week later in Eindhoven. Leerlingen die nog nooit hadden gesleept, waren bereid mee te passagieren. Tussen de buien door werden binnen het uur 12 sleepstarts gemaakt. Opslepen tot 150 m, landen bij de kabel en wegwezen weer. Genoten hebben ze, niet van de vluchtduur, maar van de 12 verschillende landingstechnieken.

En zo kon 'Snoerie' op 11 mei zijn 10.000-ste start maken, samen met zijn dierbare Anneke, om vervolgens te laten zien hoe het (vliegen) niet moet, in een van zijn bekende 'crazy flights'.

Op het programma stond nog een historische vlucht: de 100.000-ste vlucht in het 25-jarig bestaan van de E.Z.A.C. Aan Piet Modder, de eerste voorzitter en een van de oprichters, en Luc Ringoot, de huidige voorzitter, viel de eer te beurt om deze jubileumvlucht te maken.

Als derde hoogtepunt van deze dag mag niet onvermeld blijven de uitreiking van het zilveren ere-insigne van de Koninklijke Vereniging voor Luchtvaart aan Nico Hoenkamp. Hij kreeg deze

onderscheiding uit de handen van Niels Visser, secretaris van de afdeling Zweefvliegen. Nico Hoenkamp is sinds 1967 als zeefvliegtechnicus verbonden geweest aan de E.Z.A.C. In deze periode heeft hij een belangrijk aandeel gehad in het opzetten van een officieel erkende werkplaats. Ook had hij in 1976 de Grunau Baby 2B volledig gerestaureerd. Vanzelfsprekend werd de dag afgesloten met een gezellig feest.

De Festus-trofee werd dit jaar uitgereikt aan vijf personen. Niet omdat de jury geen keuze had kunnen maken, maar in feite kwam de onderscheiding een geheel team toe, namelijk de barcommissie. Zoals bij veel clubs, maar in ieder geval bij de E.Z.A.C., vormen de barinkomsten een belangrijke bestaansbron van de vereniging. Hiervoor is een goed georganiseerde bar nodig. Welnu, daarvoor hadden Karel Kok, Kees den Boer, Rob van Egmond, Els van Duyse en Julianne Allonsius weten te zorgen en dit werd dan ook terecht beloond.

Het jaar is nog jong. Maar toch waren op 31 mei al 16 overlandvluchten met clubtoestellen gemaakt, waaronder twee met de 'gouwe ouwe' Grunau Baby 2B over afstanden van 64 en 76 kilometer! Ook had het leger solisten er al twee nieuwelingen bij gekregen. Als deze trend doorzet, dan wordt 1991 een grandioos jaar.



Nawoord

Wat eens begonnen was als een initiatief van een paar 'vlieggekken', pardon 'vliegenthousiasten', groeide in 25 jaar uit tot een volwassen vliegbedrijf. En nog steeds zijn er plannen. Deze zijn uitgewerkt in een strategisch plan voor de komende tien jaren. Op het lijstje staan: zekerheid verkrijgen over de status van de verblijfsplaats in Axel, inspelen op de plannen van de gemeente om de recreatieve functie van de Smitschorre verder te ontwikkelen, aandacht voor maatschappelijke ontwikkelingen op het gebied van veiligheid, milieu en energie en verdere ontwikkeling van de vloot.

U zult nog veel van de E.Z.A.C. horen. Tot een volgende mijlpaal.



Omslag foto's:

Voorpagina: de 100.000 ste vlucht net na de landing.

Achterpagina: de EZAC zoals het hoort, vanuit de lucht.

Op deze pagina's: ingrediënten voor de EZAC tradities.

