

Verschijnt driemaandelijks
Verantw. uitgever: Paul Keuning - Stam 26 - 1275 CJ Huizen NL
Afgiftepunt voor België: E. Leybaert - Schoonhoudtstraat 117 - 9111 Belsele

PLUS 3



Henny Doppegieter en Leen Jansen bij Ka-7 PH-283,
die toen nog in de gele Terlet-kleur rond vloog.



**EERSTE ZEEUWS-VLAAMSE
AERO CLUB
EZAC 35 JAAR**

SEPTEMBER 2001

LOSSE
VERKOOP F 5,-

AUTOBEKLEDING
TECH. WEEFSELS
MEUBELSTOFFERING
TENTEN/ZEILMAKERIJ



ZONWERING
ROLLUIKEN
VERANDA'S
RAMEN EN DEUREN

NOENS b.v.

Meekrapweg 26. 4571 RX Axel - Tel. 0115-562238 - Fax 0115-563033



Welkom bij Niels en Marcia

Weststraat 10 - Axel

VISHANDEL



WESTSTRAAT 33 AXEL

TEL. 0115-561482 VANUIT BELGIË: 00/31-115561482

van der
PEIJL TECHNIEK
WESTERWHEEL TECHNIEK

Nieuwendijk 88,

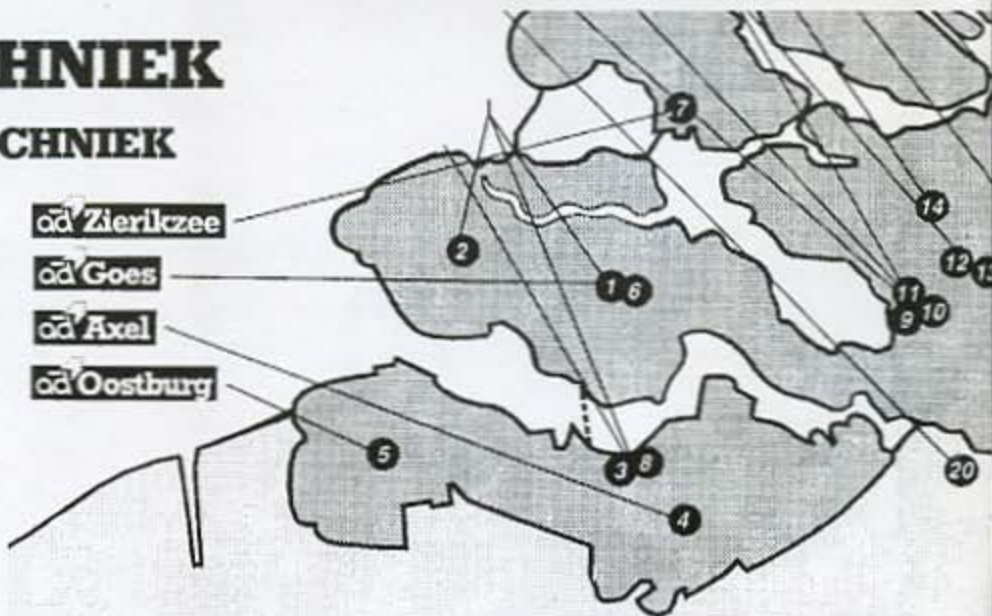
4571 LK Axel

Postbus 3

4570 AA Axel

Telefoon 0115 - 561841

Fax 0115 - 564696





PLUS 3

35 jaar EZAC

25^e JAARGANG NR.3



Vliegveld Smitsschorre
Axel 0115-562066

EZAC Bestuur

Peter Smet voorz.
Erika Roegies secr.
Peter Bickel penningmr.
Brian van Acker
Wout Bakker
Dirk Hamerlynck
Henk Stadhouders

Secretariaat

Erika Roegies
Joh. Bilderstraat 51
2596 EE Den Haag
070-3262480
ezac35@hotmail.com

Penningmeester

Peter Bickel
Sperwerstraat 63
3362 EP Sliedrecht
J privé 0184-419769
bank 42.91.38.482 ABN-AMRO
giro 746221 penn. EZAC

Redactie

Paul Keuning
Marijke Smet
Nele van de Broeck
redactie-adres
Stam 26 - 1275 CJ Huizen
p.keuning@wxs.nl

EZAC Homepage

<http://home.wxs.nl/~rappange/ezac/>

kopijdatum jan-nummer
vr 21 december

Voorwoord

Barendrecht, 19 juli 2001.

Beste EZAC-er, oud EZAC-er, overheid, sponsor en anderszins bij de EZAC-betrokkene,

Voor u ligt de uitgave van de 'Plus 3' ter gelegenheid van ons 7^e lustrum. Vandaag op de kop af 35 geleden werd de Eerste Zeeuws Vlaamse Aero Club opgericht.

35 Jaar begint de omvang van een hele historie te krijgen. Dat besef je pas goed, als je de kinderen van de beginnersgeneraties van de EZAC nu volop ziet vliegen. Ik vind dat een feest om te mogen meemaken!

Het is een open deur als ik zeg, dat in die 35 jaar veel is gebeurd. Dankzij onder meer pioniersarbeid van de oprichtersgeneratie. Ik denk daarbij vooral aan het jarenlang trekken en sleuren aan de vereniging door Henny Doppegieter, één van onze eerste voorzitters, en zijn kompanen. Maar ook door de nodige activiteiten, met name rondom de verschillende lustra, en een grote mate van zelfwerkzaamheid in het algemeen, is de EZAC geworden wat zij nu is: een financieel gezonde vereniging met een, qua aantallen althans, vrij stabiel ledenaantal, een langdurig pachtcontract, een goede huisvesting en dito vlootcapaciteit, waaraan onze nieuwste aankoop, de prestatietweezitter Duo Discus Turbo, volgend jaar nog zal worden toegevoegd. Tenslotte heeft de vereniging goede en door ons gewaardeerde betrekkingen met de KNVvL, de gemeente Axel, Staatsbosbeheer en onze buurverenigingen. Het spreekt vanzelf, dat we een gezonde vereniging willen blijven, maar daar kom ik elders in dit nummer op terug.

Kenmerkend voor de afgelopen lustra is steeds geweest, dat de EZAC door de lustrumactiviteiten een mijlpaal kon zetten zonder de contributie te verhogen anders dan met de inflatie. Zo kon een nieuwe hangar worden gebouwd of een kist worden gekocht. Dat kon steeds dankzij acties waaraan alle leden hun steentje bijdroegen.



Ook nu weer trachten we een aantal zaken gerealiseerd te krijgen. Zo behoeft de camping dringend uitbreiding om de jarenlange wachtlijst weg te werken; er moet een goede waterleiding worden aangelegd, onze DAF is nodig aan vervanging toe en onze veldtrekkertjes behoeven eveneens vervanging of ingrijpende renovatie.

En ook nu zijn er een aantal activiteiten georganiseerd, waarbij een beroep op alle leden is gedaan om de doelen te kunnen invullen. Snoerie speelt hierin de bezielende voortrekkersrol. Terwijl ik dit schrijf is er een kamp aan de gang speciaal voor Jeugd Luchtvaart Opleiding, hetgeen gesubsidieerd wordt door het Ministerie van Defensie. Dankzij de inzet van een aantal leden (en enkele niet-leden) zal dit kamp naar verwachting succesvol afgerond zijn, als u deze lustrumbijdrage leest.

Een andere activiteit is de grote sponsoractie, waaraan een loterij is verbonden. Maximaal 350 loten worden verkocht, met veel prachtige prijzen. We zijn goed op weg, maar kennelijk is het gevraagde bedrag per lot ligt voor een aantal mensen aan de hoge kant. Toch zijn er velen, die bewondering hebben voor onze mooie club en de grote mate van zelfwerkzaamheid, die daaraan ten grondslag ligt. Een aantal van hen is graag bereid hiervoor eenmalig een bijdrage beschikbaar te stellen.

Help, en dan richt ik me hierbij ook tot de niet-EZAC-ers, die dit lezen, de EZAC weer een mijlpaal te laten zetten!

Brian van Acker is met zijn team druk doende om onze lustrumdag in te vullen. En ik heb begrepen, dat hij een aantal verrassingen, vliegende en niet vliegende, in petto heeft!

Ik verheug me u allen op 1 september te ontmoeten. Laten we er een spetterend lustrumfeest van maken!

Peter Smet,
Voorzitter.



De historische vloot op bezoek bij de EZAC op de oldtimermeeting in '89



Peter Smet, voorzitter

35 JAAR, OF HET VERANDERDE GEZICHT VAN DE EZAC

Dàt we een mooie vereniging hebben heb ik in mijn voorwoord aangegeven. Een stabiel ledenaantal, een ruime vlootcapaciteit en goede behuizing zijn daar de bewijzen van.

Maar het is niet altijd zo geweest en het is zeker niet vanzelfsprekend, dat we het zo kunnen houden!

De beginperiode van de EZAC werd gekenmerkt door een ware pioniersgeest. Ik heb als jonge jongen toen gezien, hoe een relatief klein aantal mensen de club door heel veel moeilijkheden loodste. Ik herinner mij nog goed, dat ik vakantiewerk, deed op het bedrijf van Hennie Doppegieter, onze toenmalige voorzitter. Wat mij opviel was, dat tenminste de helft van de telefoontjes die binnenkwamen betrekking hadden op de EZAC. Een moeilijke periode was er ook toen de club in Hulst weg moest en er niet meteen een alternatief was. Wij konden uiteindelijk in Hoek terecht. Dankzij de steun van Piet en Leu Vermue, die ons hun hangar ter beschikking stelden voor de stalling van de kisten. En uiteindelijk landden we in 1974 in Axel. Ik kan u verzekeren, dat het geen sinecure is om een vereniging te verhuizen. Het was dus de bedoeling daar te blijven. Maar ons verblijf in Axel kreeg pas een steviger basis, nadat het veld waarop wij vlogen, van Domeinen overging in handen van Staatsbosbeheer. Het later afgesloten pachtcontract stelde de continuïteit van ons verblijf veilig en daarmee de continuïteit van de vereniging op dat punt. En dat maakte het afsluiten van het pachtcontract de moeite waard, ondanks het feit, dat het jaarlijks een fors deel van ons budget opslokt. Tegelijkertijd werd aan alle kanten gebouwd aan de club. Er

kwamen meer vliegtuigen; plastic vliegen deed zijn intrede, de lier werd verbeterd, de hangars verschenen en in 'De Glijhoek' werd menig sterk verhaal verteld.

Ik heb het toen wel gezien, maar pas later beseft wat dit heeft betekend voor de club en voor de mensen, die de kar trokken.

De groei van de EZAC vergde ook een betere organisatie. Was het in de begin- en middenperiode, laat ik het maar zo noemen, een beperkt aantal mensen, die hun enthousiasme overbrachten op een aantal andere leden en daarmee de motivatie losmaakten bij die mensen om die lier te bouwen en om die hangar te realiseren, later kwamen we er daarmee niet meer. Door meer vliegtuigen en meer materieel is er ook meer werk aan de winkel, als je het vliegen ten minste betaalbaar wilt houden, en dat wilden we. Gelukkig waren er ook meer leden. Om het werk eerlijker te verdelen was een strakkere organisatie gewenst. Er werd ingevoerd, dat van eenieder werd gevraagd, afhankelijk van het aantal starts, een aantal uren te werken. Voor de belangrijkste aandachtsgebieden werden coördinatoren aangesteld en één supercoördinator (Cor Polderman heeft dat jaren gedaan), die er gezamenlijk voor zorgden dat het winteronderhoud werd uitgevoerd. Met deze structuur werd een hoog niveau van functioneren bereikt.



En dat hoge niveau willen we zo houden. Maar het is geen vanzelfsprekendheid, dat ook gebeurt. De laatste jaren zien we in toenemende mate ontwikkelingen binnen en buiten de vereniging, die ons als bestuur, doen nadenken over hoe we met z'n allen optimaal kunnen blijven genieten van het vliegen tegen een blijvend betaalbare prijs.

Hierna zal ik kort ingaan op die veranderingen.

Niet alleen heeft de EZAC een ander gezicht gekregen door de groei. Ook het ledenbestand verandert. Een voorbeeld. Circa 25% van ons ledenaantal bestaat uit jeugdleden, die de afgelopen 4 jaar lid zijn geworden. Het aantal nieuwe leden is nog groter. Op zich een hele positieve ontwikkeling. Maar deze leden zijn de vereniging binnengekomen in een tijd, dat alles er was en alles er stond, zonder kennis te hebben van de historie. Deze leden kijken anders aan tegen de vereniging dan de 'oude hap', die een club in opbouw aantreffen en hun mooie kist nog bij elkaar moesten werken. Mogen wij verwachten, dat de nieuwe leden meteen dezelfde drive hebben als de leden, die de historie wel hebben meegemaakt?

Wellicht niet. Maar toch zullen zij vroeg of laat kernfuncties in de vereniging moeten vervullen, want het aantal leden, dat wel de historie heeft meegemaakt, neemt geleidelijk af. Hoe zorgen we ervoor, dat bij de nieuwe leden de motivatie en de betrokkenheid groeit om sleutelfuncties van de EZAC in te vullen?

Een andere verandering, die overigens niet alleen voor nieuwe leden geldt is, dat de mens in de huidige maatschappij de neiging heeft om van meerdere dingen te genieten in het leven. Dit betekent, dat de aandacht vaak verdeeld wordt over meerdere sporten en hobby's. De tijd, die wordt besteed aan het vliegen wordt gecalculleerd. En daarbij wil men een redelijke verhouding tussen vliegen en werken om te kunnen vliegen. Hoe zorgen

we ervoor, dat er toch voldoende input in de vereniging komt om gezond te blijven? Parallel aan deze veranderingen wordt de vereniging geconfronteerd met veranderingen van buitenaf. Er wordt steeds meer gevlogen en Europa wordt steeds meer als één gebied gezien. Gevolg is meer regelgeving, die leidt tot toenemende kosten. Denk daarbij aan de invoering per 1-1-2003 van transponders. Ik doe geen uitspraak over het al of niet noodzakelijk zijn daarvan, maar een feit is, dat de belangen van de zweefvliegerij in het algemeen klein zijn in vergelijking met die van de commerciële luchtvaart. Laat staan dat rekening wordt gehouden met een zweefvliegclub, die uit alle macht tracht de kosten laag mogelijke te houden. Hoe houden we de hoeveelheid werk voor eenieder binnen de perken en toch de kosten laag?

Tenslotte komt er steeds meer regelgeving in het kader van milieu en veiligheid op de grond. En alle maatregelen vergen inzet aan mankracht om ze uit te voeren. Denk aan het milieuhok.

En ook daarmee moeten we goed omgaan.

Deze veranderingen binnen en buiten de vereniging roepen de hierboven gestelde vragen op.

Als bestuur maken wij ons zorgen over deze samenloop van veranderende omstandigheden. We hebben een mooie vereniging, maar het is zaak om dat zo te houden. Wij werken aan oplossingen en in de komende Bijzondere Ledenvergadering in oktober zullen we daar uitgebreid aandacht aan besteden.

Ik vond het goed, om een breed publiek deelgenoot te maken van datgene wat onze vereniging in 35 jaar heeft bereikt, maar ik wilde hetzelfde publiek ook te laten weten, dat het niet vanzelf gaat. Het bestuur waardeert alle steun binnen en buiten de vereniging.



soort noodsituaties en dus kreeg Henny een hele emmer water over zich heen. Henny, die zich in die houding niet kon verzetten, droop drijfnat naar huis af.

Frans Dekker - een glaasje teveel op?!!

In de turbulente beginperiode waren er regelmatig wisselingen in het bestuur. Al in '70 maken we kennis met Frans Dekker, die later nog 18 jaar penningmeester van de vereniging zou zijn. Wie hem gekend heeft, weet dat Frans een uiterst bedachtzaam figuur was, zeer zuinig met de penningen. De latere bloei van de EZAC hebben we voor een belangrijk deel aan het spaarzame beleid van Frans te danken. Drank paste helemaal niet bij Frans. Hoogstzelden dronk hij wel eens een Martini. Er was nu iets te vieren, Frans had de financiering van de eerste Ka-8, de PH-414 rond gekregen. Als erkenning kreeg hij op de eerstvolgende ledenvergadering een knots van een bokaal. Henny fluisterde mevrouw Cattoir, de uitbaatster van de Koning van Engeland, in: "Tot de rand vol met martini!" Nu zit zo'n zilveren beker met een schroefje aan de voet vast. Daardoor lekte druppelsgewijs de martini. "Dat is zonde", vond Frans en telkens hield hij zijn glaasje onder de beker om het maar niet verloren te laten gaan. Dit was de eerste en de enige keer, dat Frans op het einde van de avond niet goed meer uit zijn woorden kon komen, hij was echt dronken!

Droogvliegbriefjes

Toen Henny de vliegclub leerde kennen in '67 Was er één crack onder de leden, Willy Kayser had zijn B-brevet al. Samen met Piet Modder, die ook al een paar startjes gemaakt had op Woensdrecht, schreven zij het theorieboek

over zweefvliegen en om de motivatie vast te houden werd er in de wintermaanden door hen theorieles gegeven in de Koning van Engeland. Zittend op een stoel met genoeg tussenruimte werd het starten en landen en het bochten maken droog geoefend. Zelfs stijgen en dalen werd levensecht nagebootst.

Toen Willy Verplancke zich in 1970 aanmeldde als lid bij de EZAC, vond hij het maar een belachelijk gedoe. Hij laste dus een frame in elkaar met een trekkerstoeltje, een afgezaagd kruiwagenhandvat als stuurknuppel en een echt voetenstuur. Nu kon iedereen na een complete cockpitcheck alle vliegbewegingen nabootsen en een heus droogvliegbrevet halen.

We hebben het allemaal voor elkaar!

Op de eerste ledenvergadering die Henny meemaakte gaf Piet Modder -voorzitter- een beeld van hoe de vereniging er voor stond. We hebben het allemaal voor elkaar gekregen:

- We hebben een veld.
Voor zolang als het duurde, dwz voor zolang de belangen van de firma Heyens en die van de zweefclub samen vielen. In '70 ging dat niet meer en moest er naar een ander veld uitgekeken worden.
- We hebben een lier!
Toen ik in de schuur bij Heyens ging kijken stond er stoffig in een hoek een sloopmotor.
- We hebben een vliegtuig.
Er was niet meer dan de toezegging van de KNVvL om het jaar daarop een Rhön van Terlet te huren.

Een beetje optimist moet je wel zijn als je wat nieuws begint, dat houdt je op de been. Piet Modder was de eeuwige optimist.



Eén van de zeldzame momenten van Frans Dekker aan een pilsje, samen met François Bolssens aan de bar in de Thermiekbelt.



Henny Doppegieter

Van de zes oprichters van de EZAC heeft er maar één daadwerkelijk zweefgevlogen.

Bij de oprichting van de Eerste Zeeuws Vlaamse Aeroclub op 19 juli 1966 waren het enthousiasme en de wil om te vliegen aanwezig. Er ontbrak nog wel het een en ander, zoals een vliegveld, vliegtuigen, een lier en een paar gebouwen. Altijd optimistisch blijven, de rest komt vanzelf.

Daarom werd er maandelijks vergaderd. Het bestuur bestond uit een bont gezelschap: een kruidenier, een garagehouder, 'n elektricien, 'n autorijschoolhouder, 'n aardappelcontroleur en een loonwerker. Alleen Piet Modder is later zelf aan vliegen toe gekomen. Willy had op Woensdrecht zijn B-brevet gehaald en Piet kennen de meesten nog wel als mede-eigenaar van de bromzwever. Alleen hij heeft jarenlang zweefgevlogen bij de EZAC.

Stapels papier werden geproduceerd om alles rond te krijgen met het veld (Rijk, provincie, gemeente, RLD). Wim Adriaanse, toen secretaris van de KNVVL werd bestookt met verzoeken om advies en hoe er vliegtuigen geleend, gehuurd, of gekocht konden worden? Voor een lier kreeg men bouw-tekeningen van de Luchtmacht. Verder waren er honderden telefoontjes nodig en dat alles werd in het begin uit eigen zak betaald.

Eén van de formaliteiten, nadat de vereniging bij de notaris was gepasseerd, was om hem koninklijk goedgekeurd te krijgen.

Robert Heyens was duidelijk niet gewend om post van de koningin te krijgen. Op de vergadering in november '66 ging hij plechtig staan. Als echte Hulstenaar vond hij het geen schande om zijn emoties te tonen en tot tranens toe bewogen ontvouwde hij de brief, die hij zojuist van Koningin Juliana had mogen ontvangen. "Ik heb hier het bewijs, dat onze vorstin ons niet vergeet, dat ze weet waar wij hier in Zeeuws Vlaanderen mee bezig zijn. Kijk de handtekening van de koningin en van minister Samkalden staan eronder."

Intussen werd er gebouwd aan een lier. Rond een oud Amerikaans motorblok met automatische transmissie werd met uiteenlopende losse onderdelen een lier in elkaar gelast. "Hou dit even goed vast", vroeg Piet Modder aan Henny. Een grote ovale dieseltank moest op zijn plek gelast worden. "Ga er maar onder liggen, dan heb je het meeste houvast." De inhoud van de tank was nog niet geheel verdampt en dat leverde een enorme steekvlam op. Piet treedt gelukkig kordaat op in dit



Anneke Doppegieter (in de Baby) en Monica van Vooren traden in de beginjaren vaak als bemiddelaar onder de jonge leden.



Hotel - Café - Restaurant Het Wapen van Zeeland



Markt 15
4571 BG Axel
Tel: 0115-563739
Fax: 0115-530025
E-mail: jchessing@hetnet.nl

Axel, Zeeuwsch-Vlaanderen, op de grens van België en Nederland.

Familie hotel, midden in de stad naast het gemeentehuis.

Verblijf 8 dagen op basis van half pension f 499,-.

Maak gebruik van de haal en breng service vanaf uw voordeur tot aan het hotel, kosten volgens vooraf gegeven opgave.

Speciale voorzieningen voor doven en slechthorenden.

Grote weekmarkt op zaterdag.

Geschikt voor o.a. studenten, en werkweken,

overnachting + ontbijt en dagschotel f 55,- p.p.



DAKWERKEN S.O.W.W.

- Alle dakwerken
- Gevelreiniging
- Ontmossen van daken
- Alle schoorsteenwerken
- Platforms: roofing, rubber, zink
- Vernieuwen van dakgoten in PVC, koper of zink

R. De Rudderstraat 25 - 9041 Gent - België.

Tel. & Fax 09/251 16 20

GSM: 0486 25 59 29

EEN CADEAU? WORDT HET EEN...?

OF Kiest u liever uit 300 andere modellen



Mauro Ronchi
DESIGNER



UW SPECIAALZAAK VOOR:

Gereedschap, Machines enz.

Maar ook voor:

Exclusief Deur-, Raam en Meubelbeslag

Postkasten gelakt of r.v.s. design

Voor een deskundig advies. Welkom!



KONRAAD'S

IJZERHANDEL AXEL v.o.f.
STATIONSSTRAAT 19

TEL.: 0115-561392 FAX: 0115-564859

DAG ANTHEUNIS
schildersbedrijf b.v.

	Bedrijf;	Winkel;
Voor al uw	Schilderwerk	-verfmaterialen
	Behangwerk	-behangboetiek
	Beglazingswerk	-glas op maat*
	Belettering	-ook logo's*
	Decoraties	-kleuradviezen
	Restauratie	-verftechnisch advies

KUNSTGALERIJ iedere 2 maanden een nieuwe tentoonstelling.

-10% kassakorting bij al uw aankopen
in de winkel (*met uitzondering)

Weststraat 62 - 4571 HM Axel



De eerste vluchten in '67

In mei van dat jaar kwam de PH-252 met een sleep door de lucht vanaf Terlet. Pema, die eigenlijk Willy Kayzer heette – zijn bijnaam is een afkorting van Peter Maas de naam van zijn kruidenierszaak – mocht wegens verdienste mee op die vlucht als passagier in de Rhön. Nu kon er echt gevlogen worden! Gast-instructeur van Soest kwam van Woensdrecht. Hij had nog niet zoveel ervaring, z'n duizend meter hoogtewinst moest hij bijvoorbeeld nog halen, net als zijn 5 uur. Overland was hij helemaal nooit geweest.

De lier was met een auto aan de haak reeds uitgetest en in orde bevonden. Die auto was met een vaart van 80 à 90 kilometer per uur zigzaggend over het veld getrokken, power enough!

Nu heeft een lier met een automatische versnellingsbak tijdens een zweefstart een duidelijk nadeel. Elke keer dat er overgeschakeld wordt, houdt hij even in. Tijdelijk is er geen trekkracht, het vliegtuig daalt even om dan in de volgende versnelling weer de normale snelheid en stand te krijgen. Dat gebeurt tijdens een start dus vier keer! Op een veld van 850m mag je blij zijn als je 230m hoogte haalt. Lieristen hadden we niet, alleen handige bliksems zoals Willy Verstraetate, die de lier in elkaar geknutseld hadden. Tot drie keer toe ging dat met horten en stoten goed. De vierde keer kwam er een kabelbreuk op 80 meter, dat was even slikken.

Instructeur van Soest zag geen andere mogelijkheid dan uit te wijken naar een naastgelegen akker. De hoop bieten die daar lag kon niet meer ontweken worden. De PH-252 moest terug naar Terlet voor een reparatie

aan de vleugel. De schade bedroeg 1800 gulden, die door de zes bestuursleden op tafel gelegd werd. François Bolssens betaalde niet mee aan de reparatie, omdat er met vliegen niet op hem was gewacht, maar hij droeg wel 300 gulden bij aan de tekorten van de clubkas. Met veel gratis reclame voor de zweefvliegclub in de vorm van krantenartikelen had de vereniging naast het bestuur al een kleine twintig belangstellende leden. Contributie kon er nog niet geheven worden, zolang er niet gevlogen werd. Het gevolg van dit ongeluk was wel, dat de helft van de leden bedankte als lid. Bewezen was dat vliegen gevaarlijk was!

Een geluk bij dit ongeluk was wel dat in de winter 67-68 tijdens een zware storm de muur van de schuur waar de vliegtuigen in stonden, omwaaide en dat de Rhön waarschijnlijk total loss was geweest als hij daar nog in stond.

Cursus Terlet

Om toch te ervaren wat vliegen was, tekenden de overgebleven leden in de zomer van 1967 in voor een week cursus zweefvliegen op Terlet.

Vier van de vijf dagen was het bereslecht weer. Er kon niet gevlogen worden. EZAC-ers wisten toen al hoe je ondanks alles de stemming erin kunt houden. Met veel moppen, zothed en elkaar voor de gek houden en met een nog grotere hoeveelheid bier – gemiddeld 100 pilsjes p.p. in die week! – lukte het opperbest om vrolijk te blijven.

Jacques Tulp, die toen Dorus net had leren kennen vond het wel een leuke bedoeling bij die Vlamingen en samen zijn ze sindsdien bij de EZAC blijven hangen.



Wim Adriaansen, Leen Jansen en Frits Gruisen bestuderen het weer tijdens het eerste NJHC-kamp. ('74)

De instructeurs van Terlet waren minder ingenomen met de Vlaamse veiligheidsdiscipline en legden zelfs eenmaal een startverbod op.

Op vrijdag, de laatste dag van het kamp, waren de weersvooruitzichten weer allerbelabberst, volgens de dienstdoend instructeur, Henk Frohwein. *Ga maar naar huis, hier wachten heeft geen zin.*

Bij Kruiningen zagen de EZAC-ers prachtige cumuli en achteraf hoorden ze dat er diezelfde dag vanaf Terlet een nationaal afstandsrecord gevlogen werd!

Zo zijn we aan de Baby gekomen.

Tijdens de cursus Terlet was er tijd genoeg om eens rond te kijken, ook in de werkplaats. Aan de muur hing daar onder het stof een kleine eenzitter, PH-213.

"Wat is daarmee aan de hand?" vroeg Henry.

"O niets, een beetje verouderd, daar is toch geen belangstelling voor," was het antwoord van Wim Adriaanse.

Zonder het bestuur te raadplegen vroeg Henry verder: "Wat moet die kosten?"

"Och ik weet niet, hij zal zo'n duizend gulden waard zijn."

"Verkocht," zei Henry. En zo kreeg de EZAC zijn eerste eigen vliegtuig.

Piet Vleesch Dubois, chef werkplaats van Terlet, vond achteraf dat Wim Adriaanse veel te weinig had gevraagd voor de Baby. Hij factureerde naast de 1000 gulden, nog eens 500 gulden voor de instrumenten. In een gewone gesloten vrachtwagen is de Baby toen naar Graauw gebracht, een ophaalwagen had de jonge EZAC nog niet.

Driemaal een vliegveld inrichten in vijf jaar tijd.

De opzet van de gebroeders Heyens om een motorvliegveld voor henzelf te hebben voor het sproei bedrijf en daarvoor de sportvliegers in te schakelen voor de benodigde vergunningen was aardig geslaagd. Toen het veld er eenmaal was, had de firma de zweefvliegers niet zo hard meer nodig en begonnen ze belachelijk hoge prijzen aan huur te vragen voor het gebruik van de zelf opgebouwde gebouwen. Er zou een havenmeester moeten komen, en zijn salaris moest natuurlijk mede opgebracht worden door de zwevers. Het signaal was duidelijk: we moeten hier wegwezen.

Als noodsprong werd uitgeweken naar het veld naast Piet Vermue in de Wijkhuypolder bij Hoek, niet ver van de Braakman. In dit veld graasden dagelijks de koeien, er was geen

hangaar. De vliegtuigen mochten gestald worden bij Piet en Leu. Elke vliegtag moesten eerst de koeien uit het veld gehaald worden, dan moesten de vliegtuigen gemonteerd worden. Inmiddels was er een Ka-8, de PH-414, bij gekomen naast de Rhön en de Baby. Tijdens het lieren vloog de koeienstront je om de oren. 's Avonds de kisten wassen was geen overbodige luxe!

Dat samen eten een plezierige, samenbindende activiteit is dat werd niet vergeten. Een hoop jongen leden: Peter Smet, Wout Bakker, Rini Verschelling, Tonny Wil, Luc Ringoot en David Lindenberg pasten makkelijk samen in de auto van Henry. Op naar een goed adresje in Terhole. David: "Ik ben iets vergeten. Henry wil je even terug rijden."

Henry: "Nee. . ."

Even later zegt David: "Henry stop even, want jij hebt je jasje nog niet."

"Jawel, dat ligt achterin de auto."

David: "Nee, ik heb het per ongeluk uit het raam laten vallen."

Partnerruil

Met die leuke jonge knullen hadden we veel aankoop van jonge meisjes. Maar zoals dat gaat, de connecties wisselden nogal eens. Eén van de meisjes had haar oog laten vallen op een andere liefhebber. De avances van haar eerste keuze werden op charmante wijze ontmoedigd.

Meisje: "Liefje je ziet zo bleek. Ben je een beetje ziek?"

Zweefvliegviendje: "Nee. . ."

"Heb je hoofdpijn? Ja, je hebt vannacht ook helemaal niet goed geslapen, ik zie het aan je. Weet je wat? Ga nu maar naar huis, dan kom je morgen weer vliegen als je fit en fris bent!" Hij pakte zijn fiets en ging weg naar Terneuzen. Even later kwam hij weer terug, want hij was wat vergeten. Zijn plaatsje in de tent was al bezet!

Doppen tellen in het druiphuis

Frits Gruisen was de barman in '73-'74. Hij hield van gezelligheid en hij wist zijn EZAC-klienten aan zich te binden met grote worsten. Met een kapmes hakte hij die in stukken en deelde dat uit onder het luidkeels schuine liedjes zingende EZAC-volk. Het werd gauw laat op zulke EZAC-avonden, maar dat vond Frits geen bezwaar. Ondanks dat hijzelf ook best een slokje meedronk, had hij een sluitende administratie. Elke kroonkurk van de geopende flesjes verzamelde hij in een bak op de bar. Voordat iedereen 's nachts om vier uur afdroop, werd het aantal doppen geteld en



gedeeld door het aantal aanwezigen. De kas klopte zo altijd en met het ingezamelde geld ging Frits de volgende ochtend na twee uurtjes slaap inkopen doen voor de volgende gezellige EZAC-nacht.

Dit alles vond plaats in een kotje van 4 bij 5 meter, waar het complete ledental van de EZAC bij elkaar op schoot in paste. Dit houten schuurtje had één nadeel: bij hevige regenval lekte het soms. "Wat moet je daar aan doen?" vroeg Frits. Teer erop, was het antwoord van Henny. Henny bedoelde: koop een rol asfaltpapier en maak dat op het dak vast, maar Frits nam het advies wat al te letterlijk. Een grote pot teer werd over het dak verspreid. Het gevolg was, dat als het een beetje lekker zonnig weer werd, dan dropen de teerspetters van het plafond op je kleren. Snel werd aan de binnenkant tegen het plafond een paar lagen landbouwplastic getimmerd. Dit hielp een beetje maar niet voldoende. Het druiphuis bleef zijn naam eer aan doen, totdat het eind '74 afgebroken werd.

Overland

Begin jaren zeventig was je al een hele piet als je rondvloog met een c-brevet. Zweefvliegbeijshouders waren echt *de* mannen. Zij mochten ook overland vliegen! Dat kwam er in de praktijk op neer dat je een

half uurtje onder een wolk bleef kleven om je toestel dan in een akker 20 km verderop neer te zetten. Terugkomen op je veld behoorde echt tot de onmogelijkheden.

Nu woont de moeder van Anneke in Roeselare, dat is de kant van Kortrijk op. Toen ze een keer bij ons op bezoek was, zei ik: "Ik kom je van de week een keer opzoeken. Ik kom met het vliegtuig." Dat werd natuurlijk als gekheid afgedaan, maar het werd echt thermisch die week en het lukte zonder problemen om hoog langs Gent te vliegen. In een akker achter het huis van mijn schoonmoeder landde ik. Dat trok meteen enig bekijks. Er kwam een jongen van een jaar of tien langs.

Henny: "Heb jij wel eens in een vliegtuig gezeten?" Henny moest even de EZAC bellen en had in de tussentijd bewaking nodig bij de Ka-8.

"Laat niemand aan het vliegtuig komen, ik ben zo terug". Twintig minuten later zat er een beteuterde scholier in de cockpit. De jongen zou veel te laat op school komen. Henny zei dat hij maar eerlijk moest vertellen dat hij geholpen had.

"Dat gaat de meester nooit nie geleuven, dat ik op weg naar 't school in nu vliegmaschien zat!"

Ook de moeder van Anneke was zeer verbaasd om piloot Henny op de koffie te krijgen.

Henny Doppegieter





Robbie van Egmond

Een geslaagde NJHC-zweefvliegvakantie in 1974

1 20-7 N.W. 5-7 8/8 str 283 Ka 7 lier 12.46 Axel 0.08 doopvlucht BB 86-55

Een bijzondere ervaring, nog nooit had ik gevlogen, zelfs geen enkele affiniteit met luchtvaart. Maar tijdens vakanties dien je toch eens iets anders te doen. Parachutespringen garandeerde 3 sprongen, zweefvliegen 15 starts. De keuze werd door de kwantiteit bepaald.

De jeugdherberg was zoals alle andere in Europa sober van opzet, zo was er bijvoorbeeld geen bar. Ook hier werd door het druiphuis de nodige kwantiteit gehaald, al wist ik dat niet op voorhand. Op het eerste gezicht leken alle ingrediënten voor een geslaagde vakantie voorhanden. Dat er om 8 uur al ontbeten werd en dat om 9 uur de kisten naar buiten geduwd moesten worden, dat die kisten de hele dag door over een 1200 meter lange akker geduwd moesten blijven worden, dat was bij de inschrijving niet zo duidelijk omschreven. Wel zouden er instructeurs en technisch bekwaam kader aanwezig zijn om ons te begeleiden. Deze begeleiding bestond er hoofdzakelijk uit dat wij toegeschreeuwd werden door ongewassen jongelingen die net uit de Zeeuwsch-Vlaamse klei getrokken waren. Het toeschreeuwen was bedoeld om die randstedelijke jochies en meisjes duidelijk te maken dat die Ka-7 snel teruggeduwd moest worden en dat het zeulen met die chutes best wat vlotter kon. Zelf staken die jongelingen geen hand uit de mouwen, hoewel, later op de dag, als de kisten binnen stonden, bleken zij geheel zelfstandig de bier-

glazen te kunnen hanteren. Oplettende lezertjes kunnen heden ten dage nog enkele van deze jongelingen herkennen binnen het instructeurs-corps en achter de bestuurstafel, inmiddels hebben zij het gebruik van water en zeep leren kennen. Hoewel wij inmiddels al twee kantines verder zijn, heeft het biergebruik geen grote wijzigingen ondergaan, daar is het herkennen van het oude (technisch bekwaam) kader het duidelijkst.

Met pijn in het haar (feestavond in de betonnen hangar) werd 's morgens 4 augustus afscheid genomen van het NJHC-kamp. Enkel wilden nog een startje maken (wij waren per slot nog clublid) in het gewone clubgebeuren. Vreemde zaken speelden zich af op de Smitsschorre, waar al 2 weken de kisten hadden gestaan stond nu de lier en andersom. Voor de hangar stond een motorkist die geland was met een motorstoring en op de startplaats liep een geheel ander (schoon) kader rond, namelijk de clubleden die niet aan het kamp hadden deelgenomen. Ook hiervan zijn er nog steeds die de zweefvliegerij



Luc Ringoot druk in gesprek met Tonny Will. Tussen hen in Frits Gruisen. Autentieke opname uit het 'Druiphuis' in '74



en de EZAC niet kunnen missen. Inmiddels hoeven zij ook niet meer zoveel te werken als indertijd. Want gedurende de rest van het jaar bleek wat die 35 leden allemaal voor werk hadden moeten verzetten om op Axel te kunnen vliegen. Een veld vliegbaar maken inclusief omheining, aan- en afvoer van water en elektrisch, hangaar en kantine verhuizen en dat alles tussen 1 januari en 20 juli, de dag dat het NJHC-kamp begon. Voor de eigen leden kon er pas na die tijd begonnen worden met voor zichzelf vliegen. Ook al was het geen eigen keuze het veld te Hoek te verlaten, het bleek vliegtechnisch geen slechte ruil, Axel was thermisch. Dat hadden de twee bestuursleden die de eerste start in de Ka 7 maakten al laten zien door meer dan een half uur weg te blijven. Het aantal starts in 1974 zakte naar 3001,

ondanks de 555 van het NJHC-kamp, maar het aantal gevlogen uren bereikte een recordaantal van 439. Alle werk was voor dat jaar nog niet gedaan, een kleuterschooltje kon worden overgenomen, maar moest natuurlijk nog wel worden afgebroken en weer opgebouwd. Nu stond er echter wel een volwassen kantine en beschikte de vereniging over een heuse vliegtuigwerkplaats. Dat het NJHC-kamp haar doel had bereikt bleek uit de aanschaf in het najaar van de rode acht, ook de vloot begon de kinderjaren te ontgroeien.

Ik hoop de schare werkers van indertijd, al dan niet gewassen, aangevuld met de mensen van daarna, nog vele jaren op de strip en in de kantine (wat is nou het leukst?) te kunnen begroeten.

78-74





Karel Kok

1991 Bouwen, vliegen en feesten

Een jaar waarin enorm hard is gewerkt en veel is gevlogen. Ook een jaar met een fantastisch vliegfeest en waarin we zelf veel te vieren hadden.

Bouwen

Een kwart eeuw EZAC, de club is al flink uitgebreid. In het vroege voorjaar werd er echter nog stevig getimmerd. Naast onze trots – de nieuwe hangar met clubhuis- verschijnt er een nog nieuwere hangar.

De Linnenkast zoals we deze hangar nu kennen heette toen nog hangar 2 en werd met vele EZAC handen gebouwd onder deskundige leiding van Zoef, Wim Muller, Cor Polderman en Sjaak de Baar.

Door het vele sneeuw en ijs gedurende het winterseizoen leek het er op dat de loods niet op tijd klaar zou zijn voor de eerste lustrumactiviteiten welke in mei zouden plaatsvinden.

Kikker in je bil

2^e paasdag 1991. Jan Braal en Wout Bakker hebben instructie. Jan heeft een idee en Wout voert het verder uit. De tijd was krap, om 12.00 uur werd een Puma helikopter verwacht van het Engelse leger. De EZAC moest snel zorgen voor een immense landingscirkel. Daar liep een handjevol EZAC'ers te sjouwen met zware betonplaten. Sjouwen en zweten tot er een prachtige grote ronde cirkel voor de hangar was gemaakt.

Er werd gewacht en gewacht tot eindelijk om

12.45 over de radio werd opgeroepen dat de Puma verwachtte om 13.05 te landen. Om 13.15 hadden de meesten het door en dropen als een boer met kiespijn af terug naar de startplaats. Om 13.30 zaten Bart van Duyse en Ilse Roegies nog steeds te wachten. Ze hadden zo graag in een heli gezeten op die mooie maandag 1 april.

Feesten

Maar de EZAC zou de EZAC niet zijn als ze zich door sneeuw en ijs zou laten kisten. 10 dagen voor de elfde mei schoven de deuren van hangar 2 voor het eerst open en dicht. Een klus geklaard en alle gebouwen waren vernieuwd. En een feest werd het die 11^e mei. Snoerie vloog zijn 10.000^e met z'n Anneke. De eerste voorzitter Piet Modder vloog met de toenmalige voorzitter Luc Ringoot de 100.000^e vlucht van de EZAC.

Tijdens het spetterende feest na de vliegday werd de toen 80 jarige Nico Hoenkamp het zilveren eremetaal van de KNNvL opgespeld. Toen 80 jaar, anno 2001 is onze Nico met 90 jaar onze langste volhouder.

Vliegen

Hoewel vele hoogtepunten op vlieggebied was voor mijzelf die ene vlucht in Issoudun toch

Bouwen, vliegen feesten. 1991, een jaar waarin enorm hard is gewerkt, veel is gevlogen en fantastisch is geëvierd. Het is een afsluiting van 25 jaar EZAC. Een club waar 25 jaar hard aan is gebouwd, en welke de volgende 25 jaar hopelijk goed onderhouden zal worden.



wel een topper. Tijdens het buitenlandkamp hadden we na lang aandringen van Evert Fekkes de baby meegenomen, en het ding vervolgens aldaar in een hoekje in de hangaar (op de aanhanger) gestald.

Anderhalve week stond ie daar al toen er vanuit de overland vliegende Twin-Astir door Dick Westbroek werd opgeroepen dat het zulk ideaal babyweer was. In een oude babyfoon vond ik het volgende relaas welke ik indertijd heb beschreven:

Daar stonden we. Vol afgrijzen keek de sleepvlieger naar iets dat in elkaar gebouwd werd, en wat HJ dadelijk op zou moeten slepen. Snel pakte ik warme kleren, dichte schoenen en een luchtvaartkaart die gelijk door Zoef weer werd afgepakt. "Niet genoeg ophalers en geen zin om dat alles in een akker te gaan staan afbreken" zei hij. Ik beloofde niet overland te gaan, "echt waar, geef me die kaart nu terug". Hij zwichtte en maakte fout twee om ook een handset mee te geven. De sleep was spectaculair mooi, de Morane die sleepte leek onder een neushoek van 45° omhooggericht te vliegen de neus van de baby juist 45°omlaag leek. De basis zat op 2100m. Met het handsetje vroeg ik nogmaals of ik echt niet overland mocht als ik plechtig beloofde niet buiten te komen te staan.

Ga maar zei Cor Polderman, Cor is mijn vriend! Ik zal de hele vlucht niet beschrijven, maar van alle kanten kwamen gestroomlijnde moderne plastic kisten kijken wat ze zagen vliegen. En met een open kapje kun je heel enthousiast zwaaien. Hoewel ik toch bijna twee keer in een akker stond is het toch gelukt om die middag

nog een 85 km driehoek te vliegen en terug te komen. Een overland met finish in een Grunau Baby is en blijft toch iets bijzonders.

Jubileum

31 augustus is de grote vliegshow. Het hoogtepunt van 25 jaar EZAC. Maandenlang zijn Snoerie, Attie Ringoot, Rob van Egmond, Dick Sijmonsma en Cor Vermeulen al in de weer om er iets geweldigs van te maken. Alle leden worden ingezet en aan alles is gedacht. Van parkeren tot bewaking, voor ieder onderdeel is een coördinator en toegevoegde "werkmensen". De spanning vooraf is groot. Er is zo verschrikkelijk veel tijd en energie ingestopt dat het wel mooi weer moet worden. En mooi weer wordt het gelukkig ook.

HET feest

"Ik heb er niks van gezien, ik heb alleen maar bierglazen gezien, hopen bierglazen", lees ik in het clubblad van oktober 1991. Het relaas van een van de barmannen en het kenmerkte de dag van allen.

Alle EZAC'ers hebben zich uit de naad gewerkt om de show tot een groots succes te maken. Dankzij de jubileumcommissie en de medewerking van Jan Jansen was er een prachtig scala van airshows te zien boven ons mooie Zeeuwse land. 's-Avonds op het feest klapte er slechts een man. Snoerie applauddisseerde (uit naam van de jubileumcommissie) voor ons allen. De EZAC leden hadden zijn hoge verwachtingen niet teleurgesteld.

1991



Wout Bakker

1992 was wederom een hectisch jaar voor de EZAC.

Gedurende de ledenvergadering was besloten om een nieuwe ASK-13 in Duitsland te bestellen. Er was ergens in Zuid-Duitsland nog een school die deze toestellen voor ca. DM 90.000,- bouwde. Toen de bestelling geplaatst werd bleek dat men er inmiddels mee gestopt was.

Uiteindelijk werd de PH-436 van Terlet gekocht. Zodra deze binnen was werd afscheid genomen van de laatste Rhön, onze geliefde wortelkleurige PH-240.

De PH-240 was particulier gekocht door een groep die op Midden-Zeeland vloog. Op een zaterdag verscheen er een Piper die hem over zou slepen. Wind NW 8-10 m/s. 6/8 Cu met een basis op 500 meter. Al gauw bleek dat de Rhön-vlieger er, met dit weer, niet zo heel veel vertrouwen in had. Na het aanbod onzerzijds om te vliegen en wat van de bekende brallerige EZAC-opmerkingen wilde de nieuwe eigenaar zich niet laten kennen en stapte dapper in de kist op weg naar Midden-Zeeland. Gaandeweg de vlucht naar Midden-Zeeland zakte de basis naar 400 meter aan de overkant van de Schelde en de Piper verdween af en toe even in de basis. Het weinige zelfvertrouwen van de dappere piloot werd gereduceerd tot 0. Kortom zodra de dijk was gepasseerd werd ontkoppeld en de PH-240 werd voor het eerst in 20 jaar buiten gezet. En dat zonder ophaalwagen. Hoe lang men bezig is geweest om de kist uiteindelijk op Midden-Zeeland te krijgen is de schrijver onbekend.

De vervanging van de beide Rhöns (De PH-237 was al eerder verkocht) was onderdeel van het inmiddels geformuleerde plan EZAC-2000. In dit kader werden verenigingsbrede groepen geformeerd, die op een deelgebied het bestuur er door advies gaf op een bepaald taakgebied. Vlootmodernisering was daar een belangrijk onderdeel van. Een ander belangrijk was de status van de "de Smitsschorre" als vliegveld. Na de overgang van Domeinen naar Staatsbosbeheer werd ons terrein nu van Staatsbosbeheer gehuurd. Om meer rechtszekerheid te krijgen werd in fases overgegaan tot een pachtcontract voor het hele terrein.

De verhuizing van Hoek naar Axel in 1974 had de club nogal wat leden en geld gekost. De toenmalige voorzitter, Henny Doppegieter, had om die redenen contact gezocht met de Nederlandse Jeugd Herberg Centrale. Het NJHC-kamp was geboren. Gedurende 2 weken werden jongelui van tussen de 15 en 30 de



In 1992 kwam de nationale Oldtimermeeting voor de tweede keer naar Axel.

gelegenheid geboden om een zweefvlieg-opleiding te volgen. Naast de extra financiële ruimte leverde dit leden, gezelligheid en sterke verhalen op.

Nadat de jeugdherberg afgebrand was verloor de NJHC haar belangstelling. De club nam alles in eigen hand, promotie (Techniek in vrije tijd in de Jaarbeurs te Utrecht) foldermateriaal, camping en catering. Kortom een zware belasting voor de leden en er kon 2 weken niet van het veld gebruik gemaakt worden. In 1992 werd in de ledenvergadering besloten dat de noodzaak van NJHC-kamp niet meer aanwezig

was. Sindsdien worden meevliegdagen voor bedrijven gepromoot om de financiën aan te vullen.

Wordt er naast al deze besomeringen dat jaar ook nog gevlogen?????

Uiteraard want daar doen we het allemaal voor. Bijzondere prestaties vallen niet te melden. Een nat voorseizoen. Een avontuur in Issoudun bij slecht weer en een nat naseizoen, waardoor het aantal starts en het aantal uren achterbleef bij andere jaren.

Wout Bakker



Al in '82 werd PH-713 voor het eerst in Axel gemonteerd.



Titus Verhagen

De Ezac in 1997

Het jaar 1997 wordt als geheel gekenmerkt als een jaar met een natte zomer. Hier volgt een relaas van het seizoen gemengd met mijn eigen vliegervaringen dit jaar. Voor mijzelf was het een recordjaar met in totaal 154 starts.

P.S. Er werd lovend gesproken over het opstellen en omstellen. Dit iedere dag, en Peter Smet was er niet eens bij!

De eerste vliegday was al op 16 maart, ook al waren dat slechts 4 starts, en was van alles nog niet vliegklaar. Twee weken later het eerste mooie (paas-)weekend, met 's-avonds een overland-informatie avond door Geert, onder het motto: Een overland van 180 km geeft veel meer voldoening dan een uurtje lekker vliegen. Een week later vond reeds de eerste overland van de YN plaats vanuit Axel (177 km).

Vanaf 30 april t/m 11 mei de eerste periode van iedere dag vliegen. 2 Mei bij stralend weer mocht de DAF versierd met bloemen en slingers de openbare weg op: John en Carla gebruikten hem als trouwauto! De OO-ZOT maakte een rondvlucht boven het stadhuis van Hulst. Aansluitend was het Hemelvaartkamp, wat gekenmerkt werd door lekker vliegen afgewisseld met veel buien. De laatste dagen waren gecombineerd met een kamp van DSA.

Eind mei ontdekten Evert en Piet Gerstetten, waar zij en andere Ezaccers later meermalen weerkeerden.

8 Juni vond de overlanddag plaats, die dit jaar in de categorie glijbereik werd gewonnen door Erika en bij de ervaren vliegers door de YN. Aansluitend was het kamp Cor/Wim. In dit kamp kwam ikzelf weer solo en mede door de hulp van a.s. instructeur Cor heb ik dit jaar voor het eerst regelmatig solo gevlogen: 38 keer (tegen 5 in 1996). Er waren ook weer de nodige eerste solo's: Robin Tulp, Mariska Veplancke. Aansluitend deed Cor z'n instructeursexamen. Tijdens dit examen deed ik iets fout bij het afzwaaien, en Cor had daar commentaar op. Toen wilde ik hem vragen wat ik precies moest doen. Op dat moment kwam Carien, die startofficier was op ons af en zei: er is hier vandaag maar een die zenuwachtig moet zijn en dat is Cor! Tijdens het examen stonden Cor en de examinerator ook een tijdje over gras te praten. Hoe lang mag het gras zijn? Maximaal 15 cm. Hoe meet je dat? Met een meetlat. Dat bedoel ik niet. ??? Het goede antwoord was: Neem het gras-spruitje vast, trek het strak, zo moet het gemeten worden!





21 Juni: Langste dag. Brian en Martijn hadden weer eens iets verzonnen. Laten we een poging doen om zoveel mogelijk starts te maken. Een aantal lieden had daar weinig zin in, want dat betekende dat je bij thermisch weer niet lang weg mocht blijven, anders waren de vliegtuigen op. Gelukkig voor de organisatie was het ruig weer, met driemaal onderbrekingen door buien. Toch is om 5:00 uur gestart en doorgegaan tot 22:16 uur. Ik kwam zelf pas om 13:00 uur en kon toch nog 8 vluchtjes meemaken. Met een kleine groep werd verschrikkelijk veel (vooral DBO) en lekker gevlogen en op de startplaats spareribs gegeten, en eindigde dit gezellige evenement met 174 starts. Op naar een volgend record!

Eind juni- begin juli was het weer zo nat dat regelmatig niet gevlogen kon worden. Vanaf 7 juli kamp Cor/Wim: eindelijk goed weer: in vijf dagen 376 starts zegt genoeg. Dat de wind nog wel eens draaide mag blijken uit de opmerkingen in het bijzonderhedenboek: **PS. Er werd lovend gesproken over het opstellen en omstellen.** Dit iedere dag, en Peter Smet was er niet eens bij! In deze tijd de eerste solo's voor Arno en Katia. Dan het kamp van Cor en Snoerie, begon met 3 mooie dagen, donderdag inclusief sleep, maar de laatste 1 1/2 dag front passage. Op die vrijdag heeft Snoerie nog een Ufo de lucht ingestuurd.

Het buitenland kamp in Issoudun was een groot succes, er werden in 2 weken meer dan 8800 km's afgelegd in 33 overlands. Grootste afstand : OO-ZOT (Bozze/John) 514 km! Tegelijkertijd hebben Cor Vermeulen en Willy Verplancke ook nog in het verre Spanje gevlogen: Fuentemilanos, het zweefvliegparadijs van Europa (Cor). Overlappend voor een week was het kamp David. Net als het kamp van Cor en Snoerie: maandag t/m donderdagochtend uitstekend, daarna frontpassage en niet vliegen. Het weer was de eerste dagen zo goed dat een aantal zelfs de Baby naar buiten haalden: Sander Broere en Bjorn Blancke werden solo Baby, en ook vanuit Axel vonden overlands plaats.

14 Augustus was de trouwdag van Frank en Karin, die een half uur na hun Ja-woord samen een thermische vlucht met de 21 maakten. 15 Augustus vond de eerste introductiedag plaats: 6 tevreden gasten vlogen elk 3 keer met een instructeur (Snoerie) en ontvingen

een getuigschrift (en de penningmeester was tevreden). De weekenden in augustus lieten ook regelmatig overlands vanuit Axel te zien, en 16 augustus was niet alleen Bruno solo K8, maar ook Bozze behaalde z'n ABC+MZW-diploma.

Brian en Martijn deden mee aan de Nationale Junioren wedstrijd met een achterhaalde Olympische gedachte.

Omdat Zoef 2 jaar eerder met de door hem gerestaureerde Ka-6 de prijs van de mooiste Ka-6 van de Benelux had gewonnen, was nu de beurt aan Axel om een Ka-6-meeting te organiseren. Deze was zeer geslaagd, en sindsdien ben ook ik (en nog een paar Ezaccers) lid van de VHZ geworden. Behalve Ka-6-en waren er ook nog andere typen (Ka-10 bijv.) en zelfs onze Baby. Het feest werd besloten met een nieuw toekomstig lid: Joost Lindenbergh.

14 September weer een prille solist: Raf.

De Baby-doellandingswedstrijd van 20 september was waarschijnlijk de spannendste die ooit heeft plaats gevonden. Om te beginnen liet Wout vrijdag al horen dat hij zou gaan winnen. Met een prachtige 40 cm maakte hij z'n voorbarige grootspraak bijna waar. Helaas voor hem was de jury te weten Karel tot 26 cm in staat, en was Snoerie helemaal niet meer blij met 1. 01 m. Wout probeerde nog de jury en de meetmethode aan te vechten, maar dat mocht niet baten, hij moest met de 2^e plaats genoegen nemen.

Het seizoen liep daarna langzamerhand teneinde, met na 26 oktober nog maar één vliegbare dag: 9 november, 4 starts met 4 leden. Ondanks de in het begin genoemde vele nattigheid en ondanks het feit dat in 1997 17% minder starts waren als in 1996 heb ik toch als indruk dat er ook veel goeie perioden zijn geweest, en dat zowel in het buitenland als vanuit Axel behoorlijk veel overland is gevlogen. Verder waren er veel kampweken georganiseerd.

Voor mijzelf was het een recordjaar met in totaal 154 starts. Daarnaast ben ik nog in Bremen op bezoek geweest bij de Red Baron in de vliegschool van Lufthansa, en heb 2 maanden later als passagier een lesvlucht met Ernst mogen meemaken. Ook ben ik voor het eerst bij een jaarvergadering van de VHZ geweest. Voor mij dus een top jaar.



Bram Verheyen

Het JLO – kamp was goed georganiseerd!

Bram maakte in juli dit jaar als geselecteerde kandidaat de Jeugd Luchtvaart Opleiding op ons veld mee. Bram is 15 jaar, komt uit Chaam en heeft inderdaad interesse om piloot te worden.

Al lang interesse in het vliegen

Ik meldde me in februari aan voor de JLO-zweefvlieg cursus. Toen ik van die mogelijkheid hoorde, was ik al twee weken te laat voor de inschrijving. Een telefoontje naar Carla van Dueren den Hollander-Sprekels haalde me over de streep. Ze was er zeker van dat ik er nog wel bij kon.

Het zweefvliegen en met name het motor-zweven was niet nieuw voor mij, mijn vader vliegt op Seppe met een motorzwever. Dit voorjaar ben ik lid geworden van Gilze Rijen. Door het slechte weer en vooral tijdens de MKZ-crisis, waardoor we een hele tijd niet eens de basis op mochten, heb ik daar maar vier vluchten gemaakt.

Snel vorderingen maken

Door nu constant bezig te zijn met vliegen, gaan we snel vooruit. Je zit zo snel in de sfeer. Per dag maken we soms wel zes vluchten, ondanks dat het weer niet altijd mee werkt. Als het even kan zetten ze zelfs 's avonds na het eten de kisten nog buiten!

Ik heb eerst ruim een week op de ASK-21 met Peter Bickel als instructeur gevlogen. In vergelijking daarmee is de Ka-13 wel veel stugger. Je moet meer helling geven om een bocht te maken.

Leuke sfeer ook met minder weer

Door het weer heeft het vliegen één dag helemaal stil gelegen en ook op andere dagen waren er wel momenten dat door harde wind, of door regen er niet gevlogen werd. Dat was helemaal niet erg! Dat gaf je de gelegenheid om even tot jezelf te komen.

Ik vind de EZAC-ers heel gastvrij en ook onder de deelnemers is er een leuke sfeer. Het was allemaal goed georganiseerd, aan alles was gedacht en zeker het eten was perfect!

Ga de Ka-8 maar halen

Woensdagavond 18 juli was het zo ver. Overdag had het stevig gewaaid, maar na het eten ging de wind liggen. Tegen achten zei Snoerie, de kampeider: "Ik ga even de Ka-8 halen." Ik zag een blauw breukstuk aan de kabel zitten en voor de gein zei ik: "Die is voor mij." Maar toen Peter Smet tegen mij zei: "Stap maar in," was het wel even van Ooeing!! Dat kwam toch onverwacht. De snelheid constant houden was zeker wennen maar deze eerste solo werd besloten met een keurige landing, toevallig ook nog in het doellandingsveld. Meteen mocht ik het een tweede keer alleen doen.

Piloot worden is mijn ideaal en dit lijkt mij een goede stap in die richting.





Ernst van Koert

Oldtimers verhouden zich tot moderne zweefvliegtuigen als een regenboog tot een fles bleekwater . . . 1995.

Uitspraak van Ernst, gebaseerd op de ervaring van Cor P. tijdens het Baby-treffen in dit veelbewogen jaar. Dit jaar was ook het begin van het Janus-tijdperk en van een zeer geslaagd Frankrijkkamp in Bourges.

Het was een jaar van tegenstellingen. In het begin van dat jaar hebben we afscheid moeten nemen van een geliefd en enthousiast lid, Wim Müller. Nadat Wim in '88 begonnen was met vliegen, was hij regelmatig op de startplaats te vinden. Met zijn praktisch inzicht werd menig technisch probleem op een simpele manier opgelost. Ook binnen het bestuur heeft hij veel positiefs bijgedragen.

1995 Was ook een jaar waarin de hangaar weer wat voller werd. De Janus werd gekocht door zeven enthousiastelingen en kon in dit jaar voor het eerst worden gevlogen en getest. Dit ging goed samen met het groots opgezette buitenlandkamp in Bourges door Karel en Erik van Geetsum. Hier was de doelstelling om zoveel mogelijk mensen kennis te laten maken met het overlandvliegen op een ander veld, in vakantiesfeer uiteraard. Ook solisten konden mee om, nadat ze hun sleepaantekening gehaald hadden, lokaal van de Franse thermiek te genieten. Maar ook de prille en de ervaren overlandvliegers kwamen hier volop aan hun trekken en vlogen meer dan 7000 overlandkilometers bij elkaar. En uiteraard

waren er de nevenprestaties, zoals de hoogste biermuur bouwen, of het mooiste orgelconcert geven op lege bierflesjes en zoveel mogelijk winden laten in 10 minuten, uiteraard gewonnen door Gijs Gans. Al met al is dit buitenlandkamp een behoorlijk succes geweest gezien alle positieve reacties in het clubblad.

Maar ook op eigen veld werd er dat jaar behoorlijk wat georganiseerd. Ter ere van de 40^{ste} verjaardag van Nico Baby hebben de "Vrienden van Nico Baby" het Internationale Baby-Treffen naar Axel gehaald. Samen met zijn broertjes: de PH-212 en de PH-214 ontving hij nog veertien andere oldtimers. En hoewel een enkele die-hard EZAC'er openlijk niks wilde weten van dit brandhout, was de heer Cor P. uit K. toch dagenlang op de startplaats te vinden onder het mompelen van de tekst: "Toch wel leuk, al die kleuren." En zo ondervond hij aan den lijve dat oldtimers tot moderne zweefvliegtuigen staan als een regenboog tot een fles bleekwater. Om de oldtimers bezig te houden waren er allerlei ludieke wedstrijden georganiseerd.





Over wedstrijden gesproken, regelmatig gaat er een tweezitter naar de duoglide in Eindhoven. Dit jaar zorgden Wout en Snoerie dat Brian van Acker voor het eerst met wedstrijd-vliegen kon kennismaken. Maar ook werd er op de EZAC sinds lange tijd weer een heuse zweefvliegwedstrijd georganiseerd. Weliswaar 'dit keer onder de noemer 'overlanddag' om de boze geesten weg te houden, want een eerdere wedstrijd heeft ons lang geleden onze eerste Ka-6 (een CR) gekost. Er werd een aparte wedstrijd uitgedacht voor beginners en één voor de ervaren vliegers door Ernst van Koert en Geert van Duyse. En alles verloopt

veilig onder toezicht van Karel Kok. Dat deze overlanddag succes had, blijkt wel uit het feit dat het sindsdien een jaarlijks terugkerend fenomeen is. Hij werd overigens met 1,3 punt voorsprong op nummer twee door Cor Polderman en Erik van Geetsum gewonnen.

Titus presteerde dit jaar ook heel goed en kwam na 4 jaar oefenen solo! Het feit dat de hele camping leegstroomde om hem te zien landen en te feliciteren geeft aan dat zweefvliegen verre van een sport voor eenlingen is.



Staka Group te Oosterhout is een gespecialiseerde onderneming op het gebied van:

montagekasten;
putluiken;
putdeksels;
overig plaatwerk.

Innovatie en klantgericht denken staan hierbij centraal.
De basis voor een optimale communicatie.

Staka Group:
Van theoretisch probleem naar praktische oplossingen.



Staka Group • Gouden Ridderstraat 1 • 4903 RD Oosterhout
Tel.: 0162 - 468950 • Fax: 0162 - 431132 • info@staka.com • www.staka.com



The Red Baron

1996 een jubileumjaar.

De tweede Ka-13 werkt mee aan de standaardisering van de opleiding. De nieuw opgerichte feestcommissie zorgt met leuke feestavonden voor leven in de brouwerij en Snoerie loopt neef Snieroe telkens mis. Maar goed ook!

Het was een jaar dat sowieso goed begon. Er was namelijk een Ka-13 bij gekomen, in plaats van de Ka-7 die jarenlang trouw menigeen zijn eerste vliegervaringen deed verzamelen. Voor de leerlingen betekent de tweede Ka-13 dat het DBO, nu standaard op één type plaats vindt, wat hun leerproces natuurlijk vereenvoudigt.

Buiten het al genoemde jubileum vinden er nog tal van evenementen plaats. Met name de vers opgerichte feestcommissie geeft heel wat impulsen af, die in leuke feestavonden resulteren. Het fenomeen zusjesdag wordt weer nieuw leven ingeblazen. Tevens wordt een nieuw spel geïntroduceerd: het spijker slaan. Dit brengt het hele jaar onderscheid aan tussen de kneuzen en de keien, tussen de helden en de lafaards. En omdat dit dorstig maakt, kan men zijn smaakpapillen eens op een ander biertje verkosten, daar elke twee maanden een nieuw biertje geïntroduceerd wordt.

Iemand die zijn thermiekpapillen eens op iets anders trakteerde was onze voorzitter Peter Smet. Als Flachländer plant hij zijn vakantie wel vaker in de bergen. Dit tot grote

tevredenheid van zijn vrouw, die hem dan eens niet hoeft te delen met wat zweefvliegtuigen, maar hem eens lekker voor zichzelf heeft. Nu zweven er ook in de bergen van die grote witte vogels en die lonkten dit keer zo sterk dat Peter warempel zijn vrouw overtuigde om hem eens te laten kennismaken met het zweven in de bergen. Zijn roep was hem in het verre Oostenrijk zelfs vooruit geïld . . . vlak voor hij aan de beurt was, moesten ze omstellen!

Ondanks de sombere weersverwachting, bleken de weergoden ons gunstig gezind op het jubileumfeest. We hebben het hele programma kunnen afwerken. En we hebben dat weekend de neef van Snoerie leren kennen. Snieroe heet hij, en hij is clown. Hij kan ook vliegen, net als Snoerie, alleen heeft hij wel een beroepsafwijking: hij vliegt op een clouneske manier, gewoon rechttuit is er niet bij. We jammer dat hij elke keer Snoerie mis liep. Misschien maar goed ook . . . , Snoerie houdt niet van clowns . . .

Oh ja, zweefvliegen . . . dat hebben we ook gedaan dat jaar met weer een fabelachtig goed buitenlandkamp in Bourges. **Ernst v K**





Vliegbeelden uit de EZAC-historie



*Het veld voelde wel vaker nattigheid.
NUHC-kamp, juli 1975. De Ford-traktor
zakt tot zijn assen weg op het liepad.*



*Peter Roelands, Ko de Ruyter,
Luc Ringoot, Snoerie en Jan Braal*



De toekomst: in 2003 begint voor ons het DG-tijdperk



Cafetaria en Broodjesbar



Beethovenstraat 12
4571 CB Oud
Tel.: 0115 - 564025

Vasseur

**modeschoenen
lederwaren**

Axel

NOORDSTRAAT 33,
KERKDREEF 22-24 - TEL. 561675

damesschoenen t/m maat 45
herenschoenen t/m maat 51

WALHOUT-DE VISSER LPG - INSTALLATIES

Gasvulstation voor LPG - PROPaan - BUTaan
tevens inbouw van LPG. Verhuur van Propaantanks.
Geopend op zon- en werkdagen.



Julianastraat 58
NL 4566 AH HEIKANT (gemeente Hulst)
Tel. 0114 - 314112 - Fax 0114 - 314401
Vanuit België Tel. 0031 - 114314112
Fax 0031 - 114314401

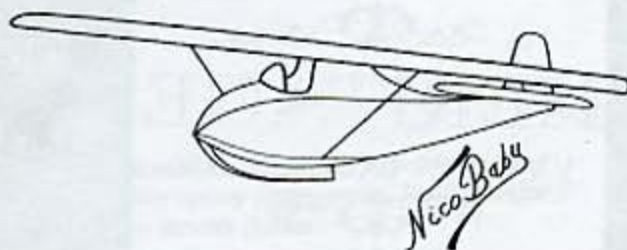


**R I N
G O O T
C O N
S U L
T A N
C Y**

Ir. C.L. (Luc) Ringoot

Vylainlaan 55
4566 AV Heikant
0114 315 861 T
0651 829 573 M
lringoot@worldonline.nl . . . e-mail

*Heb je een tientje
om te geven,
dan krijg je een vriendje
voor het leven!*



giro 331823 t.n.v. Vrienden van Nico Baby
Voltastr. 17 - 1171 BP Badhoevedorp



HERITAGE
VAN RIJN BATHROOMS

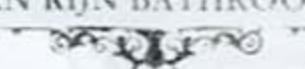


Zwart-wit tot in het detail

Met klassieke verchroomde hoteldetails



HERITAGE
VAN RIJN BATHROOMS



TRADITIONAL BATHROOMS
Gebrs. van Rijn B.V.

's Maandags gesloten



De EZAC-feiten op een rij

Ben je echt geïnteresseerd hoe het allemaal zo gekomen is met onze zweefvliegclub, lees dan de jubileumboeken van '86, van '91 en van '96 er maar eens op na. Met smeuge en daardoor prettig leesbare verhalen lees je hoe wilde vliegplannen ook daadwerkelijk werden uitgevoerd.

Het bier vloeide overvloedig, maar dat was nodig om het zweet weg te spoelen. Zestig uur werken voor het winteronderhoud? Voor de pioniers van de EZAC was dat het gemiddeld aantal uren dat je per week dat aan de club besteedde. En in het begin werd er nauwelijks gevlogen.

- | | |
|---|--|
| <p>1966 19 juli oprichting EZAC, Piet Modder voorzitter. De komende twee jaar wordt er door de zes bestuursleden en het handjevol leden <i>nauwelijks</i> gevlogen. Zonder pauze worden alle instanties benaderd: RLD, KNVvL, gemeenten en burgemeesters, Provincie bestuur, particuliere grondeigenaren, enz. Want er moest wel een veld komen, liefst met hangaar, kantine en vliegtuigen. Er was niets, alleen enthousiasme en drank. (Het één was nodig om het ander te behouden).</p> <p>1967 Het veld in Graauw, bij Hulst werd in gebruik genomen. Een lier werd gebouwd rond een grote Amerikaanse benzinemotor met automatische transmissie, er werd een Rhön gehuurd van Terlet en daar kocht Henny Doppegieter meteen een Baby. Er werden 4 starts gemaakt, voordat de Rhön crashte.</p> <p>1968 Er worden 1000 starts gemaakt op het veld te Graauw, de club telt 35 leden.</p> | <p>1969 Een splinternieuwe Ka-8 –de PH-414– wordt gekocht. De heer H van der Heyden wordt aan het groepje gast-instructeurs toegevoegd.</p> <p>1970 De eerste 50 km-overland, en de EZAC krijgt eigen instructeurs: Leen Jansen en Antoine Dobbelaar.</p> <p>1971 Verhuizen naar een koeienwei bij Hoek, 'smorgens de koeien uit de wei, kisten monteren en 's avonds de vlaaien van het linnen afwassen en demonteren. De Rhön raakt bij een landing in dec, total loss.</p> <p>1972 Aanschaf van een Ka-7. De 4-trommeldiesellier wordt in gebruik genomen. 'Snoerie' wordt gedelegeerd chef-instructeur.</p> <p>1973 Weer op zoek naar een ander veld. Frans Dekker en Henny Doppegieter kregen het met alle instanties rond om van Domeinen een deel van de Smitsschorre te huren.</p> |
|---|--|



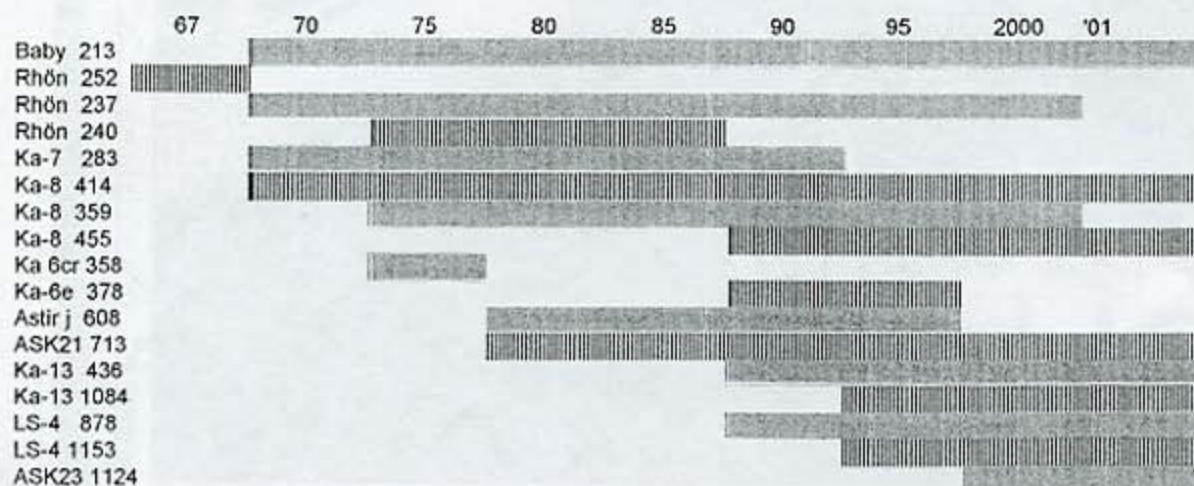
Bombs Away: de tafel wordt klaar gezet door Henny Doppegieter, Peter R, Peter S en Wouter Bakker.



- 1974 Verhuizen naar de opgespoten vlakte, waar we nu nog zitten. Vier sloten dempen en ruim 3 km omheining aanbrengen om de stieren van boer Dees van het vliegveld te scheiden. O ja, en er werd ook nog een hangaar en een knusse kantine neergezet. Het eerste NJHC-kamp werd gehouden. Overname 2^e Ka-8: de PH-359.
- 1975 Een houten noodschool met 3 lokalen wordt naar het veld verhuisd en daarin komt een ruime bar en een vliegtuig-werkplaats. De Baby maakt een te harde landing en moet als verloren worden beschouwd.
- 1976 Aanschaf Ka-6 PH-358 en overname Rhön PH-240, Opening van het veld door Mr Pieter van Vollenhove.
- 1977 De DAF, al 20 jaar oud, overgenomen van DOW-chemical, trekt voortaan de kabels uit. 'Plus 3' verschijnt voor het eerst.
- 1978 Na een restauratie van 2 jaar heeft Nico Hoenkamp de Baby weer zo ver gekregen dat de 213 opnieuw een BVL heeft. In mei krijgt de club zijn eerste 'plastic' de PH-608 Astir Jeans.
- 1979 De Ka-6 wordt bij een overland gekraakt.
- 1980 1^e le Mans buitenland-kamp
- 1981 2^e le Mans kamp.
- 1982 De ASK-21 krijgt zijn luchtdoop op ons veld.
- 1983 De motorzwever RB 5B wordt door een groep privé-eigenaars aangeschaft en krijgt een eigen metalen behuizing.
- 1984 De Blanik krijgt Axel als thuisbasis.
- 1985 Invoering ABC-systeem. De Pik-16 komt op ons veld.
- 1986 vliegfeest op 28 en 29 juni. Met de baten zou een nieuwe hangaar bekostigd worden. Oprichting 'Vrienden van de Baby'-club om te voorkomen dat de PH-213 verkocht zou worden.
- 1987 Afbraak houten behuizing, plannen voor de nieuwbouw.
- 1988 4 juni Groots vliegfeest ter gelegenheid van de opening van de nieuwe hangaar/vliegtuigwerkplaats/kantine. De Baby wordt herdoopt in zijn regenboogjasje.
- 1889 De PH-878 LS-4 komt in de club. De oldtimermeeting komt naar Axel.
- 1990 Een storm blaast de dakplaten van de oude betonnen hangaar.
- 1991 11 mei Piet Modder en Luc Ringoot maken de 100.000^e start van de EZAC. Op dezelfde dag maakt Snoerie zijn 10.000^e start met Anneke. Nico Hoenkamp krijgt het zilveren ere-insigne van de KNVvL. 31 augustus Jubileumshow. Aanschaf Ka-13, vervanging van de Ka-7 De Ka-6^E de 378 wordt grondig gekraakt
- 1992 De oldtimermeeting vindt voor de 2^e keer plaats in Axel. De Rhöns worden verkocht. Het huurcontract voor het veld wordt omgezet in erfpacht, waardoor we ons voor langere tijd gebruiker weten van ons veld.
- 1993 Er wordt nagedacht over de aanschaf van een motorzwever voor de club.
- 1994 Snoerie is 25 jaar bij de EZAC en treedt terug als chef-instructeur, Karel neemt zijn taak over. Snoerie wordt onderscheiden met de zilveren speld voor verdienste van de KNVvL. Na een complete restauratie vliegt de Ka-6 weer. 17 sept. 'Memorial flight' een totaal verregende herdenking van de bevrijding van Zeeuws-Vlaanderen.
- 1995 Internationaal Babytreffen Axel 2-6 juni Tweede LS-4 als vervanging voor de Astir.
- 1996 Tweede Ka-13 en een derde Ka-8. Reunie en feest op 29/30 juni 30 jaar EZAC
- 1997 aug. Ka-6 treffen te Axel. Onze 378 wordt uitgeroepen tot mooiste Ka-6 van de Benelux.
- 1998 De ASK-23 PH-1124 draait mee in de EZAC-vloot. In mei valt de privé DG-400 uit de takels vier 'houten' vliegtuigen raken beschadigd, waaronder de Baby
- 1999 Plan EZAC-2000 wordt uitgebreid naar 2005
- 2000 De ALV besluit tot de aanschaf van een Duo Discus.
- 2001 camping-uitbreiding 2 en 3 september feestweekend reunie 35 jaar EZAC

De EZAC - vloot

Type	registratie	bijzonderheden	aantal jaren	in dienst
Rhön	PH-252	<i>gehuurd van Terlet</i>	4	1967-1971
Baby	PH-213	<i>sinds '86 vrienden van Nico</i>	32	1969-heden
Ka-8	PH-414		32	1969-nu
Rhön	PH-237		19	1972-1991
Ka-7	PH-283		24	1972-1996
Rhön	PH-240	<i>oranje Rhön</i>	16	1974-1992
Ka-8	PH-359	<i>de rode acht</i>	26	1974-2000
Ka-6CR	PH-358		3	1976-1979
Astir jeans	PH-608		17	1978-1995
ASK-21	PH-713		20	1981-nu
LS-4	PH-878		12	1989-nu
Ka-6E	PH-378	<i>na'98 prive</i>	9	1989-1998
Ka-8	PH-455		11	1990-nu
ASK-13	PH-436		9	1992-nu
ASK-13	PH-1084		5	1996-nu
LS-4	PH-1153		4	1997-nu
ASK-23	PH-1124		3	1998-nu



Prestaties

overlands vanuit Axel:

datum	vliegtuig	wie	wat	km
24 mei	ASK-23	Peter Bickel	→ Oost-Malle (rectificatie)	120
25 juli	ZOT	Bozze - Geert	→ Lille	170

Overige prestaties:

datum	wie	wat ?
17 juli	Jeroen Stams	C-brevet
18 juli	Bram Verheyen (JLO-Kamp)	solo
29 juli	Stijn vd Broeck	solo
29 juli	Jurgen Raes	pass. aant. Ka-13
30 juni	Stijn vd Broeck	B-brevet
30 juni	Raf Schietekat	5 doellandingen
2 aug	Ilse Roegies	Zweefvliegbewijs
2 aug	Ron Suykerbuyk	solo
2 aug	Wesley Hendrickx	solo Ka-13
9 aug	Brecht Herremans	solo

overlands vanuit Issoudun:

Hotel India OO-ZOT Janus CM

datum	wie	wat	km
18 juni	Dirk Hamerlynck & Paul Bracke	Δ Le Louroux - Amboise	229
19 juni	Dirk & Geert v Duyse	Δ Amboise - Briare	337
20 juni	Geert & Brian v Acker	→ Obigny	138
21 juni	Geert & Dirk	Δ Briare - Romorantin	245
22 juni	Dirk & Geert	→ Vierzon	70
24 juni	Geert & Ernst v Kurt	Δ Le Louroux - Amboise en → Bourges	380
28 juni	Dirk & Geert	→ Blois - Poitiers	505
29 juni	Guido vd Broeck & Ernst	Δ Amboise - Châtillon	366
30 juni	Ernst & Donnie Verduyze	→ Amboise	194
1 juli	Ernst & Guido	→ Poitiers	130
2 juli	Guido & Ernst	Δ Tours - Le Louroux - Blois gedeeltelijk op motor	168
3 juli	Ernst & Wesley Hendrickx	Δ Argenton - Amboise en → Argenton	320

Yankee November PH-812 Twin Astir

datum	wie	wat	km
18 juni	Dick Westbroek & Brian v Acker	→ Vierzon <i>ballenlanding</i>	30
19 juni	Dick & Cor Polderman	Δ Amboise - Vierzon	202
20 juni	Cor & Dick	→ St Florent	50
21 juni	Cor & Dick	Δ Braire - Vierzon	195
22 juni	Dick & Brian	→ Vierzon	70
24 juni	Cor & Brian	Δ Le Louroux - Amboise	252
28 juni	Cor & Brian	Vatan - Châteauroux - Poitiers - Argenton - Issoudun	310
29 juni	Cor & Brian	Δ Blois - Le Louroux en → Bourges	355

PH-1053 LS-4

datum	wie	wat	km
28 juni	Mickel van Acker	→ Argenton	94
29 juni	Mickel	→ Blois	215
3 juli	Nele vd Broeck	Δ Argenton - Châteauroux en → Vierzon	195

Zweefvlieg-instructeur maakt 12.500e start

Door Geert van Elten

EINDHOVEN - "Zweefvliegen is zeilen in een zee van lucht". Henk van der Heijden zag die kop ooit in de *Gazet van Antwerpen* en niemand heeft daarna zijn hobby nog beter kunnen omschrijven. De Veldhovenaar maakte zaterdag zijn 12.500e start bij de Koninklijke Luchtmacht Eindhoven Aero Club Zweefvliegen (EAC).

"Vanwege het jubileum vliegt mijn vrouw Anneke mee, dus ik zal een nette vlucht maken, zonder loopings", belooft hij. Omhooggetrokken door een motorvliegtuig draait hij rustig enkele rondjes, om daarna op de meter nauwkeurig op de startplaats te landen. 12.500 is geen record. Volgens Van der Heijden (59), alias Snoerie ("die bijnaam heb ik als jonge

jongen gekregen, maar waarom dat vertel ik niet") zijn er een paar vliegers die nog vaker gevlogen hebben. Maar bijzonder is het wel en

ZELDZAAM JUBILEUM BIJ AERO CLUB

het bestuur van de club wil hem daarvoor graag in het zonnetje zetten. "Want Henk heeft ook heel veel vrijwilligerswerk gedaan", weet bestuurslid Martin Smit, "en dat heeft de club hard nodig, om de kosten te drukken en zo onze hobby betaalbaar te houden." Een groot deel van de starts, ruim 10.000, betreft instruc-

tienvluchten met honderden leerling-vliegers. Ook dat was vrijwilligerswerk. "Maar zo voelde ik het niet; ik greep alles aan om maar in de lucht te kunnen zijn; ik wilde vliegen! Het is het echte gevoel van vrijheid", benadrukt Van der Heijden. Als kind lag "Snoerie" al aan het Beatrixkanaal te kijken naar de militaire toestellen die op Welschap vlogen. Op zijn 15e had hij zijn eerste les en negen jaar later zijn eerste leerling. Hij heeft zich naar eigen zeggen ontwikkeld tot een "harde instructeur". "In de lucht gaat het om regels, procedures en dat wil ik de mensen bijbrengen. Niet iedereen houdt dat vol, maar de meesten zijn nog steeds enthousiast vlieger."

Met een maat heeft hij sinds 22 jaar een eigen vliegtuig

uit 1963, de PH 314. "Gemaakt van hout, linnen en metaal. De nieuwere zijn van kunststof. Dat maakt het oppervlak gladder en dan hoor je helemaal niets meer aan geruis. Maar ik ben met deze kist helemaal vergroeid. Het voelt als een oude jas die je niet meer kwijt wilt."

Risico

Het liefst maakt Van der Heijden lange afstandsvluchten, waarvan hij er zo'n 400 op zijn naam heeft staan. "Dan neem je meer risico. Het is onbekend gebied en je weet zo ver vooruit niet goed wat het weer gaat doen. Ik ben dan ook zeker 160 keer geland op een akker of weiland." Hij kijkt al uit naar de kastelentocht in Frankrijk. "Dan doen we 100 kastelen aan, die we op foto moeten vastleggen".



• Henk en Anneke van der Heijden klaar voor de 12.500e start in de PH 314.

EINDHOVENS DAGBLAD MAANDAG 20 AUGUSTUS 2001

Foto Vincent Wilke



Vervlogen beelden



Tonny Will, David Lindenbergh en Rosaly Dekker bij Leu Vermue op de koffie toen we nog vlogen in Hoek.



Jan Jansen en Harry Winkelman kijken goedkeurend naar een eerste solo in een NUHC-kamp.



Luc Ringoot, toen voorzitter en Piet Modder, voorzitter bij de oprichting van de EZAC, maken samen de 100.000^e start van onze zweefvliegclub.



Restaurant
Moy-Fa b.v.



Kerkdreef 10
4571 GJ Axel
Telefoon 0115 - 56 24 95
Fax 0115 - 56 50 54
Vanuit België: 00.31.1155.62495

Mary en Akuen Liu