

3

Eerste Zeeuws-Vlaamse AeroClub - Plus3 2022/2





Voorwoord bestuur	p.2
The making of Ezac clubkamp "Euroglide 4.0"	p.3
VVO: 100km overland	p.6
Zin in zweven	p.9
Hemelvaartrally Axel	p.10
Stripverhaal over VHZ-meeting	p.11
Foto collage VHZ	p.12
Twee bijzondere vluchten met de ASH30mi	p.14
Koningsdag 2022	p.18
Liften op natuurkracht	p.20
In de bloemetjes	p.23

The making of Ezac clubkamp "Euroglide 4.0"

Wie noemt er een clubkamp nu "Euroglide 4.0"? Dat zou dan overlandvliegen zijn door Europa als een stelletje zweefvliegnomaden, en dus niet echt een clubkamp dat voor iedereen bedoeld is? En waar komt die 4.0 vandaan? Die kampleiders kunnen niet tellen, dus laat staan een kamp leiden?! Stelletje C.r.n.a-lijders die instructeurs!

Lang lang geleden was er...

...een echte Euroglide in 2012 die in het water viel. Gezien de slechte weerssoftware van die Euroglide 1.0 was er een upgrade nodig: Euroglide 2.0. Wij als kampleden wilden het dus uiteraard beter en verder doen dan de officiële Euroglide 2012 1.0! En zo werd het kamp geboren waar we elke dag een ander land aandoen, maar dan op de EZAC in Axel.

De landen die we in 2012 aandeden waren Duitsland, Frankrijk, Italië, België en Nederland. Elke dag werden we door gastvaders en hun aanhang in traditionele klederdracht van dat land verwelkomd en kregen we van hen de (vlieg)briefing voor die dag tijdens het gezamenlijk ontbijt op de camping. Daarnaast werd er 's avonds eten uit dat land geserveerd en werden er vreemde culturele spelletjes gespeeld waar iedereen aan mee moest doen. En we moeten zeggen, naarmate het kamp vorderde werd de mate waarin de EZAC kampleden zich aanpasten aan de culturele klederdracht en gewoonten van dat land steeds groter. Wat zijn de EZAC'ers toch begane en flexibele mensen! De foto's zijn helaas nog steeds top secret...

Het bijkomen hiervan duurde zo'n 5 jaar...

Door omstandigheden, gezinsuitbreiding, werk en werkverandering, een 50-jarig jubileumkamp en andere verplichtingen duurde het — zelfs na meerdere smeekbedes — tot 2017 alvorens we

opnieuw een clubkamp konden organiseren. Vanuit de Algarve van en naar Nederland appten we elkaar over welk thema we deze keer zouden gebruiken. Uiteindelijk kwamen we tot de conclusie dat het thema prima was en dat we enkel nieuwe landen moesten kiezen en de bijhorende gastvaders uitnodigen.

En zo werd Euroglide 3.0 met thema Afrika geboren. We beslisten om de landen Marokko (Marrakesh), Egypte (Sharm-el-Sheikh), Botswana, Namibië en Zuid Afrika aan te doen. Ook de gastvaders kregen spontaan namen, respectievelijk: Achmed en Musafa, Farao Tutankhamun en Sheik Ali Baba, Akeem Mobutu en Jafuur Piripiri, Adolf en Bernd, Mr Kruger en Mr Kakebeenwanie.



Het werd een topkamp: niet een natte als in 2012, maar eentje met mooi weer, een (hard) zuchtje wind en een close encounter tussen een DDT en een F16 op de laatste dag. Maar



Voorwoord bestuur

Het is zaterdagochtend 12 november, en ik zit in de kantine in het zonnetje met een bakje EZAC koffie (sterk, om wakker te worden) en een zombie (niet nader genoemd persoon, maar doet iets met penningen, die nog geen Ezac koffie op heeft) dit voorwoord te schrijven. Alle EZAC'ers zijn in de vliegtuigwerkplaats, vetloods, gebouwen en het veld begonnen met het winterwerk. Het is weer een gezellige boel, iedereen draagt zijn steentje bij. En zo hoort 't te zijn, want we doen dit om de kosten van de contributie laag te houden en zodoende voor iedereen betaalbaar te houden.

Dit jaar was wederom een mooi zweefvlieg (en dus ook overland) jaar, met als topper de zaterdag tijdens het verlengd weekend van Hemelvaart waar ook de VHZ bij ons te gast waren. Als voorzitter mocht ik een welkomwoordje doen aan de VHZ'ers op de donderdagochtend, om vervolgens een lang

weekend Belgische kust te doen: big mistake! Die zaterdag was het Sint-Cumulusdag die ik lijdzaam zag aankomen en bevestigd kreeg toen ik de AD op Flightradar24 erg vroeg zag starten en de gehele dag gevolgd heb. Zie het stuk van Brian en Frits over die vlucht, alsook ook het VHZ stuk over al die mooie oldtimers in de lucht boven het Zeeuwse landschap.

Met al die kampen (voorjaar, zomer en najaar) leverde dat acht solisten, twee SPL'ers en een instructeur op: allemaal proficiat! Ook ons PR-team heeft goed werk verricht door leuke posts op social media te plaatsen tijdens al die mooie momenten die we hebben gehad. Tevens hebben we 15 nieuwe leden mogen verwelkomen: ik hoop dat jullie ervan genoten hebben en een (warm) plaatsje hebben kunnen vinden binnen de vereniging.

Namens het bestuur, Peter Bickel



bovenal werd een supergezellige editie met EZAC leden die de culturele klederdracht van die landen tot een hoogtepunt brachten.

Kijk zelf maar eens naar de compilatie op YouTube gemaakt door Peter Bekaert: <https://bit.ly/euroglide3> of:



2020: Euroglide 4.0 in het Corona tijdperk

2020 zal een jaar worden dat bij iedereen voor jaren nadien in het geheugen gegrift zal blijven omwille van het Corona-virus.

Naast het leed en de economische schade als gevolg van een (intelligente) lockdown konden we pas 2 maanden later dan normaal het geval is, beginnen aan het vliegseizoen.

Dat we een kamp gingen houden stond al vast. En we waren niet de enigen. Het meikamp (Dick & Peter) was helaas niet doorgedaan omwille van Corona, maar dat werd ruim opgevangen door het zomerkamp (David en Wim), Euroglide 4.0 (René & Peter), Zomerkamp (Nele & Marloes), Indian Summer kamp (Geert e.a.) en een herfstkamp (David). Vijf weken kamp, alsof we wat in te halen hadden!

Je zou denken dat je dan tijdens de lockdown genoeg tijd hebt om over de landen en de

gastvaders te denken. Nou, nee hoor. René en ik presteren pas wanneer we “de wet van de stimulerende achterstand” ondervinden.

We kozen een moment op de Ezac camping uit om op gepaste afstand de landen en de gastvaders te kiezen. Al snel ontsproot uit ons verdorven brein het thema “Euroglide 4.0 - landen waar je nu liever niet bent” gebaseerd op hoe het virus zich over de wereld heen verspreide. Ook werden al snel namen op de gezichten van onze gastvaders van die landen geplakt. In Wuhan in China (Jackie Chan en Dr Who) begon het, en werd vervolgens het skigebied in Oostenrijk (Arnold Schwarzenegger en Anton aus Tirol) — het Europees plekje waar



het virus zich verder verspreide naar Italië (Al Capone en Salvatore Riina) en Spanje (Don Quichot en El Torro).

We wilden dat vrijdag een speciaal moment zou worden, met een BBQ en als uitsmijters twee Trumps: Mr Trump en Mr Trumper (USA).



Ondanks de Corona perikelen, liep de inschrijflijst snel vol tot wel 35 aanmeldingen. Waarbij sommige aanmeldingen zich weer hadden afgemeld als gevolg de veelheid van inschrijvingen. Dat konden we ook weer begrijpen.

En dan begin je als organisatoren de last te voelen van hoe we op een Corona-proof manier een leuk en gezellig kamp kunnen organiseren. De klederdracht aankopen en afstemming was ineens ondergeschikt. Het opstellen van de kamp richtlijnen, het goed briefen maar vooral het goed opvolgen van de richtlijnen door de Ezac-ers, heeft het kamp succesvol gemaakt!

Ondanks dat Peter Bekaert en Brigitte er niet bij konden zij deze keer, heeft Peter toch een



compilatie willen maken van ons kamp. Dank Peter!

Zie YouTube: <https://bit.ly/euroglide4> of:

Dank

Dank aan allen die van het kamp een succes hebben gemaakt: de kampleden! En dank dat jullie de Corona richtlijnen zo goed hebben opgevolgd zodat er geen besmettingen zijn geweest. Als kampleiding hebben we met crossed fingers de 2 weken erna in spanning uitgezeten... Overigens, er is geen enkele besmetting geconstateerd met als oorzaak vliegen of vliegkampen!

Gemist

We hebben jullie gemist, de leden die door (gezins- of andere) omstandigheden ons kamp met hun hulp, gezelligheid, adviezen, spontaan aangeboden biertjes na een succesvolle afronding van een kampdag etc niet konden bijwonen. We hopen oprecht dat jullie er de volgende keer wel bij kunnen zijn!

Met hartelijke zweefvlieggroet, en stay safe!

Namens de organisatoren Co & Rona, aanhang, alsook de gastvaders uit elk aangedaan land:

- Jackie Chan en Dr Who
- Arnold Schwarzenegger en Anton aus Tirol
- Al Capone en Salvatore Riina
- Don Quichot en El Torro
- Mr Trump en Mr Trumper

Door: Peter Bickel

WVO: 100km overland

Met een zweefvliegtuig zonder motor zo maar eventjes 100km wegvliegen en dan liefst nog terug thuiskomen in Axel, anderen hebben het al gedaan, ik ging er eens aan beginnen.

Op het einde van het 2021 vliegseizoen vielen de weersomstandigheden zo tegen dat na twee vergeefse pogingen de hoop op mei 2022 gericht werd. 14 mei 2022 werd een dag om nooit meer te vergeten.

Na de nodige voorbereidingen en wat overleg met Peter Bickel in verband met de weersvoorspellingen in de voorgaande week zag het er allemaal goed uit! De vraag bleef echter: met welk toestel kunnen we de 100km opdracht uitvoeren? Het liefst gebruikten we de DDT, maar die stond nog steeds aan de grond met remproblemen en een motor die buiten strijd was. Toch besloot ik samen met Peter om zaterdagmiddag te vertrekken en ter plaatse te bekijken met welke kist dat kon.

Zaterdagochtend

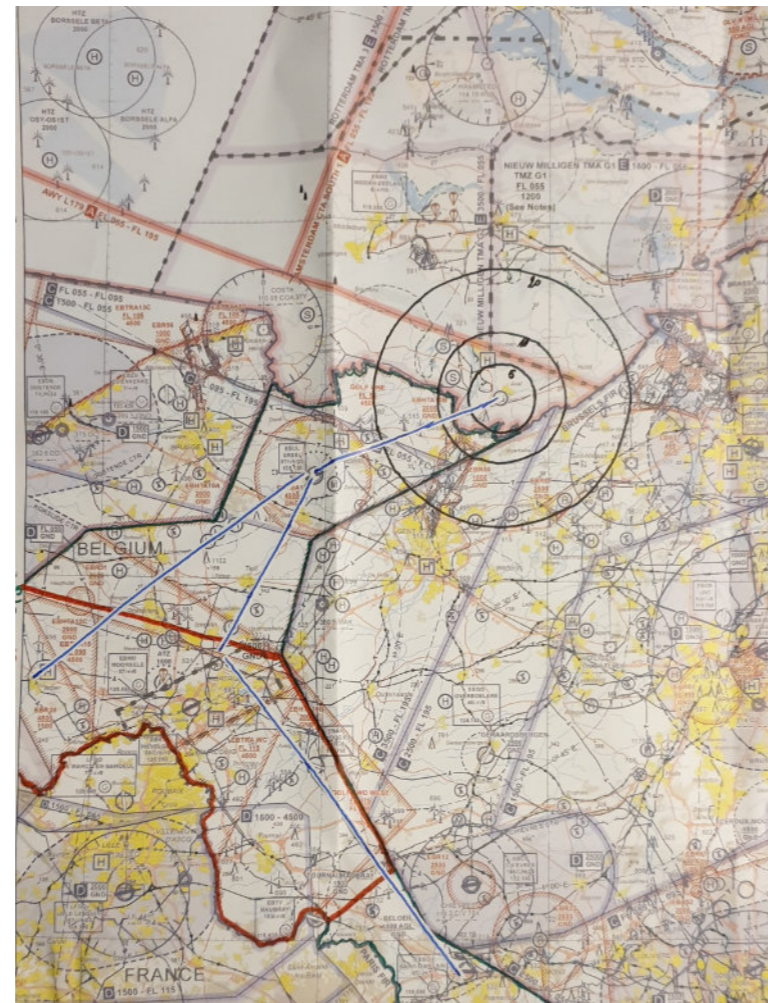
Die zaterdagochtend maakten we onze overland intenties over aan DDI Marco Donders, met de vraag om een vliegtuig te claimen. We wisten nog niet goed welke kist het zou worden, maar de ASK21 (ZD) leek ons een goeie kandidaat. Tot overmaat van ramp bleek dat de ASK21 net die ochtend met een platte band in de loods

stond. Gelukkig schoten er onmiddellijk een paar Ezac'ers in actie en werd de lekke band in no time vervangen. Dankjewel Abel en Jens!

Zaterdagmiddag

Voor we vertrokken wou Marco graag mijn voorbereidingen zien. Na zijn goedkeuring legde hij me nog even op de rooster met enkele praktische vragen. Achteraf merkte Marco op dat ik op dat ogenblik een beetje gespannen leek...

Eindelijk brak het uur van de waarheid aan: we konden starten met de ASK21. Helaas: vijf minuten later stond ik al terug op de grond! Geen thermiek... Allez zeg, die kan toch niet opgebruikt zijn? Etienne kwam me ondertussen vertellen dat ik recht had op 3 pogingen. Dus zetten we de ASK21 terug in de startrij om een nieuwe poging te wagen — deze keer met succes! Al snel konden we boven de lier klimmen naar 1200m en riepen we 'Axel grond' op om te laten weten dat we nu echt op pad zouden vertrekken.



Onderweg konden we een paar belletjes meepikken zodat we met een hoogte van 1100m Ursel airport aantikten. Yes, het eerste stuk van onze route lag achter de rug! Tot Ursel kende ik de weg van buiten, maar verder werd het wat moeilijker: die ASK21 heeft geen LX (navigatietool) waar het luchtruim in opgeladen is! Tja, dan maar op de ouderwetse manier navigeren: met de kaart op de schoot vlogen we via Tielt, Kortrijk en Amougies naar Saint-Ghislain en planden terug te keren via de omgekeerde route.

Ter hoogte van Leuze-en-Hainaut zagen we de lokale gevangenis van op 650m hoogte wel heel dichtbij komen. Verder op onze route in de richting van Saint-Ghislain lagen de cumuls ver uit elkaar en gaven ze maar weinig stijgen. We besloten daarom als snel rechtsomkeer te maken en de ophaalploeg te ontzien van een lange trip. Onze weerman Gert had immers voorspeld dat de zeewind vanaf 16u roet in ons eten zou komen gooien. We wilden echt heel graag met die ASK21 terug in Axel raken.

Op weg terug naar huis in de richting van Amougies zagen de cumuls er terug wat beter uit. We konden regelmatig wat thermieken en al snel bereikten we terug Amougies. Daar aangekomen kregen we het echter een beetje warm: we hadden dringend een wat stijgen nodig. Gelukkig vonden we op 550m hoogte, aan de rand van een bos, een wegwijzer naar een klein belletje. Na 10min zwoegen en zweten waren we amper 200m hoger geraakt en zagen in de verte slechts enkele kleine cumuls. De terugtocht beloofde nog wel eens een uitdaging te worden. Met 750m op de hoogtemeter zweefden we richting Kortrijk. Tegen onze verwachtingen in hielpen die kleine wolkjes ons echter flink zodat we in Kortrijk het rangeerterrein bereikten met 1400m op de teller. Alles komt goed.

Van Kortrijk vlogen we terug richting Axel met een hoogte die varieerde tussen de 1000m en 1400m. Het zag er allemaal goed uit tot we Tielt bereikten. Vanaf Tielt richting Axel zag de lucht er alleen maar blauw uit. "Geen wolkje aan de



lucht" kreeg nu plots een heel andere betekenis... Peter wees me erop dat ik héél zuinig moest vliegen want het zou wel eens erg krap kunnen worden om Axel te halen. En dat



werd het helaas ook. Te krap.

Al van voor Evergem waren we met z'n tweeën druk naar een buitenlandingsplaats aan het zoeken. We vonden een erg geschikt veld net buiten het centrum, maar op 350m hoogte konden we toch nog een belletje pakken. Hoewel ik die landingsplaats zeker niet uit het oog mocht verliezen was er nog hoop. Tevergeefse hoop bleek echter want na een kwartier vechten moesten we we ons toch gewonnen geven tegenover die dekselse zeewind en werd de kist mooi door Peter aan de grond gezet op het vooraf gekozen maisveld.





koelbox met een fris pintje en belegde broodjes voor iedereen.

Jongens, wat een leuke ervaring was dit. Een grote "Dank U Wel" is hier zeker op zijn plaats voor dit ophaalteam. Het duurde niet lang voor de ASK21 in zijn aanhanger zat en we alweer moe maar voldaan en een fantastische ervaring rijker terug op weg naar huis waren.

Dank u aan iedereen die meegeholpen heeft aan de mooiste vliegervaring die ik tot nu toe mocht beleven.

Door: Patrick



Eens geland brachten we de ophaalploeg onder leiding van Karel op de hoogte. We gaven meteen ook aan dat er misschien wel een extra paar handen nodig was om de kist uit de akker te kunnen halen. Dat was natuurlijk buiten de buurtbewoners gerekend. Op een mum van tijd kregen we bezoek van een aantal buurtbewoners die allemaal hun steentje wilden bijdragen om die kist uit het veld te krijgen. Schoppen werden aangeleverd, een boer met tractor werd gebeld, een koelbox met frisse pintjes werd geleverd, we ondergingen een aantal fotoshoots en al snel stond de ASK21 klaar voor de ophaalploeg.

Kort daarna arriveerden twee auto's met onze ophaalploeg. Niet zomaar een ophaalploeg, maar een zeer professionele equipe bestaande uit Karel, Marloes, Marcel, Abel, Dave en Ronny met allemaal een brede glimlach op het gezicht. Daarnaast waren ze ook nog voorzien van een



Zin in zweven

Hoeveel nachties slapen nog, tot het vliegseizoen begint

Na dat winterwerken toch, wat ieder zo leuk vindt

'k Heb weer zin in zweven, van begin tot eind van 't jaar

Nu dus alles geven, dan zijn de klussen weer snel klaar

Modder, verf, polijst en kit, niets is ons te gek

Allemaal in klus-outfit, aan uitsmijters geen gebrek

Deze zomer ook alweer, tijdens kampen, oh zo fijn

Steeds weer lekkerder, en ook meer. Je maag was dan te klein

Barbecues, en ander eten. Ook pannenkoeken met spek

Elke keer weer lekker vreten, aan straalaandrijving geen gebrek

Zo nu en dan een lange vlucht, prestaties hier en daar

Landen wij weer met een zucht, staat er lekkers voor ons klaar

Dank aan koks, en instructeurs. Voor jullie hulp in 't weekeind

Ook leden en donateurs, houden de club zo overeind

Dit is het einde, ik sluit af. Hierbij een laatste groet

Veel plezier en tot snel, het ga jullie allen goed

Door: Abel Slabbekoorn



Hemelvaartrally Axel

Hemelvaart 2022: eindelijk weer een VHZ-voorjaarstreffen! In 2019 was ik net lid geworden van de VHZ en had ik het erg naar mijn zin gehad op het terrein van Zweefvliegcentrum Noordkop. Niemand had kunnen voorspellen dat het drie jaar zou duren voor het volgende treffen plaats zou vinden. Op Salland begon de voorpret al maanden van tevoren. Wat nemen we mee? De Grasshopper zou mooi zijn maar daar was nogal wat werk aan (don't ask). De Sky zat middenin de overhaul en zou klaar kunnen zijn. De Skylark 3C schoot aardig op maar daar was toch ook nog flink wat aan te doen. En dan de route. Vanuit Salland moet je kiezen tussen de ring van Antwerpen óf de tunnel onder de Westerschelde. Op onze maandagavond-knutselsessies hoorde ik de meest gruwelijke verhalen over de ring van Antwerpen, vooral in combinatie met zweefvliegtuigaanhangers. Naïef als ik ben leken me die schromelijk overdreven en onwaarschijnlijk.

Uiteindelijk vertrokken Erwin, Eric, Poer, Harrie en Paul al op woensdag met de Sedbergh, Prefect, Sky en Ka-2b richting Axel. Ik kwam een dag later met de Sagitta. En als enige was ik over de ring bij Antwerpen gegaan. Doodsangsten heb ik niet uitgestaan maar het was zeker zo spannend als de turbulentie op final de dagen daarna... Als ik mijn belevenissen tijdens het treffen samen zou moeten vatten zou ik heel snel klaar kunnen zijn. In één woord: fantastisch. Als je niet bent geweest heb je wat gemist, als je er wel was weet je precies waar ik het over heb.

Ik doe een poging mijn bijdrage aan de Spandraad iets méér inhoud te geven, zodat ook de thuisblijvers er iets meer van begrijpen. De camping op het terrein van de EZAC doet niet onder voor een reguliere camping. Mooie plekjes (al was het door de grote opkomst even zoeken naar vrije ruimte...), een uitstekende kantine en gelegen in een prachtige omgeving.

Zoals het een Hemelvaartsdag betaamd werden we gezegend met uitstekende vliegcondities. Een (toegegeven, ietwat stevige) noord-westelijke stroming voerde koele maritiem polaire lucht aan. De in ruime mate aanwezige zonneshijn zorgde voor behaaglijke temperaturen op de grond én een dikke superadiabatische laag die onophoudelijk prachtige thermiekbellen de lucht in schoot. Vette cumuls, een mooie hoge wolkenbasis en glasheldere lucht maakten vrijwel iedere start tot een feest. Niet in de laatste plaats door de ordelijke startleiding en vakkundige liermannen van de EZAC. In hoog tempo kon worden gestart met precies de juiste liersnelheden. Gezien de stevige wind was ik daar écht van onder de indruk.

De donderdag werd afgesloten met de Regionale avond, waar deelnemers duidelijk hun best op hadden gedaan. De grote pan Zwolsche mosterdsoep die mijn echtgenote had bereid bleek in de smaak te vallen en was dus eigenlijk nog veel te klein maar alle hapjes en drankjes uit de overige windstreken maakten dat niemand iets tekort is gekomen. Op de vrijdag en de zaterdag hielden de gunstige weersomstandigheden aan. Ik had het genoeg een werkelijk schitterende vlucht te maken in de Prefect PH-196: vanaf de lier in mum van tijd naar de wolkenbasis op 1200m en daarna uitgebreid de omgeving kunnen verkennen. Daarbij geruime tijd opgevlogen met Per in zijn Baby, bellen gedeeld met de Sedberghs, ademloos gekeken naar de wolken en het uitzicht over Zeeuws-Vlaanderen. Voor de mensen die hun hele leven al vliegen waarschijnlijk niets nieuws maar ik ben een late intreder. Heb dus leren vliegen in plastic, voorzien van alle comfort zoals een kap boven je hoofd. Ik kwam er nu achter dat het op 1200m écht koud is en dat het zonder windscherm na verloop van tijd niet mee valt om sneller dan 70km/u te vliegen vanwege de snijdende wind op de wangen onder de vliegbril.... Na een ruim uur heb ik het voor gezien gehouden en ik heb

de rest van de dag nodig gehad om weer een beetje op temperatuur te komen. Maar wát een geweldige ervaring. Het maakte wel dat ik het gezellige plexiglas kapje van de Sky wat later op de dag enorm waardeerde. En dat ik de prestaties van zweefvliegers in de beginjaren van de zweefvliegsport met andere ogen ben gaan bekijken. Vanwege de prestaties van de vliegtuigen maar zeker ook vanwege de fysieke uitdagingen die er bij komen kijken.

De barbecue op zaterdag heb ik ook meer dan ooit gewaardeerd om alle verloren energie weer aan te vullen. Net als de bezorgpizza van restaurant Pyramide. Blijkbaar waren wij het 4e of 5e groepje dat telefonisch bestelde: "Alwéér bezorgen op het vliegveld? Hebben jullie daar soms een feestje of zo?"

Al met al een topweekend. Applaus voor de organisatoren (en als ik dan één naam moet noemen: Bert! Vakwerk jongen, hartelijk dank),

de mensen van de EZAC voor hun inspanningen en gastvrijheid en alle andere deelnemers voor een onvergetelijk Voorjaarstreffen.

Tot slot een heel erg gemeend dankuwelzeerbeleefd aan mijn clubgenoten die mij de gelegenheid bieden met de meest fantastische historische vliegtuigen te vliegen. You know who you are.

Door: Arjan Harmans, Aero Club Salland

Dit artikel werd met toestemming overgenomen uit Spandraad 131.



Stripverhaal over VHZ-meeting

Het winnende verhaal vind je onderaan deze pagina en werd getekend door Marie-Noelle Kluitenberg.

In het Hemelvaartweekend was het bord "Pas op: rondvliegend hout" weer uitgekapt op Axel want de VHZ was te gast. Vier dagen lang werd er gevlogen met oldtimer zweefvliegtuigen, waaronder een K6cr, S4, K13, T21, K2b, Sagitta, Bergfalke, K7, T30, K6e, K4, T34 en natuurlijk onze eigen Grunau Baby 'Nico'. Daarnaast werd er door de meegekomen

partners en familieleden veel gewandeld, gelezen, bijgepraat en koffie gedronken en genoten VHZ'ers en EZAC'ers samen na het vliegen van het Nederlandse en Belgische bier. Na afloop van de meeting werd het waarschuwbord ceremonieel dichtgeklapt, zodat alleen de zwarte achterkant te zien is.

Tot een volgende keer!

Door: Robien





Mei 2022

VHZ op bezoek in Axel



Twee bijzondere vluchten met de ASH30mi

Afgelopen seizoen hebben we heel uitzonderlijke weersomstandigheden gekend in Axel. Daardoor zijn er veel lange en bijzondere afstanden gevlogen. Maar wat mij vooral is opgevallen dit jaar, is dat er langs de kust vaak heel goede vliegomstandigheden zijn geweest. Zowel met blauwe thermiek als cumuls en zelfs convergentielijnen waar je continu rechtuit kon vliegen zonder dalen. In dit artikel wil ik graag 2 vluchten met jullie delen.

In dit eerste deel wil ik een vlucht met jullie delen waarin we niet tot 2200 meter konden klimmen en er ook van 3m of 4m bellen helemaal geen sprake was. In tegendeel...

Op 30 april stonden Frits en ik ingedeeld op de ASH30. De voorspelling was matig doordat er in de vroege ochtend een oclusie passeerde. De verwachting was dat het na de middag thermisch zou worden met harde NNW wind en een lage basis op 600m tot 1000m, terwijl in het zuiden van België iets beter weer verwacht werd.

We besloten om toch te vliegen, het is zonde om de kist binnen te laten staan. Op de startplaats kregen we de standaard vraag: "wat zijn jullie plannen?" We wimpelden dit af met "we zien wel" en "misschien groot lokaal." Eigenlijk wisten we zelf ook niet zo goed wat het zou worden.

De zelfstart bracht ons in een bel en op 700m zaten we al aan de basis. De harde NNW wind van 35km/u gaf wat straatvorming en dus besloten we om eerst bovenwinds te gaan zoeken. We staken vlotjes naar Dow Chemical maar strandden daar en keerden met de staart tussen de benen terug naar het veld. We vonden een tweede straat bij Zaamslag en daar konden we naar 900m gaan. De straat voor ons ging

over de Schelde en we waagden de oversteek. Ondanks de tegenwind vlogen we snel naar Goes. Daar zat de basis echter maar op 700m en de wolken gaven weinig stijgen, maar het was wel betrouwbaar. We overlegden even over het weer en toen kwam het idee boven om de straat voorzichtig af te vliegen richting Haamstede. Tja, de Oosterschelde oversteken op 650m is eigenlijk wel een beetje gewaagd, zeker met 35km/u tegenwind. Anderzijds was de straat betrouwbaar en konden we Midden-Zeeland in glijbereik houden omdat de wind ons daar naartoe zou blazen indien het tegen zou vallen en we terug zouden moeten keren.

We besloten er gewoon voorzichtig aan te beginnen en volgden de wolkenstraat over het Veerse Meer en pakten nog even wat stijgen boven Noord-Beveland. Op 620m kwamen we aan de rand van de Oosterschelde, we schuifelden voorzichtig met 100km/u onder de straat door.



Het steeg niet echt, maar het dalen was gelukkig maar heel gering. Halverwege zaten we op een goede 500m. We zagen vooral veel water en hadden een prachtig zicht op de stormvloedkering. Gelukkig kwam er toen een bel. Frits

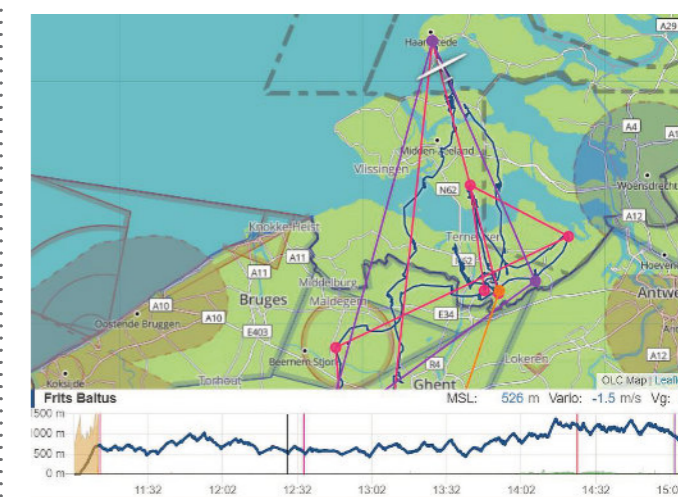
vroeg "zal ik draaien, want we willen er op deze hoogte niet naast zitten?" Ik bevestigde en Frits pakte de bel. Toen we indraaiden en in de bocht omlaag keken zagen we een kolkende watermassa die doorheen de stormkering de Oosterschelde instroomde. Prachtig zicht maar ook wel een beetje een onbehaaglijk gevoel op 500m.



De bel bracht ons terug op 650m en Haamstede was daardoor ruim haalbaar. De straat stopte echter net voor het veld. We keerden 1km voor het veld om het lierbedrijf niet te storen, en op 620m hoogte zaten we terug op de rand van de Oosterschelde. Met 38km/u meewind was het echter een heel ander verhaal. We vlogen met 160km/u het water nu heel snel over, genietend van het uitzicht en we keken al uit naar de cumuls boven vliegveld Midden-Zeeland. Daar

kregen we te horen dat er para's gingen springen en dus moesten we circa 10 minuten in de holding gaan onder een mini-wolk. Met 35km/u wind op 500m hoogte is ook dit een flinke uitdaging. Het lukte en de toren van MZ bedankte ons terwijl we opdraaiden boven het veld toen de para's beneden waren.

Bij Borsele aangekomen tankten we eerst nog even bij tot 700m. De Westerschelde is hier toch wat breder en we hadden al genoeg laag gezeten vandaag. Terug boven Biervliet in Zeeuws-Vlaanderen moesten we toch even bekomen van dit avontuur. Inmiddels was het weer aan het verbeteren en vlogen we nog even de standaardroute naar Tournai en terug. Om 18u staken we nog 1 keer de Westerschelde over richting Goes. De straat naar Haamstede stond er nog steeds en het was even verleidelijk maar we waagden ons er niet meer aan en landden een kwartier later heel voldaan op Axel. Een memorabele vlucht met heel uitzonderlijke zichten op de Oosterschelde stormvloedkering: dat is voor een Zeeuws-Vlaming toch een ultieme belevenis.



803 kilometer vanaf Axel.

Vorbereiding.

Enkele dagen voor de oldtimer-meeting voorspelde Skysight al een topdag midden in het lange weekend. Ik stuurde een Whatsapp bericht naar Frits en kreeg bericht terug: "idd Sint-Cumulus dag". We monitorde het weer en de voorspelling bleef stabiel. Vroeg thermisch en

vooral goede condities tussen Terlet en Berlijn, ook het Sauerland in Duitsland leek goed. Vroeg slapen en 2 dagen geen bier drinken bij de oldtimer rally! Vrijdag was ik startofficier en kon ik al genieten van een divers maar ook heel hectisch startbedrijf met tientallen oldtimers op het veld. Zowel in de lucht als op de grond waren deze kisten niet erg snel. Het zou dus een logistieke uitdaging worden om op tijd met onze 26,5m de lucht in te raken.

Grond-logistiek.

We spraken af om de kist al heel vroeg buiten te trekken, al voor de briefing. Ik vertrok om 7u15 in Gent, en tijdens het rijden zag ik hier en daar al een klein plukje ontstaan boven de industriezone. Dat deed mij denken aan 2019 toen ik met Willy in de RW 736km deed en de AD met Bram en Geert ook een zeer ruime 700km vlogen — 799km.

Om 7u50 trokken we de hangaar open en haalden de kist direct uit de hoezen. De motorinspectie deden we al in de hangaar en dan naar buiten om de vleugeltippen te monteren zolang het plateau nog vrij was. Su20 staan we afgeplakt en wel op het plateau. We spraken af dat Frits voorin zou zitten en Brian achterin, want bij de vorige vlucht van 650km was het omgekeerd. Nog even de finale weerupdate bekijken en de notams in de LX downloaden. Het plan was om Terlet - Allendorf (waar Ernst woont) te vliegen en dan zuidelijk terug.

De oldtimer briefing is klaar om 8u45 en de clubkisten vlogen al naar buiten. De inspectie was gereed en we sleepten onze kist het veld op, voorbij de kabelstrook. Achter ons begon de chaos, want sommige oldtimers waren al wakker en begonnen het plateau te vullen met aanhangers en vooral veel babbelende vliegers. We deden nog een sanitaire stop en haakten de kist achter de Volvo. Nele en Marloes waren DDI en waarschuwden ons: “maak dat je vandaag op tijd weg bent”. Dat was een wijze raad die we graag opvolgden.

We besloten de kist direct op de kop van de mat te parkeren. Geert kwam net aan met de MD, miljaar die was te laat. 9u30 stapten we in de kist, de eerste clubkisten stonden klaar en de kabels lagen mooi voor de hangaar. Zo bleef het veld nog lekker vrij. We namen even tijd om alles rustig te doen: “hebben we alles bij?”, checks heel rustig doen, en kap dicht. Time-check 9u45: prima. De cumuls stonden er al mooi bij. We startten en om 9u56 ging de motor uit op 750m. We waren vertrokken.

Vliegen.

Om 10u15 maakte ik deze foto boven Saeftinghe op 800m, midden boven de Schelde. Met de basis nog laag en stevige NW wind 25km/u dwars op onze koers gingen we rustig op pad. Steken met 130-150km/u. Bij Woensdrecht steeg de basis naar 1000m. Er ontstonden straten maar we vlogen er dwars op. Veel dalen en we staken nu met 180 km/u tussen de bellen.



Het eerste keerpunt wilden we verleggen naar Twente maar net daarvoor kregen we plots sterke over-ontwikkeling. Het eerste been van 200km hadden we gemiddeld 83km/u gevlogen, veel te langzaam. Maar ja, we zaten dwars op de wind en moesten dus veel draaien. Geen zon meer richting Twente, dus besloten we om al aan het tweede been te beginnen bij Stadtlohn. Goede wolken en basis op 1350m, we haalden met meewind grondsnelheden van 200 km/u nu en zagen in gedachten Allendorf al in bereik.

Helaas: na 100 kilometer liepen we tegen een volledig grijs gebied aan en we moesten de heuvels van het Sauerland nog invliegen langs de noordzijde. Op de radio hoorden we andere vliegers ook sukkelen in het Sauerland. We hadden een nieuw plan nodig. We keerden om na 100km op ons tweede been. Dat was zonde want we moesten eigenlijk langere benen vliegen op zo'n topdag. We gingen terug recht tegen de wind in vliegen en profiteerden opnieuw van deze zeer goede zone in Duitsland. We gingen door tot aan Deventer net voor de TMA van Lelystad. De basis was nu 1550m en we vlogen een stukje op met Stijn en Boris. Nou ja, eigenlijk vlogen ze ons voorbij...

Het was 15u15 en we hadden er 430km opzitten. Gemiddeld 86km/u, dat is laag terwijl we toch redelijk hard vlogen. Maar ja, die wind van inmiddels 30km/u speelt ons parten. We besloten naar Venlo te vliegen en gingen samen met de MD (Geert) op pad. Bij Venlo vonden we de klassieke 3m/s bel boven het station, stegen tot 1600m en doken de Kempen in. De basis ging daar omlaag toen we Keiheuvel voorbij waren. De wind nam toe tot boven de 30 km/u. Samen met de MD vlogen we tegen de wind in en rond 18u30 rondde we Woensdrecht. We gingen wat verder noordelijk om meer meewindcomponent naar Axel te hebben, maar dat werkte niet en we kwamen op 1000m boven Woensdrecht aan. Het werd laat dus we gingen de Schelde over en op 700m vonden we bij Saeftinghe terug een goede bel.

Optimaxen.

Om 19u kwamen we over Axel op 400m waar we 20 oldtimers zagen staan met aanhangers, ze demonteerden in onze landingszone. We hingen in de fabriekszone en bereikten 900m. Geert riep op: “Hoeveel kilometer hebben jullie al? 700?” “Ja, dat klopt we zitten op 720km nu.” “Jullie moeten voor de 800km gaan!” Inmiddels stond de 35 km/u wind dwars op onze koers, maar we zagen wel nog mooie straten. We besloten door te gaan tot aan de TMA van Oostende. Geert boog af naar Gent.

We bleven tussen de 550m en 900m hoogte en vlogen dwars op de straten. Daarbovenop nog 38km/u wind betekende afzien, werken en veel geduld opbrengen. Het lukte en we vlogen terug naar het veld, terwijl onderweg de laatste cumul plots nog tot 1000m ging. We kwamen bij Axel aan op 250m.



Time check: 20u28. Het was tijd om er een eind aan te breien. De oldtimers zaten aan het bier, en het veld was weer vrij. We landden en dronken een pint die we van Nele kregen direct na de landing, dat smaakte heel goed.



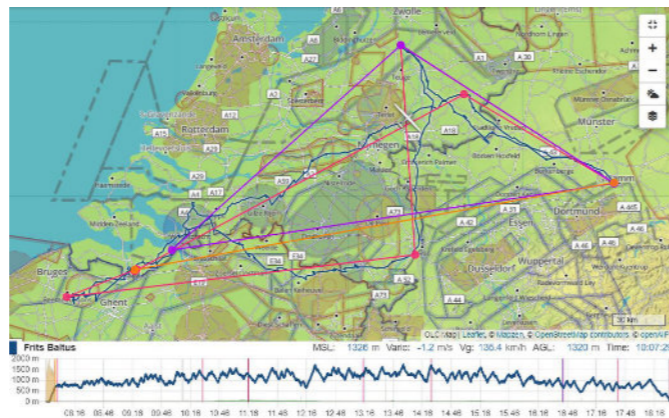
We klokten af op 803km, een FAI-driehoek van 608km en een vluchtduur van 10uur 42 minuten. Het was daarmee de persoonlijke langste vluchtduur en grootste afstand in Europa voor

ons (Brian en Frits). Met deze vlucht hebben we meteen ook het afstandsrecord vanaf Axel ruim 4 kilometer scherper gezet.

Op naar de 900km vanaf Axel!

Kantine.

In de kantine troffen we een enorme bende oldtimers aan die we graag een rondje aanbieden. Ze vroegen ons wat we gedaan hadden. “800km gevlogen” antwoordden we. “Ah, wauw, dat is mooi zeg.” Het was even stil en dan: “Weet je, ik heb meer dan 1 uur gevlogen op mijn Sedbergh, het was prachtig weer...” En zo bleek alles weer heel relatief te zijn.



Door: Brian en Frits



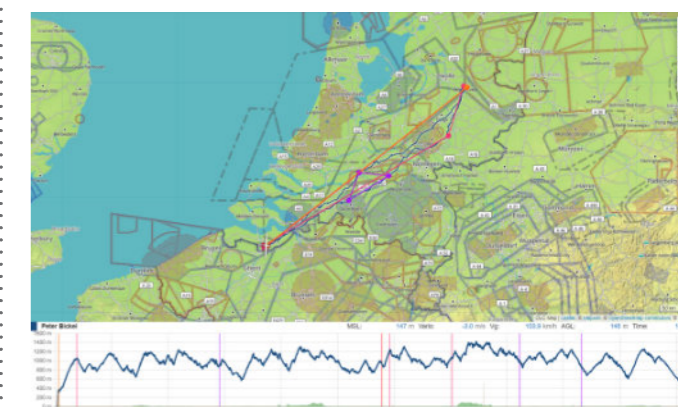
landing. Met de neus behoorlijk naar beneden waren final en landing net iets spectaculairder dan met een club-tweezitter.

De dag nadien vonden mijn collega's mij op het werk iets minder scherp dan anders. Ik heb hen toen uitgelegd dat dat kwam doordat ik ruim vijf uur had doorgebracht in een ijle Nederlandse atmosfeer. Die uitleg volstond om hun begrip los te weken. De veronderstelling dat mijn werk niet zou gaan lopen, bleek trouwens helemaal correct.

Alle gekheid op een stokje, ik heb vijf uur niet veel meer moeten doen dan wat rondkijken en af en toe eens van de ene wolk naar de andere vliegen, terwijl Peter de ganse tijd bezig was met thermieken, navigeren en communiceren.

Als ik de dag nadien al wat minder scherp was, lijkt het mij niet onmogelijk dat dat bij hem niet anders was. Mogelijk weten ze op zijn werk ondertussen al waardoor dat eventueel zou kunnen komen. In ieder geval heeft hij mijn diepste respect verdiend tijdens deze dag.

Tot slot wil ik dan ook mijn dank uitspreken aan Peter om mijn piloot te zijn en aan Marco (ik veronderstel dat jij tijdens het voornoemde gefluister aan het kortste eind trok) om ons op te lieren.



Door: Tom

Koningsdag 2022

In de veronderstelling dat mijn werk niet zou gaan lopen en ik er de volgende dag aan zou kunnen verder doen, nam ik toch maar het besluit om een dagje vrijaf te nemen en te gaan vliegen op de Nederlandse feestdag. Aangezien het voor Belgen geen feestdag was, verwachtte ik aanzienlijk meer Nederlandse dan Vlaamse vliegers. Wat ook klopte: bij de start van de briefing waren er twee keer meer Nederlanders dan Vlamingen. In totaal waren we met drie.

Te weinig mensen om er een leuke vliegday van te maken boven Axel. Na wat gefluister tussen de twee instructeurs bleek een overlandje met de RW een oplossing te bieden voor dit praktisch probleem. Peter Bickel wou wel vliegen en Marco Donders had ooit nog gelierd. Blijkbaar waren er ook nog een aantal andere overlandvliegers onderweg, zodat er uiteindelijk toch voldoende mensen zouden zijn om elkaar op weg te helpen. Ik twijfelde geen moment om dit voorstel aan te nemen. Ik wist natuurlijk nog niet wat er mij te wachten stond, maar bij gebrek aan alternatief heb ik maar volmondig ingestemd.

Voor mij was het de eerste overlandvlucht en de eerste ervaring met een meer performante kist. Er viel dus op voorhand wel wat uit te leggen. Na het buitenzetten van het toestel kreeg ik extra info over onder andere het gebruik van flaps, de apparatuur en plassen tijdens de vlucht. Het enige wat ik over dat laatste kwijt wil, is dat ik sinds die dag met een bang hartje omhoog kijk bij het voelen van de eerste druppels van een regenbui. En misschien heb ik achteraf bekeken wel wat spijt dat ik dat uiteindelijk niet eens zelf heb geprobeerd. Maar ja, als de nood niet echt hoog is... De catering werd geregeld en voor het instappen heb ik nog eens expliciet gevraagd waar ik mijn voeten kon vegen al was dat blijkbaar niet nodig.

Vanaf de start ging de kist mooi hangen aan de gebogen vleugels. Na het opbouwen van voldoende hoogte rond Axel vertrokken we richting noordoosten. Eerst over de Schelde ten noorden van Doel en daarna steeds verder, over de ene na de andere rivier. Met de rivieren kwamen ook een aantal andere (zweef) vliegvelden, waardoor het op bepaalde momenten zelfs gezellig druk werd in de lucht. Zo

passeerden we onder andere Woensdrecht, Seppe, Gilze-Rijen en uiteindelijk zelfs Terlet en Teuge.

Ter hoogte van Lemelerveld begon het weer er wat anders uit te zien en beslisten we terug te keren. Ondertussen had ik ook al opgemerkt dat het oosten van Nederland er van uit de lucht nog niet zo verkeerd uitziet.

Op de terugweg, ter hoogte van Breda, dacht ik een paar keer dat we niet terug zouden raken zonder de motor te starten. Achteraf heb ik mij gerealiseerd dat dit wellicht pogingen waren om eens te kijken of er geen bekende gezichten te zien waren in de Efteling of op het marktplein van Breda, waar op dat moment een behoorlijk feestje aan de gang was. In elk geval was het leuk om eens boven in plaats van in de Efteling rondjes te draaien.

Daarna ging het weer vlotter: net voor de Schelde konden we nog een bel nemen en vlogen daarna in één — redelijk rechte — streep naar Axel. Na een rondje om het veld werden de flaps eens echt uit de kast gehaald voor de

Liften op natuurkracht.



De draagkracht respecteren van de portemonnee van mijn ouders en toch mijn zakgeld zien toenemen: ik vond er een oplossing voor die in één beweging ook mijn ecologische voetafdruk verkleinde. Vanaf mijn 18de verjaardag schafte ik niet zelf een wagen aan maar ging al liftend door het leven.

Tot mijn vijftigste verjaardag werd liften mijn gebruikelijke manier van verplaatsen. Woonwerk verkeer of trips op vakantie in het buitenland, alleen of met de kinderen: al liftend raak ik keer op keer binnen de vier minuten in een gedeelde wagen. Decennialange ervaring leert mij dat mobiliteit kansen bezit die er op het eerste zicht niet zijn. En dat we mogen vertrouwen op de solidariteit die ons aanzet om met elkaar te delen wat haalbaar is.

“Duim in de lucht” kreeg vandaag een nieuwe dimensie: mijn buurman Antoine beantwoorde mijn opstoken duim met een vlucht. Hij heeft dan ook alle vertrouwen in de draagkracht van lucht, terwijl zijn ervaring hem hierbij beducht en voorzichtig maakt. De checklist die hij volgde bij mijn maiden trip met een zweefvliegtuig maakte mij duidelijk dat alles verzekeren en controleren cruciaal is om op wind en zonnekracht in beweging te blijven. Aangezien er plaats is voor twee in het toestel mag ik mee in de lucht.

Het cruciale element dat liften langs de startbaan onderscheidt van liften langs de straat is voor mij het groter aantal partners dat samenwerkt. De natuurlijke verbondenheid tussen natuur en techniek zet wie betrokken is bij een vlucht blijkbaar aan tot verbondenheid binnen een netwerk. De solitaire inspanning van de piloot is slechts mogelijk dankzij de man op de lier, iemand die de vluchten verdeelt onder de gegadigden, het gezamenlijk sjouwen aan de toestellen die in en uit de hangar moeten gepuzzeld en op de startplaats gebracht worden, de coördinator die de besluitvorming stuurt, een vluchtleider, de chauffeurs van mobiele controletoren, de tractor en terreinwagens en de aansleper van de kabels. Deze en zoveel andere taken worden gedeeld en overgenomen binnen wat voor elkeen haalbaar is en volgens de procedures toegelaten.



Ik kreeg vandaag de kans om met de eerste en laatste vlucht van de dag mee te vliegen. Mijn eerste vlucht met een zweefvliegtuig duurde tien verbazingwekkende minuten. Met de energie van een halve liter diesel raakten we in één zwier op 350m hoogte.

Zoals gebriefd was er echter geen thermiek te bespeuren. Toch cirkelden we schijnbaar moeiteloos over Axel en kreeg ik de omgeving voorgesteld vanuit een standpunt dat mij totaal vreemd was. Wonder boven wonder zonder het gebrom van een motor. Met slechts wat plexiglas en een open venstertje tussen mij en de ruimte waarin we hoog boven de begane grond zweefden. Het onderlinge respect tussen technisch vernuft en de draagkracht van de lucht verhief mij tot in hogere sferen en zette ons vlotjes terug op de grasmat.

“Bedankt” was het eerste dat in mij op kwam. Dank aan de hele ploeg die actief was en dank aan de founding fathers van EZAC en hun opvolgers die sinds 1966 doen wat voor hen haalbaar is.

Deze verzengend hete dag in augustus bleek voor de club de “day after” te zijn. Veertien dagen kamp waren de dag er voor afgerond en een instructeur was die ochtend onverwacht opgeroepen door het bedrijf waar hij werkt. Maar de onthaalkoffie stond klaar en de dagcoördinator deed vlotjes alles wat haalbaar was om toch een vervangende instructeur aan dek te krijgen.



Zelfs toen bij een start de optrekkelbrak werd enkel zeer professioneel en rustig gereageerd. De draagkracht van de natuurelementen en de betrokken mensen worden in deze omgeving als vanzelfsprekend aanvaard zoals ze zijn.

Ik werd een dag lang meegenomen in een sfeer van acceptatie en realiseren wat mogelijk is. Zo worden voor mij ongekende hoogtes bereikbaar.





Mijn tweede lift met zweefvliegtuig bracht mij dankzij de thermiek op 1100m. Zorgzaam ging de piloot voortdurend in overleg om zich ervan te verzekeren dat ik mij comfortabel genoeg voelde om een volgende stap te zetten. Sierlijke bewegingen wisselde hij af met een snelle duik of zwierig weer hoogte winnen. De kracht ervaren waarmee we binnen de zone met thermiek weten te blijven. Zweven langs de vier windstreken. Land en andere grenzen betekenisloos maken dankzij de vlieghoogte. Geen wolkje aan de lucht: het is hier niet alleen letterlijk te nemen.

Het lappendeken van mensen, hun realisaties midden in de natuur der dingen: vanop deze

hoogte wist ik mij opgenomen in de noodzaak van onderling waardering onder alles wat bestaat. Zweefvliegen is niets ontkennen maar ontvankelijk zijn en bewonderen. Een veel ruimer blikveld gaat voor je open: voor, onder, boven en naast je bestaat het geheel dat je draagt. En je bent je zelfs bewust van wat achter je ligt zonder dat je het kan zien.

Met het aanvaarden van de feiten en de mensen die ons omringen startte vandaag het liften voor een vlucht. Niet blindelings vertrouwen op de omstandigheden maar checken en controleren of alle factoren en mensen klaar zijn voor de gezamenlijke vlucht bleek het uitgangspunt. Ik mocht ervaren hoe solitair doen wat haalbaar is binnen onderlinge samenwerking hoge verwachtingen inlost. Het stemde mij dankbaar te zien dat iedereen voeling zocht met de anderen als mens en hen waardeerde in hun positie. Ik zou nog een resem mooie details van de dag kunnen uitzingen. Zoals het kind dat zijn stroopwafels deelde met iedereen die er rond stond. EZAC: een gezelschap dat mensen verheft tot ver boven de dagelijkse hoogte. Het was goed om met jullie te liften op natuurkracht.

Door: Rik Hamels (via Antoine)



In de bloemetjes


Tijdens de BLV op 5 november hadden we wat te vieren.

David Lindenbergh is dit jaar immers al 50 jaar — ononderbroken — zweefvliegbewijs-houder.


Naast felicitaties van de club ontving David tijdens de vergadering ook een boek over zweefvliegen en een speciale pin van de KNVvL.

Proficiat David!





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

Colofon

Ezac Bestuur
Peter Bickel
Voorzitter
Frits Baltus
Penningmeester
Peter Smet
Secretaris
Yorin van Hoorde
bestuur@ezac.nl

Secretariaat
Peter Smet
secretaris@ezac.nl

Penningmeester
Frits Baltus
Wyckmansveld 1
2850 BOOM
België
bank: 42.91.38.482 ABN-AMRO
giro: 746221 penn. EZAC
penningmeester@ezac.nl

Plus3
Wouter Vandenameele
Hoofdredactie & layout
plus3@ezac.nl

