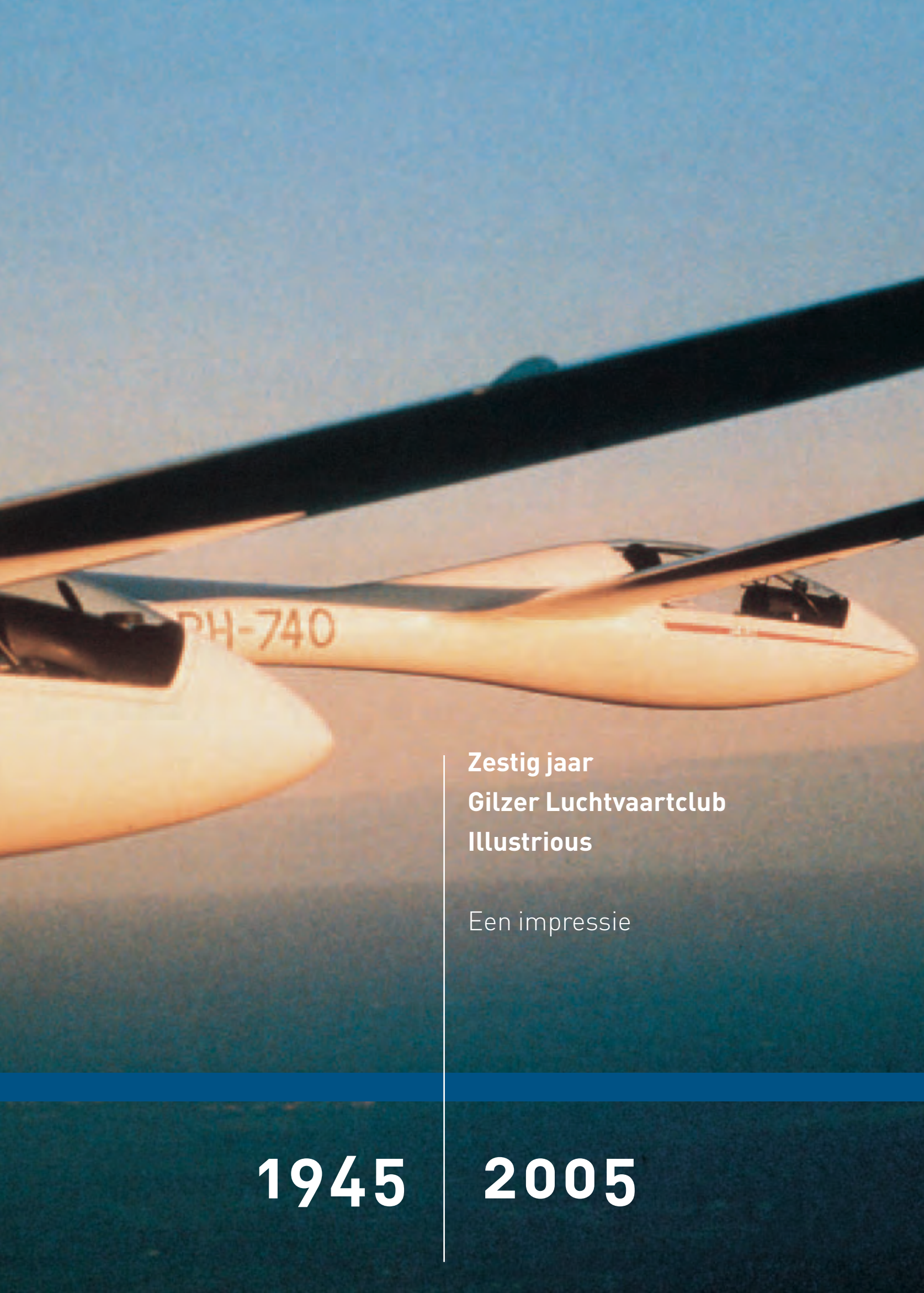




**Zestig jaar
Gilzer Luchtvaartclub
Illustrious**

Een impressie

1945

2005

Zo begon het

Eind jaren '90 vond ik in het clubhuis een doos met oude clubbladen en gesigioneerde zweefvliegboeken. Spullen van Dirk Cock, die in 1993 met de Piper Cub verongelukte. De doos was ineens in het clubhuis, zoals dat met sommige dingen bij de zweefclub gebeurt: ineens zijn ze er, maar soms zijn ze ook ineens weg. Ik besloot dat laatste te voorkomen. Ik heb de doos meegenomen en ben erin gaan neuzen.

Niet lang daarna kwam ik bij het clubhuis een man tegen die de hangaar aan het opmeten was. Het was Wout van den Hout, mede-oprichter en oud-voorzitter van onze club. Wout bleek nog veel oude foto's, clubbladen en ander materiaal te hebben. Zo (her)ontdekte ik een hoop bijzondere verhalen. Met het jubileum in 2005 in het vooruitzicht ontstond het idee een boek samen te stellen om dat alles voor iedereen toegankelijk te maken. Het bestuur vond het ook een goed idee en ik ging aan de slag.

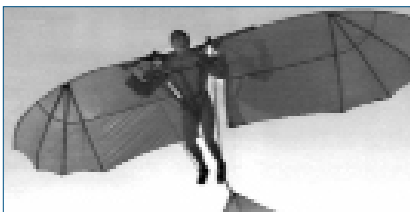
Dit boek was er niet ineens. Ik heb verhalen uitgezocht die een beeld geven van zestig jaar zweefvliegen op Gilze en het wel en wee van Illustrious. Van een groot aantal (oud-)leden heb ik privé-foto's gekregen. Hierdoor beschikken we nu over een digitaal foto-archief van grote omvang. En natuurlijk heb ik veel anekdotes gehoord, over markante figuren, kwajongensstreken, clubperikelen... Velen hebben bij onze club een onbetaalbare tijd (gehad) en bouw(d)en langdurende vriendschappen en relaties op. Van dat alles is dit boek een impressie. Het was er zonder de medewerking en steun van een hoop (oud-)leden nooit gekomen!

Al diegenen enorm bedankt!
Veel leesplezier!

Femke Boersen
Breda, juni 2006

1486 - 1513

Leonardo da Vinci



Leonardo da Vinci maakt ontwerp-schetsen voor een helikopter, een parachute en een ornithopter. Hij bestudeert luchtstromen en gestroomlijnde vormen.

Voorwoord

Het is nu al zestig jaar geleden, dat de Gilzer Luchtvaartclub 'Illustrious' werd opgericht: op 8 juli 1945. Een groepje vlieg-enthousiaste Gilzenaren, meest jongeren, hebben destijds het initiatief genomen. Al tijdens de oorlogsjaren hadden deze zich beziggehouden met het bouwen van schaalmodellen, en vooral van modelzweefvliegtuigen. Bij gunstig weer en in hun vrije tijd werden deze vliegende modellen uitgetprobeerd, soms op een stuk heide aan de Alphensebaan en vaker nog op de Regte Heide bij Riel. Zo groeide een vriendenband tussen deze jongeren die een meer dan gewone belangstelling hadden voor alles wat met vliegen te maken had. Zij vormden dan ook het eerste bestuur en ledenbestand van deze nog kleine, jonge vereniging Illustrious.

Onvermoeibaar ging men zich nu inzetten voor één ideaal: het echte vliegen. De eerste editie van het oorlogsboek Vijf Jaar Luchtfront, over het vliegveld Gilze-Rijen, geschreven door enkele leden en uitgegeven door Illustrious, werd een markant succes, zowel voor de talrijke geïnteresseerde lezers als voor de clubkas. De fonkelnieuwe ESG PH-188 uit de fabriek bij Leende kon nu worden aangekocht en zaterdagmiddag 18 oktober 1947 maakte instructeur Thijssens op Gilze-Rijen de eerste proefstart. Spoedig daarna werd begonnen met sledevaarten over de grasmat naast de startbanen en kleine 'sprongetjes'. Een paar jaar later reeds voerde de Grunau Baby, in huur van de KNVvL, ons naar hoger sferen, bij tijd en wijle zelfs in de thermiek. Dankbaar zijn en blijven wij voor de hulp en medewerking, die Illustrious al die jaren mocht genieten van de LSK op de Luchtmachtbasis Gilze-Rijen.

Voor de ouderen onder ons zijn dat ongelofelijk mooie herinneringen gebleven. Niet in het minst voor mijzelf, die de eerste jaren als voorzitter van Illustrious mocht fungeren, totdat een verhuizing naar Vinkeveen in 1952 en drukke werkzaamheden aldaar, noodgedwongen een einde maakten aan mijn zweefvliegdrömen. Maar Illustrious groeide door, nu al zestig jaren lang, tot een grote bloeiende vereniging, die nauwelijks nog is weg te denken uit Gilze-Rijen en uit Midden-Brabant. Al die jaren met een onnoemelijk aantal starts en landingen op het vertrouwde veld, met draaien en keren, stijgen en dalen in ons gastvrije Brabantse luchtruim. Maar ook wel figuurlijk met ups en downs... zoals dat aan vrijwel iedere actieve vereniging eigen is. Naast de ontelbaar mooie dagen op het veld in al die jaren, blijven helaas ook twee trieste ongevallen met dodelijke afloop in droeve herinnering.

Nu, na zestig jaren, werd het hoog tijd dat de geschiedenis, met het wel en wee van Illustrious, eens op papier werd vastgelegd. Ieders bewondering en waardering komt dan ook toe aan de leden die zich met groot bekwaamheid zoveel tijd en moeite hebben getroost om het verhaal van zestig jaar zweefvliegen op Gilze-Rijen te beschrijven. Dankzij hun kennis en speurwerk en vooral hun inzet, kwam deze unieke publicatie tot stand. Het clubarchief en het geheugen van vele bereidwillige leden en oud-leden leverden daarbij vaak onmisbare gegevens.

Ik wil besluiten met een bijzonder woord van dank aan Femke Boersen en met de wens, dat Illustrious tot ver in de toekomst mag blijven groeien, bloeien en vliegen.

Wout van den Hout (2005)



Wout van den Hout,
Mede-oprichter en oud-voorzitter
GLC Illustrious 1945 - 1952



Vliegveld Gilze-Rijen

1909 – 1939
Molenheide en Nerhoven

In de avond op 27 juni 1909 stijgt voor het eerst in Nederland een motorvliegtuig op. Het landt na enkele minuten bij Etten op een heideveld, langs de weg naar Rijsbergen, waar nu een monument staat. De Franse aviateur Graaf de Lambert maakt deze korte vlucht in de Wright-tweedekker. Enkele enthousiaste geïnteresseerden richten kort daarna in Breda de 'N.V. Eerste Nederlandse Vliegvereniging' op. Die begint al spoedig op de Molenheide tussen Gilze en Rijen met vlieglessen, uiteraard onder de naam 'Vlugschool Molenheide'. In augustus 1910 wordt er zelfs een vliegweek gehouden. Niet Soesterberg maar Gilze-Rijen is dan ook het oudste vliegveld van ons land. Vanaf augustus 1913, als de luitenant W.C.J. Versteegh met een Farman-vliegmachine op de Molenheide landt, is het een militair veld. Tot aan de Tweede Wereldoorlog zijn er vliegtuigen van de Luchtvaartafdeling (L.V.A.) gestationeerd.

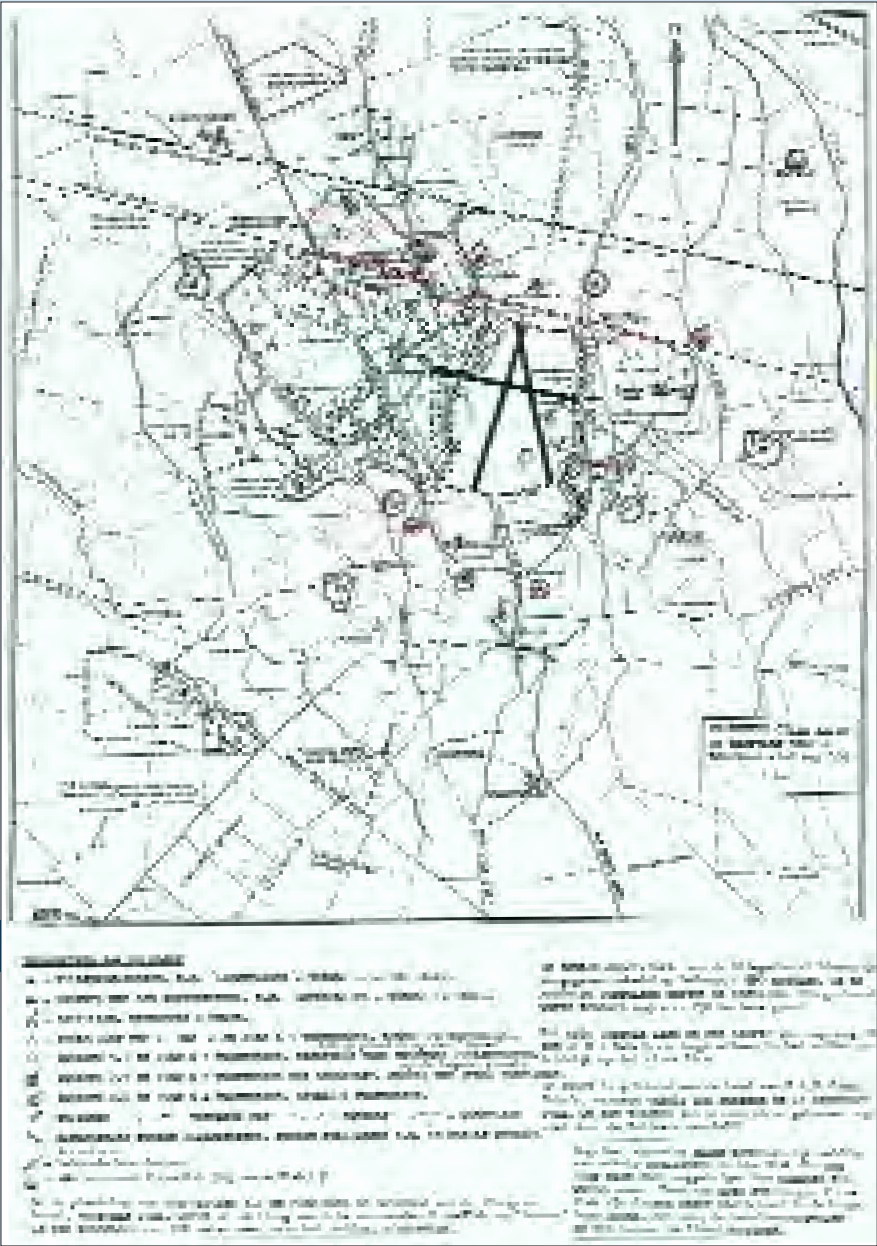
Om te kunnen voldoen aan de voortgeschreden ontwikkeling van het vliegwezen wordt in 1937 begonnen met de aanleg van het tweemaal zo grote vliegveld 'Nerhoven', van de Molenheide slechts gescheiden door de steenweg van Gilze naar Rijen. Begin 1940 is het terrein Nerhoven zo goed als gereed en wordt het bij het dreigende oorlogsgevaar in april versperd met zo'n tweehonderd betonnen putringen vol zand. Bij de Mobilisatie in augustus 1939 wordt de IIIe Verkenningsgroep van het 2e Luchtvaartregiment op Gilze-Rijen gestationeerd, met 8 Fokker C-V-vliegtuigen en 4 Koolhoven FK-51's. Deze eenheid wordt 22 april 1940 vervangen door de IV-e Verkenningsgroep met een zelfde aantal vliegtuigen.



13 mei 1940
Duitse bezetting

In de ochtend van 10 mei 1940, tussen 04:00 en 04:45 uur, doet een formatie van 7 Heinkel He-111 bommenwerpers aanval- len op het vliegveld, waarbij drie series bommen buiten het veld terechtkomen zonder veel schade aan te richten. Eén serie echter valt dicht bij de twee han- gaars, waarbij vier van de verspreid opge- stelde vliegtuigen worden beschadigd. De nog vliegklare toestellen, 5 Fokkers en 2 Koolhovens, vertrekken volgens orders tegen 09:00 uur naar het vliegveld Haamstede. Al wat niet meekan, wordt in brand gestoken en het nieuwe vliegveld wordt verder omgeploegd.

Vliegveld Molenheide en vliegveld Nerhoven in 1940.



Op Tweede Pinksterdag, maandag 13 mei 1940, bereiken de Duitse troepen in de vroege morgen Gilze en nog dezelfde dag landt een verkenningssafdeling van de Luftwaffe met Heinkel-126 en Storch-toestellen op de Molenhei. De putringver- sperring op het nieuwe veld is spoedig verwijderd en voor het eerst zijn de des- tijds moderne Duitse bommenwerpers Dornier Do-17 van nabij te zien. Op 16 mei 1940 neemt de Luftwaffe het veld over en bouwt het, waarschijnlijk volgens lang van tevoren ontworpen plannen, in nauwelijks drie maanden uit tot een grote moderne 'Luftwaffe Fliegerhorst'. Op 2 september 1940 neemt de Luftwaffe het veld in gebruik. Er landen een dertigtal Heinkel He-111 bommenwerpers die spoedig tegen Engeland ingezet worden. Vanaf die tijd zijn er zo'n honderd bommenwerpers gestationeerd.

1943 – 1944
Bombardementen

Vanaf de herfst 1940 tot augustus 1943 hebben de Geallieerden geen zware aanvallen gedaan op de Fliegerhorst Gilze-Rijen. Wel deden in die periode afzonderlijk vliegende toestellen van de R.A.F., zogenaamde 'intruders', vrij vaak 's nachts storingsaanvallen door het afwerpen van enkele bommen, soms met mitrailleurvuur. De eerste zware dagaanval wordt uitgevoerd door de Amerikaanse Luchtmacht op donderdag 19 augustus 1943, omstreeks 19:00 uur. Bijna alle bommen vallen buiten de vlieg- basis, waarvan een paar series in de bossen bij Riel en Tilburg, alsook bij Klein- Tilburg, zonder veel onheil aan te richten. Rampzalig daarentegen zijn de gevolgen van de reeks bommen die neerkomen ten noordoosten van de vliegbasis op boerderijen en akkers, niet ver van Café 'Stad Parijs'. Helaas verliezen 23 burgers hierbij het leven. Aan de oostrand van de Fliegerhorst wordt één hangaar met één vliegtuig erin vernield.

Op donderdagmiddag 10 februari 1944 vallen viermotorige Liberators, door een sneeuwbuï heen, vanuit het noorden de Fliegerhorst aan, waarbij ook over Gilze-dorp enige zware bommen vallen. Een 9-jarig meisje komt om en er is aan- zienlijke schade aan gebouwen. Op 22 en 24 februari doen formaties tweemotorige Amerikaanse Marauder-bommenwerpers



Luchtfoto van de R.A.F. van 6 september 1944.

een aanval op het veld, waarbij één tewerkgestelde burger omkomt. In de maanden december 1943 tot mei 1944 zijn totaal tien dagaanvallen uitgevoerd door Amerikaanse jachtbommenwerpers, waarbij de meeste bommen op de Fliegerhorst vallen, zonder burger- slachtoffers.

Dan komt op woensdag 5 juli 1944 een ramp over Gilze. Na een eerste serie bom- men op het vliegveld door een gesloten wolkendek heen om 08:48 uur, valt de tweede serie om 08:51 over Gilze-dorp. Daarbij komen 21 Gilzenaren om het leven en wordt grote materiële schade aange- richt. Twee groepen B-17's Vliegende Forten van de Amerikaanse Luchtmacht deden deze aanvallen. Maandag 7 augus- tus 1944 komen bij het gehucht Verhoven wederom vier burgers om door Amerikaanse bommen. Goed een week later, dinsdag 15 augustus, bombarderen honderd viermotorige Lancasters van de R.A.F. de Fliegerhorst, gelukkig zonder burgerslachtoffers. Zondagavond 3 september rond zeven uur doen weer zo'n honderd viermotorigen van de R.A.F. de laatste grote aanval op de Duitse vliegbasis zonder burgers te treffen. In Hulten worden echter de kerk, de school en enkele woningen volledig verwoest.

27 oktober 1944
Bevrijding van Gilze

De volgende dag, maandag 4 september, daags vóór 'Dolle Dinsdag', verlaat de Luftwaffe overhaast de Fliegerhorst, waarbij 35 Dornier Do-217 bommen- werpers en wat andere vliegtuigen erin slagen op te stijgen van het zwaar gehavende terrein. Dit alles naar aan- leiding van het valse bericht over de Engelse radio dat de voorhoede van het Britse tweede leger deze dag vanaf Antwerpen zou zijn doorgedrongen tot bij Breda ... ! Inderhaast worden die avond en nacht door Luftwaffe-personeel instal- laties vernield waardoor minstens vier boerderijen bij Nerhoven in vlammen opgaan. Enkele dagen later keren ploegen terug om de vernielingen voort te zetten. Daarbij worden op 13 september munitie- depots nabij de Bavelse Poort opgeblazen. In Gilze en omliggende dorpen sneuvelen ruiten en dakpannen...

Gilze wordt bevrijd door de troepen van de Eerste Poolse Pantserdivisie, die in de ochtend van 27 oktober vanuit Alphen oprukken en Gilze naderen vanuit het zuidoosten. De tamelijk zwakke tegen- stand van de Duitsers wordt vrij gauw gebroken. In Gilze-dorp wordt niet gevochten. Poolse tanks staan kort na het middaguur al bij Aarts' schoenfabriek en niet veel later in het centrum van Gilze. De volgende ochtend, zaterdag 28 oktober 1944, rukken de Poolse tanks en ook de infanterie op in de richting Bavel en Molenschot en niet te vergeten: over het vliegveld naar Rijen.

Wout van den Hout (2005)



Poolse Sherman tank en andere voertuigen bij Aarts' Schoenfabriek, tij- dens een korte rustpauze in de vroege namiddag van 27 oktober, daar aangeko- men uit zuidoostelijke richting.

De Kranich

Eerste prestatiezitter van Nederland

In de lente van 1939, om precies te zijn op 10 mei, schaft de Zaanse industrieel C. Bruynzeel de DFS Kranich I, PH-99 "Arend", bij de Flugzeugbau Schweyer in Ludwigshafen aan. Het is de allereerste prestatietweezitter in Nederland. Met Harry Nienhuis als vlieger en de eigenaar als passagier stijgt de Arend op 21 juli 1939 tot 3100 meter, op dat moment de grootste hoogte die met een tweezitter in Nederland wordt bereikt. Nienhuis en Houwink stegen vijf dagen eerder met de Arend al tot 2600 meter, waarna op Schiphol werd geland. Tijdens de Nationale Wedstrijden op Welschap (Eindhoven) in augustus '39 verbetert Nienhuis, solovliegend met de PH-99, het afstandsrecord tot 186 km met een vlucht naar de Belgisch-Franse grens.

Na de oorlog bewijst de Arend opnieuw goede diensten. De KNVvL koopt het toestel van de heer Bruynzeel voor haar 'reizend circus', de instructiegroep met

"Dots" Dresselhuys, die de clubs in Nederland afreist om het kader weer wat bij te slijpen. Op 7 mei 1947 wordt het toestel van Teuge naar Eelde gevlogen. Daar is het door een plotselinge windstoot opgetild en zwaar beschadigd. Na de opening van Zweefvliegcentrum Terlet gaat de school spoedig over op de lierstart, waardoor de Kranich, die geen zwaartepuntshaak heeft, een buitenbeentje wordt. De Arend wordt niet op Terlet, maar op de vliegbasis Gilze-Rijen gerepareerd door de heer Vaassen.

Kranich op Gilze

Op 11 juli 1952 vertrekt de Kranich van Terlet naar Gilze-Rijen. De Kranich had toen 321 starts gemaakt en 103 uur en 23 minuten gevlogen. Gilze beschikt niet alleen over reparatiefaciliteiten, maar bovenal over een sleepkist. De Kranich gaat af en toe terug naar Terlet voor zogenaamde 'Spanje'-training.

Voor veel nieuwelingen is een vlucht met de Kranich de eerste kennismaking met

zweefvliegen. Zo ook voor Gerard Koster: op 14 februari 1954 maakt hij zijn eerste vlucht in de Kranich met instructeur Jan van den Hout. "mijn taak op zijn teken aan het hendeltje naast de knuppel trekken om het landingsgestel af te werpen, vervolgens in het spiegelkje kijken dat in het kijkgat in de vleugel zit en, als ze weg zijn, melden: 'wielen weg'." Kort daarna, op 28 februari 1954, vindt een ongeval plaats tijdens een sleepvlucht.

In 1959 maakt de Kranich nog 1217 starts, 492 uur en 24 min totaal, maar daarna is hij een tijd niet gebruikt. Er wordt zelfs overwogen hem terug te geven aan de KNVvL. KNVvL vraagt Illustrious de Kranich te houden tot de verkoop rond is. In oktober 1960 wordt de Kranich voor fl. 1250,- verkocht aan Luitenant Litjens. De kist vertrekt in diezelfde maand naar Biak, Nederlands Nieuw-Guinea, om te gaan vliegen bij de Klu Zweefvliegclub met registratie JZ-01. Hij maakt daar nog een redelijk aantal starts, in 1961 264 starts (40 uur 15 min). In 1963 is de kist verpletterd onder een instortende watertoren.

De Olympia Meise

DFS Olympia Meise

Voor de geplande Olympische Spelen in 1940 in Helsinki werd door de Fédération Aéronautique Internationale (FAI) in 1939 een ontwerpopdracht uitgeschreven voor een standaard Olympiade zweefvliegtuig. Het vliegtuig moest goede vliegeigenschappen met een betrekkelijk eenvoudige en goedkope bouwwijze combineren. Later zou de FAI dit concept voortzetten in de wereldklasse. Uit vijf inzendingen werd begin 1939 de Duitse 15 m 'Meise' van constructeur Hans Jacobs van het Deutsches Forschungsinstitut für Segelflug (DFS) gekozen. Aeroclubs in andere landen konden zonder licentierechten over de bouwtekeningen beschikken. De Spelen in Finland gingen in verband met het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog niet door, maar de Olympia Meise was in de tijd van de wederopbouw redelijk succesvol als clubkist.

Olympia bij Illustrious

Begin jaren '50 bouwt Fokker in Amsterdam zes stuks voor de KNVvL, met registratienummers PH-172 t/m PH-177. De PH-172 vliegt vanaf half april 1954 op Gilze in huur van de KNVvL. Ook de PH-175 heeft af en toe op Gilze gestaan ter vervanging van de PH-172. Wanneer precies is niet bekend. Met de PH-172 gebeuren twee opvallende incidenten:



- **27 juni 1955:** Jan Michielsens vliegt na een overland in het prikkeldraad en raakt gewond aan zijn gezicht. Zijn verslag: "... vanuit Gilze-Rijen [ben ik] in Tielen in België geland in een wei omgeven door hoog struikgewas. Ik heb bij de nadering voor de landing een paard te laat opgemerkt en om dat te ontwijken op het laatste moment getracht over een prikkeldraad in een naastgelegen weiland te landen. Het ging bijna goed, alleen de bovenste draad schoof over de romp door de kap en die heb ik doorgebeten. Een grote mazzel bij een grote stommitte, mijn keel had geen tanden." Enkele weken eerder was bij de IJssel in de buurt van Deventer een Duitse zweefvlieger door prikkeldraad onthoofd. Toen Frits Seyffert op Teuge na een slip een Skylark door de afrastering van het vliegveld stuurde en op Terlet nog iemand een vergelijkbaar akkefietje had, zijn 'prikkeldraadstangen' ingevoerd.

- **3 juli 1956:** Door het weggooien van een brandende sigaret staat de kist tijdens de start korte tijd in brand. Verslag vlieger: "Door haastig instappen vergat ik mijn sigaret uit te maken en bemerkte pas in de start dat deze nog brandende was. Ik heb deze toen door het raampje naar buiten gegooid, waarbij waarschijnlijk vonken in de cockpit gekomen zijn. Even later constateerde ik brandlucht waaruit ik afleidde dat ergens brand ontstaan was. Hierna heb ik de remkleppen geopend en ben zo snel mogelijk geland. Met behulp van een brandblusser is het vuur toen gedoofd." Beschadiging: Hoofdspant doorgebrand, en schoudergordels verschroeid. Hierna wordt een rookverbod in de nabijheid van zweefvliegtuigen afgekondigd.

De huur van de Olympia wordt in december 1959 door KNVvL opgezegd wegens tekort aan prestatiekisten. De kist heeft dan 812 starts en 339 uur gemaakt. In 1960 gaat hij naar de Eerste Zaanse Zweefvliegclub, wordt in 1962 afgekeurd en verkocht naar België als OO-ZSF.

Boven: De Olympia met enkele leden waaronder Pappie Aarts.

Rechts: De Olympia achter een Tiger Moth.



14 april 1954
De Olympia Meise

11 juli 1952
De Kranich

Belevenissen

Gekraakt

Begin 1995 vulde regelmatig een aantal berichten de Thermiek over de legendarische Kranich. Bij het lezen van deze berichten ging mijn hart weer open. Ik had in de vijftiger jaren zo’n 35 starts gemaakt met de Kranich PH-99, die toen op Gilze-Rijen gestationeerd was. Van die startjes waren er heel avontuurlijke bij. De eerste hieronder beschreven vlucht staat niet eens in mijn vluchtenboekje.

Begin 1954 mocht ik eens een keer met de Kranich mee. Ik was net 15 jaar, pas drie maanden lid van Illustrious en vond het een hele eer, om met een ervaren zweefvliegbewijshouder een eerste sleepstart te maken. Ik had nog maar een paar lierstartjes gemaakt met de Sedbergh, wist dus absoluut niet wat me te wachten stond. Ik was zó klein, dat ik zelfs in die Sedbergh twee kussentjes (lood) onder me en twee kussentjes achter me moest hebben. In die Kranich achterin had ik eigenlijk nóg meer kussentjes onder me nodig, wilde ik tenminste iets buiten kunnen zien. Uiteindelijk kon ik nèt over de rand kijken. Ik werd keurig geïnstrueerd hoe het startgestel ontkoppeld moest worden (de Kranich was uitgevoerd met een los wielonderstel onder de schaats, dat direct na de start afgeworpen werd). Dat moest namelijk van achteruit geschieden door ‘op commando’ een kleine hendel naar achter te trekken.

Het werd spannend. Kap dicht, enig gegoochel met een nylon kabel, een ronkende Tiger Moth en daar begon de hele combinatie te rollen en voort te hobbelen

over het gras. Ik lette heel goed op de piloot. Het gehobbel hield op, we vlogen dus. Nu extra goed opletten; elk moment kon de vlieger roepen: “Wielen los!”. En daar klonk het: “Wielen los!”. Ik rukte keurig de hendel naar achter en riep, zoals geïnstrueerd: “Wielen los!”. Ik kwam er pas veel later achter, dat het ontkoppelen met een voor de piloot bekende ‘klik’ gepaard ging. Kennelijk had de piloot deze klik niet gehoord en brulde nogmaals het bekende commando, terwijl hij over zijn schouder naar achter keek. Voor de tweede maal werd ontkoppeld en herhaald: “Wielen los!” Ik had me van mijn taak gekwetten, begreep niet dat de wielen twee maal ontkoppeld moesten worden en vond dat we voor een sleepstart wel erg steil naar boven gingen. Verdraaid, daar gingen de klepjes op de vleugel naar buiten. Waar zou dat nou voor dienen?

De piloot zette een bocht naar links in. Zó vlug al? En wel erg steil zo dicht bij de grond èn klepjes uit! Verdomd, dat ging niet goed! Ik zag de tip de grond raken. Ja, toen was het vlug gebeurd. Met een daverende klap boorde de neus de grond in. Ik zie nóg het vleugellinnen scheuren. Het was vlug stil. Het eerste wat ik zei was: “Alleen de bekleding is gescheurd”. Onze ervaren zweefvliegbewijshouder was snel uit het toestel verdwenen. Ik zat in eerste instantie met mijn benen klem tussen het voetenstuur, maar was toch los toen de eerste belangstellenden arriveerden. Ik stapte uit en aanschouwde de ravage. Er was eigenlijk niet veel meer dat nog heel was. Vleugel links gebroken, romp doormidden, ‘total loss’ zou men tegenwoordig zeggen.

Wat was er eigenlijk gebeurd? Wel, even na het loskomen en net ná het commando van de piloot, trekt deze zijn toestel één à twee meter naar boven om te voorkomen dat het startgestel, na het stuiten op de grond, het toestel inboort. Omdat hij een hem bekende “klik” niet hoorde, riep hij nogmaals, onderwijl achterom kijkend. Daardoor kwam hij licht getrokken te zitten, reden waarom het toestel vrij snel de neus oprichtte. De Tiger Moth was nog niet los, maar werd wel met zijn staart van de grond getild. De propeller richtte zich dus naar de grond. De alerte sleepvlieger ontkoppelde onmiddellijk. Toen waren de poppen pas aan het dansen. De Kranich haalde op dat moment de Tiger Moth in; dus kleppen open. Ja, als je dan dat sleepvliegtuig binnen dreigt te vliegen, dan maar een bocht naar links. Jammer dan, want dan wordt die Kranich héél actief! Weinig snelheid, redelijk de neus omhoog, klepjes open en floep linksaf zó de grond in.

Dat was dan een korte maar hevige kennismaking met een Kranich. Een oudlid heeft nog altijd een reststukje Kranich in zijn bezit, dat is alles wat er nu nog van de PH-99 overbleef. Ondanks deze reuze kraak werd de Kranich toch nog helemaal opgeknapt. Na zeven maanden was hij weer in de vaart.

Blindvliegen

Mijn tweede start was in september 1954, meteen al maar een blindvlieg instructie-start. Zo ging dat in die tijd. Het toestel was mij vliegtechnisch totaal onbekend. Ik had in de zomervakantie mijn twintig

uren linkstrainer-oefening achter de rug en kon dus aan mijn blindvliegopleiding beginnen. De Kranich was daarvoor uitgerust met een blindvliegkap en had als blindvlieginstrument een elektrische bochtaanwijzer. Samen met de snelheidsmeter moest je die Kranich, op aanwijzing van de man voorin, dan maar keurig netjes door het luchtruim sturen. Moet je toch eens proberen! Dat valt echt niet mee!

Een paar maanden later volgde mijn derde start. Dat was een overland-sleepstart naar de Rechte Heide zo’n tien kilometer van Gilze af. Op de Rechte Heide hadden de Duitsers in de oorlog een schijnvliegveldje met twee startbanen aangelegd waar dummy vliegtuigen over de grond getrokken werden. Zo af en toe maakten wij gebruik van dat heidevliegveldje. We zouden ons hoog laten opslepen om vrille-oefeningen te doen. Nou, daar was die Kranich uitermate voor geschikt. Z’n neus iets te hoog, de snelheid iets te laag en of je nu veel of weinig voeten gaf, of zelfs maar licht de rolroeren bewoog, de Kranich begon acuut héél fel draaiend, de neus zowat loodrecht naar beneden, de grond op te zoeken. Geloof maar dat ik me de eerste keren wezenloos schrok.

Overlandinstructie

Eind mei 1955, nog ruim voordat ik mijn zweefvliegbewijs zou halen, kreeg ik bij prachtig thermisch weer overlandinstructie. We zouden proberen met de Kranich naar Antwerpen/Deurne te vliegen, daar te landen en ons door de Tiger Moth weer terug te laten slepen. Van ‘retour’ vliegen hadden we nog nooit gehoord. Het vervelende van overlandvliegen met deze Kranich was, toentertijd, dat hij geen ophaalwagen had. Dat niet alleen, maar de demontage was ontzettend moeilijk en elk onderdeel was loodzwaar. Dus als je al lef had moest je toch echt wel op een vliegveld terechtkomen. Welnu, vliegtechnisch was het die dag allemaal niet zo’n probleem. Enfin, goed en wel gestart en bij de eerste thermiekbek werd ik echter al zo ziek als een hond, zodat het mij verder maar nauwelijks interesseerde. Hoe eerder op de grond, hoe liever ik het had. Na een uurtje zaten we

boven Antwerpen. Toen realiseerde mijn instructeur dat het ophalen wel eens een probleem zou kunnen gaan opleveren. Kon je met een Nederlandse militaire Tiger Moth zomaar in België op een vliegveld landen, een zweefvliegtuig aankoppelen en dan maar weer naar huis vertrekken? Wel, het leek toch maar beter om naar een ander doel te zoeken. (Ik was liever op Deurne neergestreken; ik voelde me als een vaatdoek) Het werd Woensdrecht. We landden er na twee uren op een volkomen leeg vliegveld, niemand te zien. We zouden nu snel de thuisbasis bellen en vragen of ze ons zouden kunnen ophalen. De berichten waren gunstig; rond zes uur zou men komen. Helaas, om zes uur kwam er geen Tiger Moth’tje. Gelukkig hadden we intussen gezelschap gekregen van een oud-clublid, die daar als militair gelegerd was. Hij zou ons in ieder geval ‘weg’ kunnen helpen. Uiteindelijk hebben we om negen uur ‘s avonds de Kranich (zonder startgestel) met hulp van de LBK [Luchtmacht Bewaking Korps, red.] in een of andere hangar geschoven en kregen we transport naar de hoofdpoot. Toen we met de bus bij het NS station aankwamen, konden we met de trein noch Breda, noch Tilburg halen en hebben we in armoede een hotelletje moeten zoeken. Op zich natuurlijk allemaal best leuk, maar ik moest de volgende dag wel om half negen op school zijn en dat was zelfs met de eerste trein niet mogelijk.

Het verhaal dat ik aan de leraar ophing, klonk hem zó (on)geloofwaardig in de oren, dat ik niet eens voor straf een aantal dagen extra vroeg terug hoefde te komen. Hoe de Kranich terug is gekomen weet ik niet meer. Maar een maandje later vloog ik met dezelfde instructeur wéér een overland. In bijna twee uren op en neer naar Dorst, een retourtje dus van totaal tien kilometer, op een hoogte van 1500 meter.

Testvluchten

Met verbazing zie ik nu in een oud vluchtenboekje dat ik al op vijftienjarige leeftijd ook nog gefungeerd heb als sparringpartner bij het blindvliegen. Ik dus starten en landen en eventueel ingrijpen als de blindvlieger er niet meer zo goed uitkwam met

zijn instrumentjes. Dat zal vast wel niet legaal zijn geweest. In die tijd was men er achter gekomen dat de Kranich niet zo’n heel stabiel toestel was. De Kranich kon precies bij elke stuurstand elke snelheid vliegen, of het nu 80 of 100 km/u was. Als waarnemer -ook al vanwege mijn gewicht van slechts veertig kilogram- heb ik toen een viertal testvluchten meegemaakt. De stuurknuppel zat met een touwtje verbonden aan een instrument dat een bepaalde stand aangaf. De beginstand werd bijvoorbeeld genoteerd bij een afgetrimde snelheid van 80 km/u. Dan werd de snelheid verhoogd tot 90 km/u en de knuppel losgelaten. De neus richtte zich dan in een paar seconden op tot zowat in de hemel. Met een beetje hulp werd er voor gezorgd dat hij niet via zijn staart terugkwam, maar netjes voorover. Dat vond die Kranich zó fijn, dat hij zowat loodrecht naar beneden begon te duiken tot een snelheid die -zonder ingrijpen- waarschijnlijk tot breuk zou hebben geleid.

De proeven werden herhaald bij afgetrimd 90, 100 km/u enzovoorts. Hoe hoger de afgetrimde snelheid, hoe sneller de neus bij verhoogde snelheid, omhoog kwam. Ook in omgekeerde richting, afgetrimd op 100 km/u en langzamer gaan vliegen werkte fantastisch. Bij het loslaten van de stuurknuppel dook de Kranich als een raket richting grond. Echt leuk vond ik die vluchten niet. Eind 1956 maakte ik mijn laatste start met de PH-99 op Gilze-Rijen.

Paul van der Wegen (2005)

De Kranich voor de hangaar. De linkse jongeman is onbekend, de middelste is Wim Klunne, tussen vleugel en staart staat Ruud ter Horst.



Topjaar

Begin jaren '50 wordt bijna elke zomer een kamp gehouden al dan niet in samenwerking met clubs als DSA of WBAC. In augustus 1954 wordt het zomerkamp gehouden op de vliegbasis Gilze-Rijen. Op de laatste dag van het kamp wordt een ouderdag georganiseerd en wordt de zogenaamde 'clubfilm' gemaakt door Bernhard van Gils. Illustrious is dan de grootste zweefvliegclub van Nederland en 1954 wordt een topjaar.

● ● ● **BRON ONBEKEND, CA. 1955**
Op een zwoele middag in Augustus, als de lucht boven Gilze-Rijen nog gevuld is met uit elkaar gedreven thermiekwolken, trachten zeven zweefvliegtuigen, een vlucht meeuwen gelijk, een beetje hoogte te winnen. Het gaat moeilijk en de een na de ander moet weer terug naar de startplaats om onmiddellijk daarna weer opnieuw de hoogte ingesleept te worden door Tiger Moth's. Weer gaan ze naar 500 meter en eindelijk lukt het een paar lieden hun stijg- en daalsnelheidsmeter op de 0 of een 1/2 metertje stijgen per seconde te krijgen. Eén klimt, links en rechts draaiend in kleine zwakke thermiekbellen naar 1500 meter en verdwijnt in Zuidelijke richting voor een overlandvlucht. De gebroeders Frishert in een Olympia en een Grunau Baby, weten hun aansluiting te krijgen met een zich ontwikkelende onweersbui.

Ondertussen heeft Jef Reynen, ondanks de moeilijk te exploiteren thermiek, kans gezien en een Slingsby Prefect een vlucht te maken naar Zandvliet in België. Een goede prestatie van deze negentienjarige Delftse student, indien men bedenkt dat eerst te 15.30 uur werd gestart, de thermiek zwak en de wind sterk was en de 62 kilometers in iets meer dan vijf kwartier werden afgelegd. Het resultaat van dit overlandje was, dat Jef aan de tweede eis voor het zilveren C-brevet voldeed en hem nu alleen nog rest een duurvvlucht van vijf uur te maken alvorens hij het door de zwevers zo felbegeerde insigne met de drie meeuwen en de zilveren lauwerkrans mag dragen. Een ander resultaat was de paniek, die onder de Zandvlietse bevolking ontstond bij het vernemen van het gerucht: "Er is een straaljager neergestort". Het is allemaal

niet zo ernstig: de zwever was in ieder geval in staat zijn eigen doodsbbericht te vernemen. Overigens kon hij niet veel aandacht aan deze verhalen besteden. De lieve jeugd vond de Prefect van hout en linnen te mooi om er van af te blijven. Met het gevolg dat Jef met handen en voeten moest goochelen, wilde hij nog iets mee te geven hebben aan de ophaalploeg. U kunt zich wel voorstellen wat het wil zeggen: meer dan vier uren wachten op het transport dat vlieger en toestel naar hun basis moet terug brengen en al die tijd kleine en grote kinderen trachten te verhinderen het hele spul te slopen.

Maar ook hieraan kwam een eind. De ophaalploeg arriveerde. Het avontuur van de vlucht en het verblijf in Zandvliet waren voorbij. Het avontuur van de terugtocht kon beginnen. Een eindeloos heen en weer gerij met de Belgische douane, die per sé wilde zien, waar dat zweefvliegtuig bleef, want je weet nooit – aldus de douaniers – "diën Ollanders de hele vlucht niet in scène gezet hebben om de Prefect te verkopen." Want volgens de wet van Archimedes: waar het ene is, kan het andere niet zijn, was het absoluut uitgesloten de beide douanemensen, hun fietsen, de vlieger en alle ophalers in Minos, de ophaalwagen, te stouwen. Teneinde alles nog gecompliceerder te maken was de douane niet gestationeerd bij de grensovergang. Het resultaat hiervan was dan ook een puzzle in de trant van de kool, de geit en de wolf. U weet nu precies hoeveel malen naar de grens heen en weer gereden moest worden teneinde iedereen; de kist, de douaniers, hun fietsen, de vlieger en de zwevers ter bestemde plaatse te krijgen. 's Nachts tegen half vier was eindelijk alles en iedereen weer terug op Gilze-Rijen.

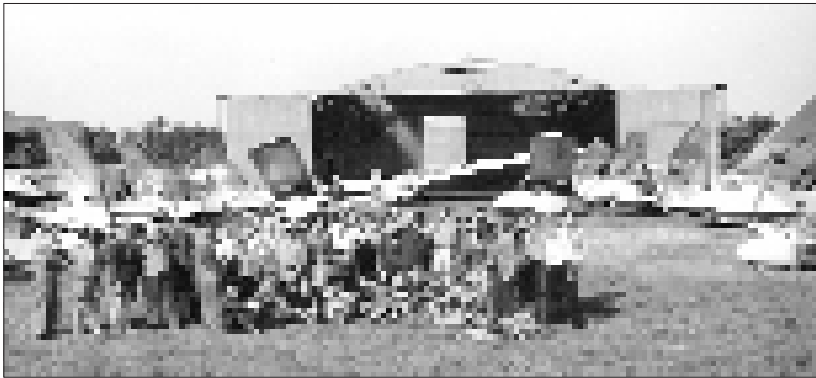
Deze en soortgelijke ervaringen zijn legio in de kampen van de zweefvliegers. Het verhaal van Jef van Reynen speelde zich af tijdens de kampweek van de Gilzer Zweefvliegcombinatie. Tijdens de vakantie van de opleiding hield deze militaire/burger club van 6 t/m 14 augustus een kamp op de vliegbasis Gilze-Rijen. En het is een goed kamp geweest, dat deze lieden van zo verschillende pluimage organiseerden.

Dank zij de goede verstandhouding tussen de boerenzoon en de Majoor-Waarnemer [Herman J. Kremer], de huisarts [Dr Cannegieter] en de slager [Kees Corssmit], de cineast [Bernhard van Gils, red] en de Luitenant ter Zee.

Aan het eind van de vliegweek werd een ouderdag gehouden. Ouders en verloofden kregen hierdoor de gelegenheid eens kennis te nemen van de activiteiten in een zweefvliegclub. Verschillende van hen ondergingen de luchtdoop in de Kranich. Ook de oprichter, de heer Aarts, was hierbij aanwezig. Het moet voor hem buitengewoon voldoening gevend zijn te zien hoe het vliegbedrijf zich na de oprichting in 1945 tot nu toe ontwikkeld heeft. [...] de club [groeide] uit tot een vliegbedrijf met 11 kisten, 1 Tiger Moth sleepvliegtuig, 4 lieren met 6 kabels, 80 burger- en 40 militaire leden. De prestaties zijn dan ook navenant. In 1954 werden 7500 starts gemaakt. Enige maanden geleden heeft de heer Aarts in verband met zijn leeftijd de stuurknuppel vaarwel gezegd. Zijn zoon Kees heeft het vliegen van hem overgenomen en zal op dit moment wel solo vliegen op de Grunau Baby. De heer Topman is thans tot voorzitter gekozen en samen met de Majoor-Waarnemer Kremer bouwt hij verder aan het levenswerk van Aarts, teneinde de Gilzercombinatie in de toekomst véél, goed en veilig te leren vliegen.

Renckens (ca. 1955)

● ● ●

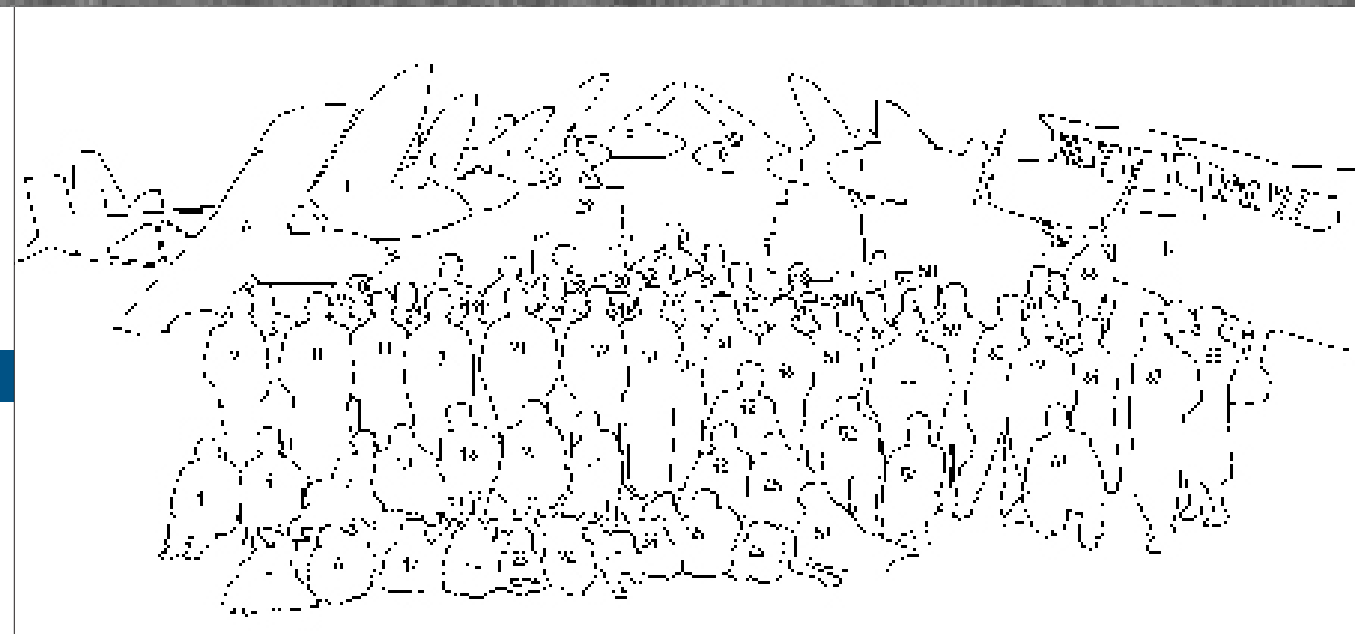


Geheel boven: De RLS-hangar, gefotografeerd vanuit de lucht tijdens een kamp met de Delftse Studenten Aeroclub (DSA) in de zomer van 1955.

Boven: Groep leden bij kisten in hangaar.



Rechts: Instructeurs, vlnr: Jo Topman, Jan van den Hout, Kapitein Herman Kremer, Jan Beekers en Ko Jansen.



- | | | | | |
|-----------------------------|-------------------------|-------------------------------|---------------------|---------------------|
| 1 Peter van Mil | 17 Jan Beekers | 28 Jo Topman | 42 Ton Grootens | 60 Kees Frishert |
| 2 Jef Reijnen | 18 Siegfried Tetteroo | 29 Ko Jansen
(op Hannibal) | 43 onbekend | 61 Piet van Pelt |
| 3 Jan de Jong | | 30 Dr. Cannegieter | 44 onbekend | 62 Jan Oprins |
| 4 Leo van de Reijt | | 31 Wim Trijssenaar | 45 Frans Bilsen | 63 Fons Graafmans |
| 5 Jan Pieter
Cannegieter | 19 Gerard Koster | | 46 Ad Haneveer | 64 Rina Woudenberg |
| 6 onbekend | 20 Leo Otten | | 47 onbekend | 65 Willem Frijters |
| 7 Toon Frishert | 21 Herman Kremer | 32 Geert Oord | 48 Wiet Horsten | 66 onbekend |
| 8 Van Wesemael | | 33 Pappie Aarts | 49 onbekend | 67 Lambooy |
| 9 Ad Mustert | 22 onbekend | 34 onbekend | 50 Rein? van Dongen | 68 Mevrouw van Pelt |
| | 23 zoon van Bernhard | 35 onbekend | 51 Piet Hannessen? | |
| | | | | |
| 10 Theo Barkel? | van Gils | 36 Jan Michielsen | 52 Rinus Meijer | |
| 11 Piet Kniknie | 24 zoon van Joost Otten | 37 Ruud ter Horst | 53 Wil Werschull | |
| 12 onbekend | | 38 Richard van de Pol | 54 Frans Koster | |
| 13 Wim van Dijk | 25 zoon van Bernhard | | 55 Ton van Bavel | |
| 14 onbekend | van Gils | 39 onbekend | 56 onbekend | |
| 15 zoon van Jo Topman | 26 onbekend | 40 Jan van den Hout | 57 onbekend | |
| | 27 Toine Bastiaansen | | 58 Joost Otten | |
| 16 Wout van Halderen | | 41 Kees Aarts | 59 onbekend | |

Daar komen de cadetten

Na in de Tweede Wereldoorlog nauwelijks activiteiten te hebben ondernomen, wordt in 1951 de Cadettenvereniging der Militaire Luchtvaart De Manche van de Koninklijke Militaire Academie (KMA) in Breda weer actief. Het idee om een zweefvliegafdeling op te richten ontstaat in 1952 en wordt op 14 november 1954 verwezenlijkt. Een belangrijke rol daarbij is weggelegd voor de eerste adviseur van de zweefvliegafdeling, Kapitein Dik Hinlopen. Hij is actief lid bij Illustrious/LSK-ZC en docent op de KMA. Cadet W.C. Louwerse wordt de eerste voorzitter. De cadetten sluiten zich aan bij LSK-ZC Gilze-Rijen en maken in het eerste jaar 250 starts. Enkele jaren daarna krijgt de cadettenzweefvliegvereniging de naam Juggernaut.

Eef Smits huysen geeft cadetten instructie bij een Goevier (Ypenburg, 1954)



14 november 1954
Daar komen de cadetten

Eerste damesleden

Alleen naaste familie

De heer Smits huysen stelt als laatste vraag of er damesleden kunnen worden toegelaten. De voorzitter [Jo Topman, red.] antwoordt, dat Illustrious juist besloten had geen damesleden toe te laten. Tot aller tevredenheid wordt er nu besloten alleen naaste familie, bv. echtgenotes, toe te laten.

In eerste instantie mogen er geen vrouwen lid worden op Gilze, maar dat is niet statutair vastgelegd. Na enige discussie wordt begin 1955 mejuffrouw Adri(e) Hartkoren, de dochter van instructeur en sleepvlieger Henk Hartkoren, (kort) lid bij Illustrious. Als zij eenmaal lid is, is de weg vrij voor andere vrouwelijke leden. Lia Vriens wordt snel na haar als tweede meisje lid. Later dat jaar volgen Gerda v.d. Adel, Miep Pruis en ene mejuffrouw M. Rozenendaal.

Lia Vriens

Lia Vriens wordt op 15 maart 1955 lid van Illustrious. Daar volgt ze tussen alle jongens de lessen en heeft het prima naar haar zin. Ook haar zusjes, Ineke, Marianne en Marijke, worden ook lid van Illustrious. Lia trouwt met Jan de Jong. Samen verlaten ze in 1959 de club vanwege vertrek naar Amsterdam. Later worden Jan en Lia lid van de Eindhovense Aeroclub (EAC). Daar vliegt Lia een aantal records en wordt ze in 1982 de eerste Nederlandse vrouw met drie diamanten: op 24 april 1982 zet ze met een niet al te gemakkelijke doelvucht van Eindhoven naar Blois (516 km) een doelvucht- en afstandsrecord neer. Ze is op dat moment houdster van vier Nederlandse records voor dames.



Maart 1955
Eerste damesleden

Hetty Amade

Een andere bekende dame uit die tijd is Hetty Amade. Ze is van oktober 1955 tot mei 1962 lid van de LSK-ZC Gilze-Rijen. Hetty werkt op de vliegbasis Gilze-Rijen bij de Luva (Luchtmacht Vrouwenafdeling) en wordt in 1958 beëdigd als eerste vrouwelijke officier-verkeersleider van de Koninklijke Luchtmacht. Ze begint in 1953 met zweefvliegen op Valkenburg en haalt daar de eerste brevetten en haar zweefvliegbewijs. Hetty is een fanatieke tante: ze zet verschillende records en gaat mee naar Issoire. Enkele opvallende prestaties:

- **24 april 1956**
Terlet: eerste vrouwelijke zweefvliegster die Zilveren-C haalt;
- **19 april 1957**
Eerste vrouwelijke recorddoelvucht op Skylark II in 3,5 uur 100 km van Gilze-Rijen naar Wildenrath RAF;
- **1958**
Instructiebevoegdheid;
- **28 mei 1958**
Terlet: recordhoogtewinst met PH 230 (Skylark II);
- **mei 1960**
Gouden brevet gehaald met een vlucht van Terlet naar Hamburg.
- **28 september 1960**
Gilze-Rijen: overland naar Haamstede in Rhönlérche met Chris Buter;
- **januari 1961**
"Juist een dag of vijf voor haar 27ste verjaardag heeft Hetty Amade 't hem weer geleverd. Met twee van haar Klu Zweefvliegclubgenoten uit Gilze-Rijen op zweefvakantie in het beroemde Franse centrum Val d'Issoire was de lenticularis haar op maandag 9 januari goedgunstig en voerde een staande golf Hetty's Skylark II naar 4100 meter – 650 meter hoger dan tijdens haar vorige, op 28 mei gemaakte, recordvlucht." (AVIA, 1961)
- **mei 1961**
Terlet: Hetty vliegt op het NK verschillende records en eindigt als enige vrouwelijke deelnemer op de tweede plaats.

In 1962 verhuist Hetty Amade naar de VS. In 1973 neemt ze met eenentwintig vrouwen deel aan de Eerste Internationale Wedstrijd voor Zweefvliegende Vrouwen op het vliegveld van Leszno in Polen en wordt 13e.

18 april 1955
Albert Einstein overleden



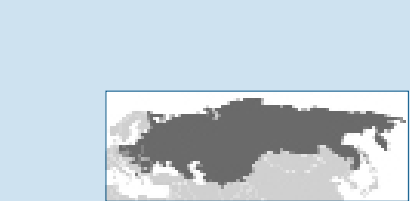
Diamanten

Ik heb nooit mijn afstandsdiamant gehaald, wel die andere twee (hier in Amerika). De hoogte winst in San Francisco Bay Area over Fremont (Sky sailing Airport) in golfwind. Ik had toen nog het Nederlands burgerschap. Winst 5120 m op 5 februari 1967. Ik vloog een Australische Arrow, was 5 maanden zwanger met mijn tweede dochter, de rubberband van mijn zuurstof masker brak, dus hield ik die met één hand. Omdat mijn barograph een inken had en die aan het bevroeren was, moest ik die met mijn andere hand in de zon houden. De knuppel zat tussen mijn knieën (en buik). De maximale hoogte was 19900 ft. In dat gebied zijn maar 4 of 5 diamanten hoogtewinsten gemaakt. Nu is dat niet meer mogelijk vanwege het drukke verkeer. Het zicht was geweldig, ONEINDIG, ik zag een besneeuwde vulkaan meer dan 300 km van mij vandaan, Mount Shasta.

De tweede diamant heb ik op 4 juli 1969 gehaald. Ik was toen Amerikaan. Ik werkte als crew voor een Amerikaanse vlieger tijdens de USA kampioenschappen in Marfa, Texas. De vlieger was een oud-leerling van mij en bezat een 16,5 m Diamant. Als dank liet hij mij zijn kist vliegen op een overland (out and return) doelvucht, 309 km. (Mijn eerste vlucht in een Diamant.) Eerst was het makkelijk, maar op de terugweg vormde zich een lijn van onweersbuien van noord naar zuid, en ik moest van west naar oost. Tussen de buien en bliksemstralen gevlogen, daarna een gebied van cirrus ontmoet. Nulletjes gevonden en met de zwakke wind in de rug voorzichtig naar het oosten gedreven tot ik in glijbereik van Marfa was. Toen naar huis gegaan waar ze niet dachten dat ik nog thuis zou komen. Snel de kist in de aanhangwagen gedaan... onmiddellijk naar het kampioensdiner gegaan, net op tijd.

Het dichtste dat ik ooit bij de afstands diamant ben geweest was tijdens de Nationale kampioenschappen in 1961 in Nederland toen ik in een Ka-6 van Terlet naar Bernardville, ten NNO van Dauville-Le Havre ben gevlogen. Mijn afstand 465,8 km, toch 35+ km te kort van mijn doel, Deauville (509 km).

14 mei 1955
Warschaupact



Vier vliegende zusjes

In de jaren '50 woonde de Familie Vriens in de Oranjeboomstraat in Breda. Daar liepen 4 dochters rond, die allen met zweefvliegen zijn begonnen bij de Gilzer-Zweefvliegclub Illustrious op onze Vliegbasis Gilze-Rijen. Lia (nu in Son) in 1955, Marian (nu in Prinsenbeek) in 1957, Ineke (nu in Rijen) in 1958, en Marijke (nu in Melbourne) in 1960. De laatste 3 hebben het leuk gedaan, doch tot prestatie-vliegen zijn zij nooit gekomen. Lia wel!!! Jan de Jong was al scholier bij Illustrious vanaf januari 1951. Op de Middelbare school had hij Lia overgehaald om ook te gaan zweefvliegen op Gilze-Rijen. Intussen zijn zij al 45 jaar getrouwd. Zij kregen 3 kinderen: Bas, Carolien en Annemiek. Ook deze 3 werden zweefvlieger en of zweefvliegster, doch op de vliegbasis Eindhoven. Dit omdat Jan en Lia waren verhuisd naar Son. Moeder Lia werd zweefvlieg-instructeur en prestatie-vlieger (vliegster). Eerst haar doelvucht van ruim 300 km van Eindhoven-Heerde-Bergeijk-Eindhoven. In 1982 maakte zij in de LS-3 een afstandsvlucht van 519 km van Eindhoven naar Blois. Kort daarna in Aosta (Italië) een hoogtevlucht van

7800 m. Toen had Lia dus een Gouden-Zweefvlieg-Brevet, met 3 diamanten. En bovendien had ze het Nederlandse Vrouwelijke Afstands- en Hoogte-Record verbeterd. Tot 2005 is dat nog steeds niet gebroken!!! Zowel vader Jan als zoon Bas zijn nog steeds actief prestatie-vlieger op Eindhoven en hebben een eigen ASK-25, de PH-953.

Guido 'Guy' Dinnesen (2005)



De zusjes Vriens, boven Lia en onder vlnr Ineke, Marijke en Marianne

Linkerpagina: Kees Frishert Terlet (mei 1961). (l) en Hetty Amade (m) bij een Ka-6 tijdens de Nationale Kampioenschappen op



14 mei 1955
Warschaupact

Het Warschaupact wordt opgericht als reactie op de aansluiting van West-Duitsland bij het Westen.

De overall

Begrijp me goed; niemand had nou echt een hekel aan de heer S. Maar toch, als hij met zijn Libelle op Terlet kwam en wilde monteren, hadden ingewijden plotseling iets anders te doen. Chutes aanhaken, kisten uit het landingsveld halen. Er waren er, die langdurig, als oude baasjes, moesten plassen. S. was bijzonder. S. was zuinig op zijn speeltjes. De Libelle monteren? Jawel, maar dan wel met schone handen of handschoenen en precies doen wat hij zegt. Bijzonder, jawel. Ik moet bekennen dat wij eigenlijk ook een beetje jaloers waren op zo'n mooie kist, het is dan wel meegenomen als de eigenaar als bijzonder te boek mag staan.

Op Gilze-Rijen heeft de zweefvliegclub een gedeelte van een hangaar van de luchtmacht in gebruik. Daarin een aparte ruimte voor de parachutes; houten kasten met verwarming, tegen de inwerking van vocht. S. heeft ook een overall. Een bruine, dure vliegoverall, misschien ook wel gevoelig voor vocht, waarom dus niet in een vakje voor de chute? De chute eruit en de overall er in, opgevouwen, alle knopen vast, de mouwen naar binnen. Zo hoort dat! Op Gilze-Rijen heeft de zweefclub ook een Sedbergh, de PH-199. Op een dag valt in de laatste bocht vóór 'final' een passagier uit de T-21. Er wordt HELP geroepen, tweemaal. Iedereen rent naar de plaats van de inslag, ook de heer S. De passagier blijkt een met hooi gevulde overall te zijn. Pret alom; een goei bak! Wat hebben we toch een leuke club hè? Dichterbij gekomen herkent S. zijn dure vliegpak en er mist, zo blijkt later, ook nog een knoop. Misselijke streek, leuk hoor!

Nu liggen alle parachutes weer in de daartoe geëigende kastjes. Met verwarming tegen het vocht.

Jan van Os (1990)

Naschrift

Aan het schitterende verhaal van Jan van Os is niet veel toe te voegen. Het verhaal van 'de vliegende overall' speelde zich af eind mei 1955. Er werd op verschillende plaatsen gelierd. Onder andere langs de oude Duitse baan, waar de Sedbergh vloog en langs de noord-zuid-baan. Ter hoogte waar nu de motorclub vliegt, vloog toen de ESG-ploeg.

In die tijd was Piet Seton (in werkelijkheid Drs P. Seton) in opleiding tot instructeur. Hij was die dag grondinstructeur bij de ESG. Het was een heel apart type, een echte doctorandus, de beschrijving van Jan van Os is niet te evenaren. Hij had inderdaad een indrukwekkende overall, geen bruine maar een geelachtige. Het was de binnenoverall voor tankchauffeurs. Hij was daar héél zuinig op. Er moest nogal wat aan de hand zijn als Piet die overall niet droeg. Welnu, begin mei, het was heel warm, er was pas gehooïd en Piet had zijn overall bij de Sedbergh-ploeg op de grond gelegd. Even moet hij zijn verdwenen en binnen een mum van tijd hadden de lieden zijn overall vol hooi gepropt en hem tegen een baanlamp te rusten gelegd. Als een boer die kiespijn had merkte hij op dat hij dat nog wel kon waarderen, maar dat hij hoopte dat ze er niet méér mee zouden uithalen. Tientallen lichtjes gingen aan.



Sedbergh aan de lier (1955)

Mei 1955
De overall



De bekende, succesvolle 24-jarige acteur James Dean komt om bij een auto-ongeluk.

De Auster



Het eerste sleepvliegtuig dat bij Illustrious vliegt is een Auster met een militaire registratie, R-18. Deze Auster sleept vanaf circa 1949 enkele jaren bij Illustrious. In november 1955 komt een Auster met burger-registratie, PH-NGG, het sleepbedrijf versterken. Begin jaren '60 kampt hij met vleugelribproblemen die zullen leiden tot definitieve buitendienststelling en verkoop in 1961.



Leden bij de militaire Auster (eind jaren '40)

November 1955
De Auster

De T-10

Nederlands ontwerp

Al voor 1950 wordt het landelijk wenselijk geacht om de Grunau Baby te vervangen door een meer all round toestel. Dit toestel moet zowel voor de jonge solist als voor de aspirant gouden-C-vlieger bruikbaar zijn. Jan Akerboom, constructeur-tekenaar bij Fokker en Jaap Schmidt, controleur van de Rijksluchtvaartdienst, construeren hiervoor in hun vrije tijd de T-10. De kist wordt voor rekening van de Venlose Zweefvliegclub (VZC) gebouwd in een oude fabriek van Fokker. Het eerste exemplaar wordt op 27 april 1952 ingevlogen. Opbouw: houten tweeligervleugel, staalbuis voorromp en 'dural' [soort aluminium, red.] staartstuk met houten staartvlakken. De T-10 heeft een zeer flexibele vleugel. Die buigt in de start geheel door zodat de vlieger de tippen niet meer kan zien.

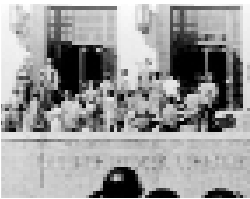
Door de plezierige vliegeigenschappen, robuuste bouw en voor die tijd heel behoorlijke prestaties (glijhoek 1: 23 en daalsnelheid 80 cm/sec.) doet de KNVvL pogingen om tot seriebouw te komen, onder meer bij de fabrikant Wolf Hirth in Duitsland. Helaas lukt dit niet. De tweede T-10, de PH-205, wordt door Jan Hoekstra verbouwd tot tweezitter, maar ook deze versie komt niet in productie. Akerboom en Schmidt emigreren in de 50-er jaren naar de VS om voor Lockheed te gaan werken. Jan Akerboom overlijdt in 1970, Jaap Schmidt in 1976.

Onder: Enkele leden bij de T-10 (PH-202). Vlnr: Ruud Koster, Anton Cosijn (met ijspet), Toon Frishert (in kist), Frans Koster en Putje (Gerard van de Put).

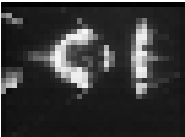
Geheel rechts: De T-10 in de hangaar op Terlet



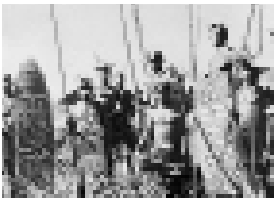
Augustus 1957
De T-10



Nadat een High School in Little Rock, Arkansas, besluit zwarte leerlingen toe te laten, komt het tot ernstige ongeregelheden.



Rusland lanceert de Spoetnik I.



De Nederlandse regering deelt officieel mee dat maatregelen getroffen zijn ter verdediging van Nederlands Nieuw-Guinea.

T-10 bij Illustrious

De T-10 maakt in eerste instantie bij de VZC vele uren en is populair om vijf uur op te vliegen. Door een 'kistenwissel' Venlo krijgt onze Baby (PH-216) en komt de T-10 in augustus 1957 bij onze club. Hiervoor ondergaat de T-10 in de centrale werkplaats van Terlet een grote onderhoudsbeurt. De beslagen worden vervangen en de stuurkuip wordt gemoderniseerd. Dit heeft echter negatieve invloed op de vliegeigenschappen. Uit de gegevens die we over de kist hebben, blijkt dat er op Gilze in vier jaar 827 starts gemaakt zijn (196 uur). Bij ons is de kist ook gewild voor vijfursvluchten. Onder andere Kapitein (Dik) Hinlopen, Piet Graafmans en Toon Frishert houden het langer dan 5 uur vol in de PH-202. De ervaringen van degenen die erop hebben gevlogen lopen desondanks behoorlijk uiteen.

ILLUSTRATUS, 1973

Vervut het merkwaardigste apparaat was de T-10... met vleugels en roeren à la Olympia, als romp een staartboom van een Fokker Promotor en een nieuw ontwikkelde cockpit. Het vloog heel langzaam, zo'n kilometer of 50, maar qua penetratie was het niks. De kleppen die dicht bij de achterlijst zaten, hadden vrijwel geen effect, zodat slippen op 'final' geboden was. Omdat het ding zo langzaam kon vliegen, was het bijna niet aan de grond te krijgen, zodat de ophaalploeg heel wat geklaagd heeft. Zwetend onder een enorme bolle plexiglas kap zonder ventilatie hebben vrij wat lieden het er meer dan vijf uur in weten vol te houden.

Gerard Koster (1973)

GERARD V.D. PUT (2004)

De T-10 was wel een opvallend vliegtuig. Op een middag verschenen opeens drie lui op de startplaats: drie Duitse zwevers. Eén had een Zilveren C-speldje op. Ze waren langs het veld gekomen, hadden de voor hen vreemde vogel gezien, de auto werd aan de kant gezet en ze klommen over het hek, wat toen niet meer was dan wat prikkeldraad tussen wat paaltjes. Nadat ze genoeg gezien hadden en 'n tijdje met ons gepraat te hebben,

gingen ze dezelfde weg terug en reden weg! (...) Het toestel leek veel op 'n Amerikaans model, de Bowlers Baby: ook 'n eivormige romp, 'n dunne staartdrager. (...) De cockpit die er in die tijd op zat, was ook al 'n twijfelgeval. Ik kon me, als oud-modelbouwer, niet goed voorstellen dat die door de ontwerpers zo was bedoeld. Hij puild aan alle kanten over de romp heen. In mijn gevoel was hij zeker 30 cm breder dan het rompje zelf. Je had wel 'n heel mooi uitzicht naar alle kanten. Je hoefde je hoofd maar 'n klein beetje

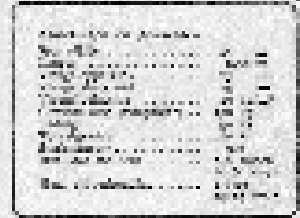
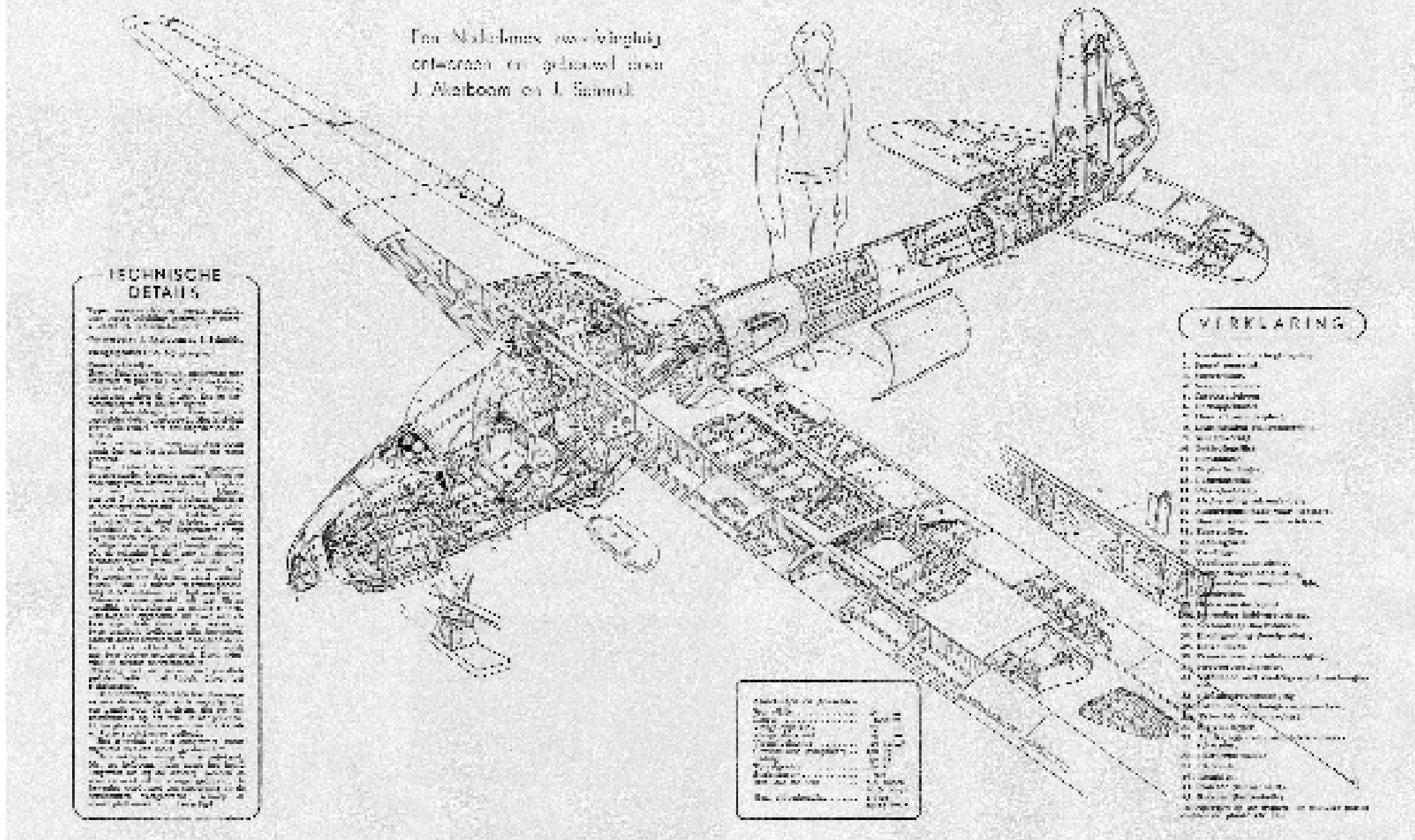
3 september 1957
Little Rock

4 oktober 1957
Lancering Spoetnik I

30 juni 1958
Nederlands Nieuw-Guinea

DE T-10 OVERGANGSTRAINER

Ten Nadelman, zweefvlieger-ontwerper en gebouweldeen J. Akerboom en J. Schmidt.



naar links of naar rechts te bewegen en je keek zo de diepte in, ook naar voren of naar boven werd je nergens gehinderd door ook maar één enkel houten of metalen stangetje. (...) De remkleppen waren niet veel groter dan de deksel van een sigarenkistje en waren nauwelijks merkbaar. Toch gebruikte je ze bij elke landing. Ik had altijd het idee dat ik zo'n ouderwetse storbak in de W.C. doortrok: de hendel schuin linksboven achter je hoofd eerste een paar centimeter naar voren en dan pas omlaag.(...) In de start

moest je niet te vlug gaan trekken. Hij ging dan steil op de staart staan, de hoek met de baan was zowat 60 graden en je ging dan wel op de lier af, maar navenant niet de hoogte in. Op de grond zag het er gevaarlijker uit dan het was.



Zomerkampen in Woensdrecht

1970
29 juni – 10 juli

Het kamp begint met slecht weer: alles gaat over de weg naar Woensdrecht, de Ka-6E op de gloednieuwe ophaalwagen, de KMA-lier, de jeeps en een aantal leden gaan per brommer naar Woensdrecht. Tijdens een opklaring vliegt Elize van der Werff de K-8 over. Er kan overnacht worden in de MGD-barak waar voorheen geneeskundige dienst zat. Gezinnen slapen in kamers, jongelui in de grote slaapzaal. Na bijna een week regen, volleybal en bier is het op maandag 6 juli mooi weer. Aan het eind van de week is er een groot aantal solisten: Charles van Nunen, Giesbert Aarts, Peter de Groot, John Pas en Peter van Iersel. Elize van der Werff behaalt haar 5 uur na 7 uur en 12 minuten vliegen boven de Schelde. De laatste dag (vrijdag) vliegt Kees Schipper met de Ka-6E naar Hannover (Duitsland) en Joost van Tilburg maakt zijn eerste overland naar Terlet met de K-8. De ophaalploegen van deze mensen hebben heel wat beleefd. De 'Chev' waarmee Joost opgehaald moet worden staat om de paar kilometer stil. Pas de volgende dag om 5 uur 's ochtends zijn ze op Woensdrecht terug. Chris van Kinderen, die Kees Schipper ophaalt met de Pontiac, moet op weg naar Duitsland zijn ophaler, die zijn pas vergeten is, op Terlet achterlaten. In de loop van de zaterdag komt Chris met Kees op Gilze aan...

Bij gebrek aan auto's worden vier kisten naar Gilze teruggesleept door Gerrit Paulides. Vast kampinstructeurs: Jan Michielsen, Ko Coomans en Willem Klunne. Totaal 615 starts.

1 Joost van Tilburg en Guido Dinnesen maken beide een startje op de Foka, PH-399. Jaren later vliegt deze Foka op Gilze als privé-kist van Ad de Brouwer en Hans Snoeijs.

2 Elize van der Werff

3 De hele kampvloot op een rij (1974).

4 Gerrit Paulides (sleepvlieger) maakt begin juli 1972 zijn eerste zweefvliegstarts.

5 De startplaats op vliegbasis Woensdrecht van boven.

6 De Sedbergh maakt nog een startje met Klaas van der Ham.

1971
8 - 21 augustus

Tijdens dit kamp verschijnt dagelijks De Kampkoerier. De krant bericht van alle ins en outs van het kamp en heeft een vaste rubriek: "Boven de Schelde wordt gefluisterd...". De stemming is prima. De eerste week is de thermiek matig tot slecht. De tweede week is het beter: er worden langere vluchten gemaakt en het blijft droog, hoewel met slecht zicht. John Pas houdt het 2,5 uur vol in de Prefect, Paul Sneepels landt met de K-8 in Lewedorp, Hans Goldbach heeft mazzel met een paar boomtoppen en Stan Jesmiatka krijgt een tik van de vleugel van een K-8. De K-7 raakt het plankje van het voetenstuur kwijt, de K-8 moet even retour Terlet, de staartslof van de Rhön breekt en daardoor maakt zelfs de Sedbergh weer een startje. De eerste week wordt door Gerard Koster en Jan Michielsen instructie gegeven, de tweede week komen Jan Verhoeven, Gerrit Bonnee en, tijdelijk, Jan Mink. Sleepvliegers: Klaas van der Ham, 'Ome' Gerrit Paulides en de laatste week gastvlieger Hans Flantua die na 12 K-8 starts solo-Prefect komt en vijf doelen vliegt. Op de laatste dag van het kamp maken Joost van Tilburg, Jan Verhoeven en Guy Dinnesen een startje op de Foka. Het kamp wordt afgesloten met een saté-fuif. Totaal 1126 starts.

1972
3 - 15 juli

In de stromende regen wordt het kamp opgestart, maar dezelfde dag nog kan na het diner gevlogen worden. Gerrit Paulides krijgt zijn eerste zweefvliegles. Hij vliegt prima, hoewel een zweefvliegtuig landen iets moeilijker blijkt zijn dan een motorkist. De volgende dag gaat hij solo. Ook Tjeerd van Aperen, Taetske Strouken, Frans Verspaget en Ad v.d. Eerden komen tijdens het kamp solo. Klaas van der Ham gaat overland met de Ka-6E naar Oosterhout. Karel Willekens vliegt naar Riethoven (bij Eindhoven). Later die week gaan ook Guy Dinnesen en Toon Frishert met de Ka-6E overland naar respectievelijk Seppe en Kortrijk. Gerard Koster maakt in de Ka-6CR zijn 5000ste start, Pater Piet gaat overland met de Prefect en Hans Ter Wiel vliegt zijn 5 uur in de Ka-6CR. Een geslaagd kamp met totaal 873 starts, 215 uur.



1970 - 1971 - 1972 - 1974
Zomerkampen in Woensdrecht

1974
30 juni - 13 juli

Alweer met slecht weer wordt gepoogd kisten over te slepen op zondag 30 juni. Twee dagen later is de kampvloot compleet: twee K-8 en, de Ka-6E, de ASK-13, Rhön en Prefect. Het weer is goed en er worden vijfuurspogingen en overlands gepland. Maar door onweer en druilerig weer kan er een paar dagen niet veel gevlogen worden. Tijdens de finale van de wereldkampioenschappen voetbal (7 juli) wordt er door enkele fanatiekelingen verder gevlogen, de rest kijkt in een barak naar de tv. Op Terlet wordt een Standaard Libelle gehuurd. Het weer verbetert, er komen mensen solo: Paul Donker, René van Houtert en Jos van Laarhoven. Jan Bakker en Michiel Wijnheijmer halen hun zweefvliegbewijs. Donderdag 11 juli gaat de Piper met een geweldige klap de grond in nadat hij aan de staart door de Ka-6E omhoog is getrokken. Niemand raakt gewond. De laatste dag wordt weinig gevlogen, omdat het wrak van de Piper nog op de lierkabels staat. Totaal 799 starts en 129 uur.



Boven: Piper Cub in de kreukels nadat hij aan de staart omhoog- getrokken werd door een zweefvliegtuig.

Links: De Ka-6E gaat op de aanhanger na een overland met Klaas van der Ham (in overal!). Dirk Cock (in de andere overal!) bindt de roeren vast.

Onder: Deelnemers aan het kamp (1974), vlnr: René van Houtert, Stan Jesmiatek, onbekend, Gert van den Berg?, Gerrit van der Ham, Guido Dinnesen en Marius Bogaard. Op de achtergrond de gehuurde Standaard Libelle. Waarschijnlijk de eerste keer dat Illustrious als club met plastic vliegt.



30 januari 1972
Bloody Sunday



In het Noord-Ierse Derry openen Britse militairen het vuur tijdens een demonstratie voor mensenrechten. Dertien ongewapende mannen worden gedood.

De koeienkopstory

I Voor vrijwel iedereen was het zomerkamp '71 op zaterdagmiddag 20 augustus Helemaal ten einde. Maar dat dit niet voor iedereen geldt, blijkt wel uit de volgende gebeurtenissen die zich op die avond tussen Woensdrecht en Gilze hebben afgespeeld. Om 5 uur 's middags kwam Dirk Cock terug van Woensdrecht, waar hij een ophaalwagen had gehaald. Die avond zou hij er misschien nog een halen en daar hij alleen was vroeg ik of ik eventueel mee zou kunnen rijden om de rit niet te eentonig te maken. In ons clubhuis waren echter nog enkele gegadigden en om half 9 waren we dan ook met vijf mensen onderweg naar Woensdrecht. Onder het rijden werd het plan geopperd om de zo begeerde koeienkop [van de WBAC, red.] te jatten. Allerlei voorstellen werden gedaan, maar besloten werd om het maken van een definitief plan uit te stellen tot we op Woensdrecht waren om daar eerst de situatie eens goed te bekijken.

Dát de kop mee naar Gilze ging, stond vast. In het clubhuis van de WBAC werden we geconfronteerd met een tiental Woensdrechtse, die na een zware vliegdag voldaan aan een pilsje zaten. Dat was dus niet de ideale situatie voor een overval. Na ongeveer een half uurtje gingen we naar buiten om de aanhanger vast te maken en een definitief plan op te stellen, zoals was afgesproken. Besloten werd dat of Thijs [Rijnaarts, red.] of Gerritje [van der Ham, red.] zich over de kop zou ontfermen, terwijl de rest op hevig aandringen van Dirk mee naar de Pontiac zou gaan. Oké, dat was dan het plan in theorie; nu nog de praktijk. Bij binnenkomst zag ik dat de plaats bij de kop, die daarvoor door een enorm sterk uitzierende kerel bezet was, nu leeg was. Ik nam dus mijn kans waar en bezette deze zo belangrijke barkruk.

Om ongeveer half 11 begon Dirk te zeuren dat we toch eindelijk wel eens naar huis moesten en langzamerhand droop de bende af naar de Pontiac, die niet langer als clubwagen diende, maar nu was gedegradeerd tot overvalwagen. Men had wel begrepen dat ik nu de kop zou moeten

20 augustus 1971
De koeienkopstory

nemen. Ik greep dus de koe bij de horens en snelde naar buiten, achtervolgd door een razende WBAC-ker. Even was er paniek toen dit heerschap eveneens in de wagen kwam. De ongewenste reiziger zou dus noodgedwongen mee moeten. Bij de wacht voorspelde hij ons enorme moeilijkheden, maar voor Gilzenaren is zoals we allemaal wel weten niets te moeilijk, dus werd meneer naar buiten gegooid en opende Peter van Iersel de poort maar eigenhandig, omdat de wacht, zoals we wisten, enorm traag was.

Ziezo, het plan was gelukt. Nu nog even over Wouw rijden om Jan Verhoeven onze trofee te tonen. Hij vond het enorm, maar wees ons op de K-7-wagen, die nog op Woensdrecht stond. Die zouden we nu nog moeten gaan halen. Jan zou de volgende dag de Ka-6-wagen wel mee naar Gilze nemen. Een nieuw plan werd opgesteld, wat later geheel overbodig bleek. De wacht, aan wie we eerst onze excuses aanboden, maar die ons volledig begreep, vertelde ons dat de WBAC in volle vaart naar Gilze was vertrokken. Om 1 uur reed de Pontiac met zijn kostbare lading de poorten van Gilze binnen, waarna iedereen direct naar huis ging.

Woensdrecht hield zich echter niet al te koest, zoals ik bemerkte. Om 2 uur werd ik uit bed gebeld. Voor de deur vond ik een hele meute WBAC-kers die na eindeloos gepraat toch maar de aftocht bliezen om andere mensen uit Rijen lastig te gaan vallen. Zoals op die beruchte avond door onze razende collega's van Woensdrecht al was beloofd, kwamen ze de volgende zondag met de Foka 4 overland, waarna ze zonder enig verzet de kop weer mee naar Woensdrecht namen. Men heeft ons echter beloofd dat wij de kop mogen terughalen, wanneer wij overland komen naar Woensdrecht. Hopelijk zal dan dit zweefvliegerssymbool voor langer dan een dag achter de bar van ons clubhuis prijken.

Peter de Groot (1971)

II Zoals Peter de Groot schreef, ging alles goed tot het droppen van het grootste deel van de 'ophaalploeg' in Hulten. Toen de koeienkop, Gerrit en ik daarna rustig naar het veld terugreden, kwamen er echter moeilijkheden opdagen in de vorm van enige duistere figuren in vliegjacks en dergelijke. De heren (en ook dames!) begonnen opeens merkwaardig actief te worden op het moment dat ik de oprit naar het veld wilde inslaan. Het gevolg was dat ik, gezien de plotseling verslechterde omstandigheden, maar besloot tot een missed-approach-procedure (u kent het wel: "verkeerd ervoor, ga dan door!"). Gerrit en ik besloten daarop voorlopig te divergeren en dank zij des navigators grondige kennis van de Rijense geografie zagen we vrij vlot kans de ons achtervolgende Woensdrechtse, kwijt te raken.

Het volgende probleem was het op een nette manier kwijtraken van de koeienkop, want de Pontiac + aanhanger moesten wél, de kop onder deze omstandigheden zeker, niet het veld weer op. We hebben toen gemeend de voorzitter van de KLu-club [Paul Sneepels, red.] ermee te moeten verrassen; een verrassing overigens die wel zeer overweldigend schijnt geweest te zijn, want het schijnt Agnes nog wel wat moeite gekost te hebben om Paul ervan te overtuigen, dat zij de kop niet in Woensdrecht gepakt had, maar 'gewoon' van het kussen...

Dirk Cock (1971)

Een ASK-13!!!

Verkoop kisten

In 1973 worden er een aantal kisten verkocht. De Sedbergh komt net uit groot onderhoud als de nieuwe eigenaar zijn aanwinst in mei overvliegt naar het nieuwe zweefvliegveldje Schinveld. Tijd om een paar proefstartjes te maken is er niet, maar als oud Sedbergh-vlieger heeft de piloot daar geen moeite mee. In 2005 vliegt de PH-199 als N-7013A in Californië (USA).

Ook de Ka-6CR en de K-7 worden in 1973 verkocht. In januari gaat de Ka-6 over naar Jan Ratelband in Arnhem. De K-7 wordt in mei verkocht aan Vliegclub Teuge.

ASK-13 vliegt

Eindelijk is het dan zo ver dat we na enige tegenslagen onze eerste eigen tweezitter, de ASK-13 met registratienummer PH-462, in de vaart kunnen nemen. Op 17 november wordt hij onder veel belangstelling door Klaas van der Ham ingevlogen. Hij vliegt perfect, zegt hij. Alleen moet het voorste instrumentenpaneel wat 'ingenomen' worden om wat meer beenruimte te scheppen voor langbenige vliegers.

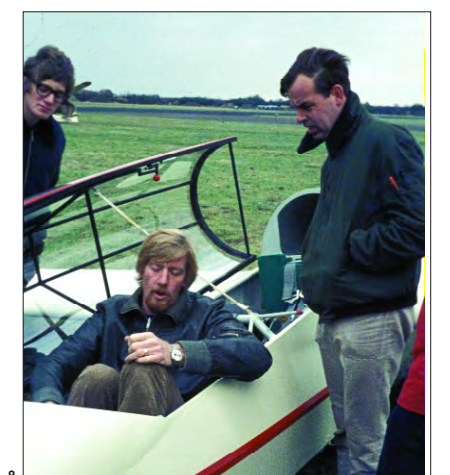
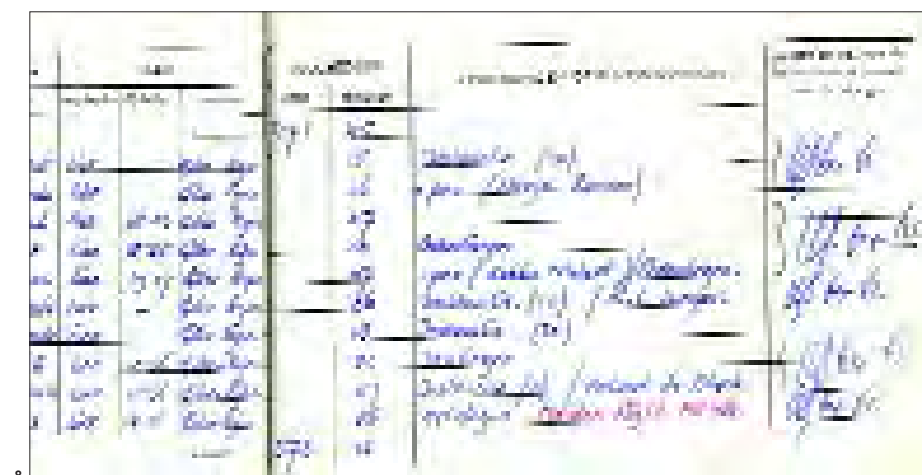
De kist wordt 32 jaar later, in 2005, verkocht aan de ZES [Zweefvliegclub Eindhovense Studenten].



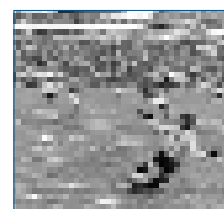
- 1 De ASK-13 in de Engelse hangaar
- 2 Klaas inspecteert de kist voor het invliegen.
- 3 Onder veel belangstelling voert Klaas de cockpit-check uit.
- 4 De splinternieuwe ASK-13 klaar voor zijn eerste vlucht.
- 5 Z'n eerste lierstart!
- 6 Henk Hartkoren, Gerard van Grevenhof en Gerard Koster kijken toe.
- 7 De landing
- 8 Een geslaagde testvlucht met de ASK-13 in het logboek van Klaas.
- 9 Klaas heeft weinig beenruimte. Technicus Wilfried



17 november 1973
Een ASK-13!!!



7 juli 1974
Nederland verliest finale



Het Nederlands elftal, met onder andere Johan Cruyff, slaagt er niet in om het WK voetbal te winnen. Ze verliest de finale met 2-1 van gastland West-Duitsland.

Kamp op eigen veld

Omdat er stevig gewerkt moet worden aan de startbanen van de vliegbasis Gilze-Rijen, krijgt de Gilzer Combinatie verlof om dit jaar een zweefvliegkamp te houden op eigen terrein. Vrijdagavond 23 juli verschijnen de eerste tenten, zelfs een heuse caravan, over de sloot bereikbaar via een inderhaast geslagen brug. In totaal worden er 1201 starts en 397 uren gemaakt. Een greep uit de gebeurtenissen.

- maandag 26 juli

Om 8.30 uur: briefing door Ome Gerrit. Deze briefing zelf is vrij kort, maar een stuk of zes keer krijgen we te horen: "O ja, nog een laatste puntje..."

- donderdag 29 juli

Wat Ome Gerrit niet lukt door in alle vroegte met zijn Piper laag over het kamp te vliegen, lukt onze secretaris wel met zijn tuba. Na enkele stoten op zijn toeter is iedereen klaar wakker. Onder grote belangstelling van enkele kampeerders wordt er een stierkalfje geboren. De lunchpauze duurt erg lang. Bestuur en instructeurs moeten enkele meningsverschillen uitpraten. Bovendien wordt het bedrijf stilgelegd voor het vertrek van de vier Harvards, die als filmsterren moesten optreden voor de film Een brug te ver.

- vrijdag 30 juli

Tamelijk turbulent. De wind ging in de richting van 30 knopen. Gerard Paulides wil een vijfsvlucht gaan maken, maar

dat mislukte. Willem Frijters zou met Frans Rutten overland gaan, maar zij zien het ook niet zitten. Wim Los tenslotte heeft overlandplannen met de Ka-6E, maar komt zelfs niet aan instappen toe. Twee kersverse leden zoeken twee dagen lang - naar thermiekhaakjes en worden daarbij van het kastje naar de muur gestuurd.

zondag 1 augustus

- Henk Volkers slipt expres drie keer goed en krijgt daarmee zijn zweefvliegbewijs.

dinsdag 3 augustus

Jose Hut komt solo sleep en Gert van den Berg behaalt zijn zweefvliegbewijs. In de middag verschijnt er mooie cumulo-nimbus-mammatusbewolking, het is de - voorbode van een paar fikse regenbuien. Kleddernat gaat de zaak naar binnen.

woensdag 4 augustus

Hans Maarten van der Mei gaat overland en komt terecht bij Rilland. Na veel passen en meten blijkt hij toch 50 km gevlogen - te hebben. Daarmee heeft hij zijn zilveren brevet!

donderdag 5 augustus

Het is al vroeg thermisch. Chris van Gulp gaat voor het eerst overland en strandt op Woensdrecht. Peter de Groot stapt in de B-4 voor zijn 5 uur en krijgt het duurrecord van de club op zijn naam. Fris als een hoentje stapt hij uit zijn kist... Frans Rutten doet ook een gooi naar zijn 5 uur, maar halverwege komt hij naar beneden.

Jerry Ackermans ten slotte is de eerste van zijn 'klas' die solo komt. Alles verliep keurig. Zelfs de nieuwe Amerikaanse shelter ontwijkt hij sierlijk.

Tegen de avond komen we tot de minder prettige ontdekking dat we zonder stroom zitten. Het is niet zomaar een stop die doorgeslagen is. Naspeuringen brengen ons de wetenschap dat we twee weken afgesneden zouden zijn. Men is vergeten ons dat door te geven... Ja, daar zit je dan met een volle diepvrieskist, met een ijskast vol warmerwordende pils en een eigen watervoorziening... Hans Snoeijis - (een standbeeld voor die man) scheurt met zijn auto weg en binnen zeer korte tijd weet hij met een behulpzame ziel van de basis een aggregaat te versieren.

vrijdag 6 augustus

Rond 12 uur moeten we opletten. Enkele luchtmachtvliegers van de basis zouden afscheid nemen voor hun vertrek naar Canada. Er zou een Piper worden voor-gevlogen. Edoch: tien minuten voor aanvang blijkt dat het program wat uitgebreid is met een Bolkow, een Alouette, een NF-5 en een F-104. In heerlijke onwetendheid zit Gerard Koster met de B-4 hoog in de lucht. Vooral de Starfighter fluit hem een paar keer om de oren. Gerard beleeft enkele angstige minuten en hij weet niet hoe gauw hij naar beneden moet komen. Enfin, alles liep gelukkig goed af.

Piet van den Broek (1976)



1,2 Startplaats
3 Prefect

4 De DAF-lier en de KLU-lier
5 Het 'Gat' in het bos in het verlengde van de oude Duitse baan.
6 Willem Frijters en Chris van Gulp
7 Rolf Kok.



Juli 1976
Kamp op eigen veld

Duurrecord

Op 5 augustus 1976 is het dan zover. Mijn zweefvliegbewijs heb ik net een half jaar en ik ga mijn eerste poging wagen om mijn 5 uur vliegen. Veel lange vluchten heb ik nog niet gemaakt, maar onder het motto als je niet probeert dan lukt het nooit, begin ik volle goede moed met de voorbereiding. Nu houdt dat in dit geval niet veel meer in dan wat te eten onderweg. Drinken daar denk ik niet aan en een kaart heb ik niet nodig, omdat ik lokaal vlieg.

Het is al vroeg thermisch en om half tien wemelt het van de bloemkolen. Onder het motto beter vroeg dan nooit start ik om 10:05 met de B-4 aan de lier op weg naar een lange zit. Er is overal thermiek en vrij gemakkelijk bereik ik de wolkenbasis om daar vervolgens vastgeplakt te blijven. Omdat het helder weer is en de cumuluswolken scherp aftekenen lukt het zo nu en dan om in plaats van onder de wolken ook tussen de wolken te vliegen. Een leuk gevoel is het om als het ware berg te vliegen en met je tip door zo'n zachte wattenberg te gaan. Veel meer is er niet te doen. Ik moet tenslotte lokaal blijven. Dus dan vlieg ik weer eens naar Breda, dan weer naar Tilburg en rond een uur of half een zie ik plotseling een NF-5 op de baan staan. Ik krijg te horen dat ik mag blijven hangen wanneer ik zuid van het veld blijf. Nou, dat is geen probleem. Van zo'n 1100

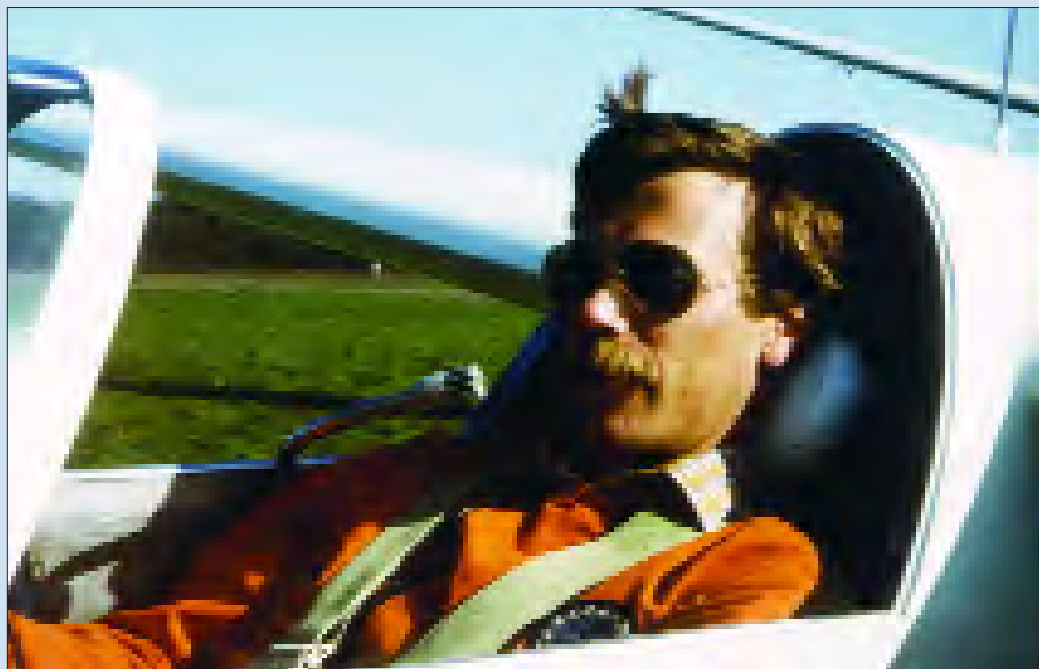
meter hoogte volg ik de activiteiten op het veld. Ik zie kisten starten en weer terugkomen en ik verwonder mij erover dat ze niet blijven hangen. Zo slecht is de thermiek nou ook weer niet. Met enige regelmaat krijg ik bezoek van een maatje, die na een tijdje weer verdwijnt. Waarschijnlijk omdat zijn tijd erop zit; die van mij nog lang niet. Ik mag tenslotte zolang wegblijven als ik wil.

De uren kruipen voorbij. In de B-4 kun je benen zo lekker wegleggen als je het voetenstuur helemaal naar voren trapt. Af en toe een hapje brood, appeltje voor de dorst en weer is er een uur voorbij. Er zit al vier uur op, nog een uurtje en die vijf uur heb ik binnen. Ja hoor, gelukt. Eigenlijk een makkie. Ik heb geen enkele keer moeilijk gezeten. Het ging allemaal vanzelf. En nog steeds. Maar weer eens naar Breda gevlogen en weer terug. Hé, weer een uur voorbij. Het gaat eigenlijk vanzelf. Ik doe er nog maar een uurtje bij. Nu word ik toch wel wat moe. Zal ik teruggaan? Weer een belletje. Effe draaien, en ja hoor het stijgt vanzelf. Kost geen enkele moeite. Jammer om te laten schieten. Hoe lang heb ik nu eigenlijk al gevlogen. Jeetje, al 7 uur en nog steeds volop thermiek. Ik snap niet waarom die andere kisten niet allemaal boven blijven. Gaandeweg wordt het thermiekplafond lager. Om een uur of 6 draai

ik met nog twee andere kisten op een metertje of 600 hoogte op een halfje. Het lijkt alsof ik gewoon voel waar het stijgen zit. Dan weer eens links en dan weer eens rechts van me. Kost geen enkele moeite om te blijven hangen. Zakken we er onderuit dan zakken we er onderuit. Maar dat gebeurt niet.

Mijn maatjes houden het niet en gaan op circuit. Ik zie dat het veld al wordt opgeruimd. Ik blijf nog even hangen tot werkelijk alles op is en om precies 19:05 uur land ik mijn trouwe B-4 op de Zuidstrip, richting een grote groep clubleden die mij staan op te wachten. De kist rolt precies uit tot midden in de groep. Ik doe de kap open en wordt van alle kanten gefeliciteerd met mijn vlucht. Ik realiseer me nu pas dat ik wel erg lang heb gevolgen. Stram en stijf probeer ik uit stappen. Het lang in dezelfde houding zitten heeft toch zijn tol geëist en na enkele pogingen lukt het me uit de kist te klimmen. Er wordt geopperd dat ik misschien wel een clubrecord heb gevlogen. Later hoor ik dat dit niet zeker is, maar het is in ieder geval één van de langste lokale vluchten van Gilze geworden.

Peter de Groot (2004)



Peter de Groot in de Cobra 15, PH-450. Hij was lid van 1970 tot 1992. Sinds 2002 is Peter weer actief lid bij Illustrious.

5 augustus 1976
Duurrecord

Oversteken van de Langenbergseweg



Vanaf de verhuizing naar het clubhuis aan de Langenbergseweg in 1974 wordt het overbrengen van alle vliegtuigen en rollend materieel voor aanvang van een vliegtag een terugkerend ritueel. Voor het oversteken van de weg, die door de jaren heen steeds drukker wordt, worden alle kisten achterelkaar opgesteld en moet het verkeer meestal aan beide kanten tegengehouden worden. Halverwege de jaren '90 wordt een groot deel van de vloot gestald in een shelter op de vliegbasis. Sindsdien worden alleen nog lieren en trekkers overgereden.



Zomer 1976
Oversteken van de Langebergseweg

Sleepvliegen

Het sleepvliegen op Gilze-Rijen kent een lange historie. Al kort na de oprichting van de Gilzer Luchtvaartclub Illustrious wordt eind jaren '40 naast de lierstartmethode een aanvang gemaakt met het opslepen van zweefvliegtuigen. In de vijftiger en begin zestiger jaren wordt aanvankelijk gesleept met de Auster, later met de Tiger Moth, die beschikbaar wordt gesteld door de Koninklijke Luchtmacht. Korte tijd sleept men met een burger Auster (PH-NGG).

In 1960 wordt de Tiger Moth bij de Luchtmacht uitgefaseerd. Als mogelijke opvolger komen de Fokker S-11 en de Piper Super Cub in aanmerking. Er zijn in dat jaar vergelijkingsproeven op Gilze-Rijen gedaan. Zelf heb ik op 24 april 1960 met de PH-243 Rhönlerche achter de S-11 gehangen. De horizontale snelheid is voor het slepen aan de hoge kant, de verticale snelheid (100 ft/m) aan de lage kant. De Piper Cub blijkt een betere klimmer, het wordt dus de Piper Cub. Dit vliegtuig is voor de sleepvlieger een hele verbetering, hij kan nu zijn werk in een gesloten en... verwarmde cockpit doen.

Met de Piper wordt ruim 25 jaar gesleept. De Piper Cub wordt bij de luchtmacht vervangen door de helikopter. Daarmee eindigt het tijdperk van het 'militaire' sleepvliegen in Nederland en dus ook op Gilze. Op 26 september 1976 wordt op Gilze de laatste Klu-Piper sleepvlucht gemaakt. Na het uitfasen van de Piper komt er een aantal beschikbaar voor de Nederlandse zweefvliegclubs. Er ontstaat een merkwaardige Owner – Holder – User-constructie. De Amerikaanse staat blijft de eigenaar, de KNVvL wordt de houder en de zweefclubs worden gebruiker. Illustrious ontvangt de PH-KNR, de LSK zweefvliegclub Gilze-Rijen ontvangt de PH-KNJ. Zo kunnen de clubs nog lang van de nu civiele KLu Pipers gebruikmaken. Twee sleepvliegtuigen exploiteren blijkt toch te hoog gegrepen. Eén van beide toestellen wordt verhuurd aan de zweefvliegclub van Eindhoven.

Eind jaren '70 wordt de zweefvliegclubs de mogelijkheid geboden om eigenaar te worden van de Pipers. De beide clubs op Gilze kopen ieder 'hun' toestel voor fl. 4000,- per stuk. Begin negentiger jaren zijn de beide toestellen aan groot onderhoud toe. Besloten wordt om de PH-KNR te verkopen aan de Stichting Vliegport Gilze-Rijen (nu Stichting KLu Historische Vlucht). De PH-KNJ wordt overhauld en is weer voor jaren als sleper bruikbaar. Op 5 december 1993 vliegt Dirk Cock in een lierkabel en verongelukte dodelijk. Gedurende twee jaren beschikte Gilze niet over een eigen sleepvliegtuig. Incidenteel wordt er een sleepvliegtuig ingehuurd.

In 1995 besluiten de beide clubs om weer een sleepvliegtuig aan te schaffen. Voor het eerst hoeven we geen genoegen te nemen met een krijgertje. Een commissie kan na een grondig onderzoek het advies uitbrengen om een Bellanca Scout aan te schaffen. Het is een echte sleper met een motorvermogen van 180 pk, nodig om een moderne kunststof vloot op te slepen. Het beheer van het vliegtuig wordt ondergebracht in een stichting.

Gerrit Bonnee (2005)



Sleepvliegtuigen

Auster	R-139
R-18	R-162
PH-NGG	R-163
	R-173
Tiger Moth	R-177
A-2	R-179
A-14	R-182
A-21	R-202
A-22	R-208
A-29	R-215
A-30	R-216
A-38?	PH-KNR (R-177)
	PH-KNJ (R-150)
Fokker S-11	D- EIAC
E-?	

Piper Super Cub	Bellanca 8GCBC Scout
R-111	PH-GZC (00-VVX)
R-125	
R-131	
R-135	
R-137	

Sleepvliegers

Jan Bla(a)uw	Klaas van der Ham	Jan Oprins
Lex van Beek (13)	Henk Hartkoren	Herman van Os
Charles Bertels (11)	Harry van Heeswijk	Gerrit Paulides
Ben Blijleven	Jan Kienstra	Piet van Pelt
Aloys Bodewes	Klein-Gotink	Peter Piepers
Sjouk de Boer	Lou Korf	Joost Posthuma
Gerrit Bonnee	Piet Leenhouts	Leo van de Reijt
Jan Bonnee	Jan Mink	Sjaak Schat
Dirk Cock	Gerard Moggré	Piet Schmidt Crans
Sjors Dietrich	Nol van de Mortel	Eef Smitshuysen
Guido Dinnesen	Evert Motshagen	Joop Vellema
Maarten van Dusseldorp (14)	Meneer Moukardano	Lou van Voorst
Gerrit van der Ham (15)	Harry Nieuwlands	Hans Ter Wiel (12)
	Tijn Nieuwlands	Erik van Zon
	Stef van Noorden	



Voorvallen

- 28 februari 1954

De Kranich wordt bij de tweede start die dag, achter de Tiger Moth, gekraakt. Er is een zeer forse schade aan de vleugel en het achterste deel van de romp. Hoogteroer en stabilo zijn volledig vernield. De schaats is gebroken.

- najaar 1959

Jos Krols verliest een duim bij het aantrekken van de motor van de Auster, omdat hij zijn duim aan de verkeerde kant van de prop houdt.

- 6 augustus 1960

Crash A-2 op Haamstede. De Tiger Moth botst op de grond met een daar geparkeerde Grunau Baby.

- 26 november 1972

Tijdens een sleepvlucht boven Gilze slaat de sleepkabel om de linkervleugel van de K-8, PH-286.

- 11 juli 1974

Tijdens het zomerkamp op Woensdrecht gaat de Piper (R-137) met een klap de grond in als hij aan de staart door een zweefvliegtuig wordt opgetrokken.

- December 1975

Birdhit, vlieger Klaas van der Ham.



- 24 juni 1979

Bij het afwerpen van de sleepkabel vliegt een Piper zo laag over de openbare weg dat een toeschouwer in de berm door de kabel aan de arm wordt geraakt. Letsel: gebroken pols, sieraden beschadigd.

- 25 juli 1983

Tijdens een sleepstart in Epinal met de PH-574 krijgt de Piper PH-KNJ motorstoring. De Piper landt in een korenveld, de zweefkist in een veldje erachter. Beide vliegers zijn ongedeerd, de kist is total loss.

- 5 december 1993

Dirk Cock verongelukt op Gilze met de PH-KNJ.

- 1998

Gerrit Bonnee loopt brandwonden op bij het tanken van de Scout.

Die allerlaatste keer...

26 september 1976 is een trieste dag. Klaas van der Ham maakt met de Piper R-177, de latere PH-KNR, de laatste sleepstart met een KLu Piper vanaf Gilze-Rijen. Gerrit Paulides maakt met de R-135 de op één na laatste.

Tegen het einde van de middag krijgen we een uniek gebeuren te zien: twee Pipers en twee zweefvliegtuigen samen in formatie. Uniek? Ja zeker! Want het is de laatste start van onze trouwe Pipers met een zweefkist. Twee dagen later worden ze door de luchtmacht uit de vaart genomen. Mocht een Piper in de afgelopen jaren ooit een keer gekreund hebben tijdens de start, wéígeren hebben we ze nooit zien doen. Behalve dan... die allerlaatste keer. Drie kwartier wordt er gezwengeld en gezwoegd. De vliegers bidden en smeken het ouwe trouwe beestje om nog één keer dienst te doen. Tegen al die smeekbeden kan het niet op en eindelijk klinkt het vertrouwde gebrom. De twee slepers, Ome Gerrit en Klaas, vertrekken met Gerrit Bonnee in de K-8 en Gerrit van der Ham met Jan Mink sr in de ASK-13 voor een knappe formatiestart en -vlucht. Applaus van de toekijkende menigte bij de landing



van de zweefvliegers; wegpinken van een traan door menige zweefvliegmaniak als de Pipers met het afwerpen van hun kabel een laatste groet brengen aan de strip. Een paar dagen later, 30 september 1976, vliegen de laatste vijftien vliegende KLu Pipers in één grote formatie, onder leiding van Gerrit Paulides, van Deelen naar de schroothoop in Gilze.

Links: vlnr Klaas van der Ham, Gerrit Paulides, Gerrit van der Ham, Jan Mink (met camera) en Gerrit Bonnee bij de R-177.

Onder: vlnr Peter Mink, Clemens Abers, Gerrit Bonnee en Marc Verhoeven

Onder: Twee Pipers met de K-8 (PH-452) en de ASK-13 (PH-462) in formatie.

Midden: Klaas van der Ham slingert aan, Gerrit Bonnee in de cockpit.



26 september 1976

Die allerlaatste keer...



23 mei 1977

Molukse treinkaping

RMS-aanhangers (Zuid-Molukkers) gijzelen kinderen en volwassenen in een basisschool in Bovensmilde en kapen een trein bij De Punt in Drenthe. Na 5 dagen worden de kinderen vrijgelaten. Op 11 juni wordt de kaping van de trein beëindigd. Daarbij vallen acht doden.

Plastic?!

135	Zweefvliegen blijft boeien!
136	Van hout naar plastic
138	Hoogtevliegen in Schotland
140	Wipereto
140	Hartkoren-driehoek
141	Verbouwing clubhuis
142	Begin van een traditie
143	Solo...
143	Chef de Piste
143	Vrije Gilzer
144	Paaskampen op Woensdrecht
145	Onze Grobs
146	Terugblik op de Eendags
148	Kamp Epinal
149	Diamond digging down under
150	Veertig jaar Illustrious
151	Waar stijgen is, zit ook dalen
152	De eeuwige solist
153	Eerste keer
153	Le Blanc
154	ESG weer boven Gilze
155	Oud-lid verongelukt
156	Rondje zweefvliegend
157	Twee keer voorzitter
158	Uitbreiding prestatievloot
159	Illustrious en de luchtvaart
160	Als 't veld op je tenen ligt haal je 't wel
161	Bij Gilze liggen mijn roots
162	Acht keer 500 km
164	Fons

1980

1989

De discussie van hout naar plastic is in volle gang. In 1983 wordt besloten tot de aanschaf van een kunststof overgangstrainer: de Grob. In 1984 wordt een LS-4 aangeschaft, vier jaar later volgt de tweede. Zomerkampen worden voor het eerst in Frankrijk georganiseerd. Het is tijd voor een terugblik: in 1985 verschijnt ter ere van het 40-jarig jubileum een speciale Illustratus over de historie van de club en eind jaren '80 worden twee kisten van Gilze gerestaureerd.

Zweefvliegen blijft boeien!

INTERVIEW MET TRUDI HENGEVELD

Trage start

Een zweefvliegkamp van de ANWB op Salland in 1978 wordt voor Trudi Hengeveld de eerste kennismaking met het zweefvliegen. Ze maakt daar op 12 juni haar allereerste vlucht: 13 minuten in een ASK-13. Het doel is in twee weken solo te komen. Dat lukt net niet, maar Trudi is wel enthousiast geworden. Na een gesprek met gast-instructeur Hans Snoeij, die 'een club in het Brabantse land' promoot, wordt ze eind 1979 lid van Illustratus. Ze start in de winter met de opleiding, maar omdat er weinig wordt gevlogen moet ze in het voorjaar van 1980 weer opnieuw beginnen. Dit keer op de Rhön in plaats van de ASK-13, best een verschil voor een beginnende. Ze vindt het na verloop van tijd wel gezellig om samen met een instructeur te vliegen en heeft geen haast om solo te komen. Maar met veel verschillende instructeurs vliegen is niet zo bevorderlijk voor de voortgang van de opleiding. Bovendien wordt van vrouwen gedacht dat ze er toch wel snel weer mee zullen stoppen. Door de woorden van Charles Bertels, die na één lesvluchtje zegt dat hij haar binnen een week kan leren vliegen, en de steun van Wouter van der Linden, die haar niet lang daarna solo laat, lukt het allemaal en in 1983 haalt ze haar zweefvliegbewijs.

Zelf lesgeven

Daarna gaat het snel. Wouter van der Linden vraagt haar om de instructeursopleiding te gaan volgen. Ze begint in 1985, Hans Snoeij en Gerrit van der Ham leiden haar samen met Wout op. Ze is de eerste (en nog steeds enige!) vrouw die volledig is opgeleid bij Illustratus en er ook instructie geeft. Inmiddels is ze al jaren actief. Een belangrijk uitgangspunt is: leerlingen zoveel mogelijk laten vliegen met één instructeur. Tijdens de vele leerlingenkampen waar ze aan deelneemt, is die manier van lesgeven terug te vinden. Verder is het de kunst om naar de persoon te kijken en daar de instructie op af te stemmen. Nu leidt ze zelf instructeurs op en is examiner. Eind jaren '90 rolt ze in de functie van plaatsvervangend en chef-instructeur. Niet altijd even makkelijk: persoonlijke tegenstellingen

kosten veel tijd, je hebt veel incasseringsvermogen nodig en je moet achter alles en iedereen aan. Wel veel van geleerd! Ze ziet geen onoverkomelijke bezwaren bij de nieuwe stap in de vlootontwikkeling die onvermijdelijk lijkt: van de ASK-21 als DBO-kist rechtstreeks naar de LS-4. Van de K-8 naar de Grob ging ook goed, maar je moet wel je manier instructie geven voldoende aanpassen.

Genieten!

Trudi bewaart goede herinneringen aan de jaren '84 en '85. Ze ging veel om met Bo en Marijck van den Boogaart en Wiet van Banning, een groepje binnen de zweefclub dat zich afzet tegen de heersende machtsverhoudingen en zich bezighoudt met het alternatieve clubblad, de Vrije Gilze. De club ademt dan nog aardig de sfeer van de jaren '50 uit: het is een soort enclave waarbinnen de tijd een beetje stil is blijven staan. De cultuur is niet zo zeer toegankelijk voor vrouwen. De club is wel veel meer geïntegreerd en mensen leven op de club. Het was vanzelfsprekend dat je er was. Ze komt dan al (en nog altijd) vanuit Amsterdam. De afstand maakt niet veel uit, tenminste als er geen files zijn.

De laatste jaren is ze vaak te vinden in een motorzwever. Ze vliegt op Hilversum mensen rond die komen kennismaken met motorzweven en geeft ook motorzweefinstructie. Laten zien aan allerlei verschillende mensen hoe een vliegtuig vliegt. Prachtig! De reacties zijn onbetaalbaar! Ook de lange vluchten en overlands (overigens een hele andere 'categorie' dan motorzweven) al dan niet met haar (deels) eigen LS-3a, zijn fantastische ervaringen. Daarnaast vindt ze nog steeds veel voldoening in het lesgeven op Gilze. "Je put energie uit de goede dingen, die zijn de drijfveer. Zweefvliegen is leuk, omdat je je kunt blijven ontwikkelen. Er is altijd wel iets nieuws. Ik hou ervan om naar de lucht te kijken, thermiek te voelen en het Brabantse landschap onder me door te zien glijden. De wisseling van seizoenen. Vliegen op zich is een hele mooie ervaring met prachtige momenten. Tegen het eind van de avond nog een keer omhoog en de zon bij de Westerschelde laag zien staan vind ik adembenemend

mooi. Maar ook 's ochtends, met de ochtendmist nog over de velden zweef je boven een feëriek landschap. Een sleepstart bij een ondergaande zon geeft je opnieuw weer zo'n sensatie. Dát genieten van mooie momenten moet je vasthouden, dát is voor mij (zweef) vliegen!" Aldus Trudi.

Toekomst

De toekomst van zweefvliegen in Gilze is volgens Trudi van veel afhankelijk, onder andere van de beschikbaarheid van het luchtruim. Verwacht kan worden dat ook wij met forse beperkingen te maken krijgen. Wat de club betreft: er dient onderscheid gemaakt te worden tussen wens en realiteit. We zijn afhankelijk van de middelen van de club en de inzet van de leden. Onze vereniging heeft de interesse om over te stappen op moderner materiaal. De mogelijkheden zijn er om niet alleen op het opleiden te focussen maar ook te kijken naar ontwikkelingen, vaardigheden en interesses van de vliegers afzonderlijk. Realiteit is dat een zweefvliegvereniging in groepjes verdeeld raakt, de ene houdt zich bijvoorbeeld bezig met 'oud hout', de andere met prestatievliegen of aerobatics. Maar onze club zal mee proberen te groeien en dankzij inzet en visie van al deze mensen, haar best doen om inhoud te blijven geven aan de zweefvliegsport.



Links:
Instructiegeven,
vlnr: Trudi
Hengeveld,
Jan Ruedisueli en
Paul Donker.



Onder: Trudi met
passagier in de
ASK-13

Foto: Angelo Goedemondt

Voorjaar 1980

Zweefvliegen blijft boeien!



30 april 1980

Troonsafstand Juliana

Koningin Juliana doet afstand van de troon. Kroonprinses Beatrix neemt haar taak over en roept 30 april uit tot Koninginnedag.

Van hout naar plastic

Halverwege de jaren '70 wordt de roep om vlootvernieuwing langzaam sterker. De vereniging is inmiddels eigenaar van een B-4. Maar welke kant moet het eigenlijk op? Vele commissies volgen. In 1976 komt de commissie 'Blauwdruk' met een totaalplan waarbij de totale vloot geleidelijke plastificering zou ondergaan met als basis één tweezitter en vijf eenzitters. Het plan wordt afgestemd in de Algemene Ledenvergadering (ALV) van 1978. Ondertussen is ook de commissie 'Keuze plastic vliegtuig' ingesteld. Deze adviseert een Astir te kopen, een advies dat door het bestuur wordt overgenomen. In 1977 wordt het eerste echte plastic aangeschaft: de Astir PH-574.

Maar dan de volgende stap... Moet er een extra Astir bij komen en de Ka-6E weg (commissie Van de Wiel) of hebben we nog ASK-13 nodig en verkopen we de Rhön (commissie Mink)? De ALV besluit echter dat er eerst een plastic tweezitter gekocht moet worden, tenminste als er een voor ons geschikt vliegtuig op de markt komt. Er gebeurt niets. Begin 1979 volgt een aardverschuiving op bestuurlijk vlak: Gerard van Loon, Karel van de Wiel, Wilfried Oude Vrielink, Ans van Grevenhof, John Pas en Charles Bertels worden afgelost door Ad de Brouwer, Gerard Koster, Gerard Boersen, Daan Borsboom, Charles van Nunen en Gerrit van der Ham.



1977-1983
Van hout naar plastic

Het praten over vlootmodernisering gaat onverminderd voort. De samenstelling van de vloot is nagenoeg hetzelfde en naar smaak van een aantal leden nog steeds sterk verouderd. Maar er wordt niets besloten in de ALV's die daarop volgen. Als John Pas in 1980 penningmeester wordt, schrijft hij een uitvoerige verhandeling over de financiële onhaalbaarheid van een kunststof tweezitter. Samen met Cees de Rooij, Paul Donker en Wout van der Linden slaat hij een nieuwe weg in. Het resultaat is eind maart van dat jaar te bewonderen in de vorm van een nieuw privé-vliegtuig: de LS-3a PH-691.

Datzelfde jaar worden op Terlet een aantal ASK-13's te koop aangeboden. Ondanks het besluit van de ALV om een plastic tweezitter aan te schaffen wordt een ander soort kist gekocht: een tweede ASK-13, de PH-411. De aankoop wordt in de ALV met kritiek overladen, maar achteraf morrend goedgekeurd. De Rhönlerche wordt als opleidingskist overbodig en verlaat op 7 maart 1981 de club. Intussen worden nieuwe ideeën ontwikkeld over voortzetting van de vlootvernieuwing (commissie 'Beleidsplan 1981'). Ook deze voorstellen worden verworpen. Het B-4-plan volgt. Het grote probleem met de nieuwe plannen is dat het uitschakelen van de K-8 en de Ka-6E veel weerstand

oproepen. Beide kisten lijken voor veel mensen onvervangbaar. Bovendien vergt het durf om leerlingen van de ASK-13 over te lessen op een plastic overgangstrainer. Het B-4-plan wordt, nadat er door John Pas en Frank Berkhout aan gesleuteld is, als Grob-plan uitgevoerd. Het omvat een vlootopbouw met in iedere fase [DBO, solo en zweefvliegbevijs] twee identieke kisten en zo weinig mogelijk onderhoud. De B-4, de K-8, de Ka-6E en de Prefect passen daar niet in en worden alle rond 1983 verkocht. We moeten dus op zoek naar een nieuwe overgangstrainer. Hans Snoeijs regelt bij de firma Grob een fabriekstoestel een maand op proef, zodat het geruime tijd getest kan worden. Uiteindelijk wordt besloten tot aankoop over te gaan. Nadat de eerste Grob 102 IIIb in 1983 zijn entree maakt, volgt binnen een half jaar de tweede. Kort daarna wordt ook een nieuwe LS-4 besteld.



Links: Op 20 mei 1977 arriveert het eerste plastic op Gilze: de Astir CS 77, PH-574. Precies een maand later, op 20 juni, tijdens het clubkamp op Salland, vliegt Gerrit van der Ham de kist in. Op de foto: Gerrit van der Ham instrueert Lex van Beek voor een start in de Astir CS 77 (1977).
Boven: Het bestuur tijdens de Algemene Ledenvergadering van 18 maart 1983, vlnr: Hans-Maarten van der Mei, Daan Borsboom, Gerard Koster (secretaris), Ad de Brouwer (voorzitter), John Pas (penningmeester), Jan Mink sr, Clemens Abers en op de voorgrond notulist Ro Spruit.

September 1980
Oprichting Poolse vakbond

De oprichting van de Poolse onafhankelijke vakbond 'Solidariteit' onder leiding van Lech Walesa is het begin van een nieuw tijdperk voor het communistische Polen. In december 1982 wordt de vakbond verboden.

1, 2 Illustrious' tweede ASK-13 maakt op 20 september 1980 zijn eerste vlucht op Gilze. Daarvoor vloog de kist vanaf 1969 op Terlet. In 2005 vliegt deze '13' al 25 jaar bij Illustrious en heeft inmiddels meer dan 32.000 starts gemaakt.
3 In de loop van de jaren '80 wordt de K-8 PH-452 verkocht.
4 Op 7 maart 1981 wordt de Rhön verkocht aan Aeroclub Salland.
5 De Prefect PH-198 wordt in juli 1983 verkocht aan 10 zweefvliegers van de ZCR, die ieder in een dronken bui aan de bar fl. 500,- betalen. De kist vliegt na grondige restauratie door J. Grundeman en W. v.d. Bij op Hilversum en Terlet. In 1995 wordt B. v. Aalst de nieuwe eigenaar. Op de foto staat de Prefect voor de hangaar vlak voor de verkoop in 1983.



8 september 1980
Moord op John Lennon



Voormalig Beatles-lid John Lennon wordt in het bijzijn van zijn vrouw Yoko Ono door een geobsedeerde fan neergeschoten voor hun appartement in New York.

Un piloteur en campagne

op 58-jarige leeftijd gaan overlandvliegen

Le Blanc, juli 2005

21 juli
Om 14.15 uur vertrek ik met de LS-4, PH-859.
Met mezelf, een zweefvliegtuig, een kaart en een kompas, mijn thuisbasis verlaten en moederziel alleen in een overweldigend en vreemd luchtruim. Echt alleen en er vrouwen in hebben. Zal ik ze een poepie kunnen laten ruiken?
In eerste instantie zag het daar ook naar uit. Maar wie kan het vliegveld bij Argenton als keerpunt missen? Ik dus. Ik dreigde gedesoriënteerd te raken.
Via de radio maakte ik duidelijk terug te willen vliegen naar Le Blanc.
Terug boven Argenton de zaken toch maar weer echt goed in ogenschouw genomen en rustig gebleven. Met dank aan de zandhoop bij St-Gaultier. 'Rustig' toen over Argenton gevlogen en daar lag ie. Hoe kun je daar nu overheen kijken. Met koers 94 op naar het Domaine de Bommiers, een geweldig bos vóór het vliegveld van Issoudun. Ik heb inderdaad goed bijgetankt, Ward, alvorens deze hobbel te nemen. "Gilze Grond, hier golf 8, ik ga landen op Issoudun". Zelfverzekerd en arrogant. Heerlijk! Ik ben nog een uur en nog wat hoog boven Issoudun e.o. blijven hangen. Ward komt immers mij ophalen en heeft nog 100 kilometer voor de boeg. In Bélabre op de markt hebben Ward en ik het ons goed laten smaken.
La douce France!
Mijn doopvlucht maak ik op zaterdag



21 juli 2005
Un piloteur en campagne

10 juni 1978 in de PH-330 Rhönlerche met Gerrit van der Ham. Ik scheet toen werkelijk alle kleuren stront in die paar minuten. Ik was echt bang aan de lier. Dit wil ik niet. Daags daarop stuurde Marleen, mijn vrouw, mij naar het veld!! Echt waar. Ik heb uiteindelijk 126 starts nodig om solo te komen.
Het is Gerrit van der Ham die mij de theorie van het zweefvliegbewijs doet begrijpen. Hij paste op mij de principes van meervoudige intelligentie avant la lettre toe en met een oneindig geduld! In 1988 weet ik het zweefvliegbewijs te bemachtigen.

Le Blanc, augustus 1989

3 augustus
1300 meter hoogtewinst en mijn eerste buitenlanding onder de hoogspanningsleiding door met de ASK-13, PH-411.
Nadat ik geland was, nam Johan de Groot via de radio uit Pilatus B4 hoog boven mij, contact met mij op: "dat was onder hoogspanning, he Rob". Op zijn kaart kon hij zien dat ik onder een paarse lijn was doorgevlogen. Toen begreep ik: nu is er echt poep aan de knikker. De debriefing van deze buitenlanding op lokatie door Hans Snoeijs, ook zo'n kanjer, zal altijd in mijn geheugen blijven. Alles was fout en toch wist ik toen dat ik kon zweefvliegen.

Links: Rob met vrouw Marleen en gasten Clemens Abers (links) en Frank Berkhout voor de tent in Le Blanc (1995).

Rechts: Rob van Rie maakt zijn 11e start, met Klaas van der Ham, in de Rhönlerche tijdens het zomerkamp op Terlet in juli 1978.

Le Blanc, juli 1991

23 juli
Mijn tweede buitenlanding met de Grob-102, PH 771.
27 juli
Een vijfuursvlucht van vijf uur en vijftien minuten met de Grob-102 PH-771.

Le Blanc, juli 1995

12 juli
Ik maak mijn tweede "vijfuursvlucht" met een duur van 06.24 uur.
14 juli
Met Ad Lips met de PH- 462 overland: Le Blanc – Chateauroux. Hier zijn we niet aangekomen. Mijn derde buitenlanding.
17 juli
Weer met Ad overland: Le Blanc – Argenton – Lussac- Le Blanc. Ik mocht hierna solo overland. Het is er niet van gekomen.



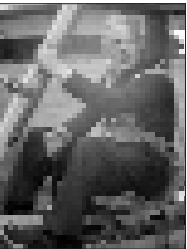
Le Blanc, juli 2005

16 juli
Laat in de middag komen Jan van Opstal en ik met de caravan en voorzien van prachtige klassieke muziek en een goed gesprek, aan in Le Blanc.
19 juli
Michel Broekman, legt aan mij in de 'briefingroom' van Le Blanc nog maar eens de principes voor het kaartlezen, kompas en coördinaten uit. Toppie!
20 juli
Met Ad Lips overland met de ASK-21, PH-1337: Le Blanc – Chauvigny – Chatellerault- Le Blanc. Bij St. Savin een veld gekozen voor een buitenlanding. Op 170 meter hoogte met mijn hand aan de kleppenhandle op final knalt de zon weer door het wolkendek.
Bijgetankt tot 1100 meter. Om 15.45 vertrokken en om 18.30 uur weer thuis.
21 juli
De ochtendbriefing. Ad Lips: "Ik wil die Van Rie niet meer van achteren zien". O, nee dacht ik nog. Niet nu.
Jan Koster: "Rob, de LS-4 is vandaag voor jou en je opdracht is Le Blanc – Issoudun. Dat heb ik met Ad zo besproken. Je weet wat je nu te doen staat".

Het clubkamp Le Blanc 2005 is voor mij inderdaad een heel bijzonder kamp geworden. Nog steeds voel ik me zwanger van dat gevoel wat me daar toen is overkomen: Het werd me zo gegund want ik had blijkbaar niet zo'n haast. Nog naar het getik van klokken luisteren, nasi-poetie eten en 'verbouwen'!
Allen in dit verhaal met namen genoemd en Daan Borsboom gaven mij deze reis. Zonder hen was ik niet vertrokken.

Rob van Rie (2005)

Ereleden



G. Aarts
1955



Wout van den Hout



Ko Jansen



Henk Hartkoren
1962



Jo Topman
1962



Fons Graafmans
1970



Dik Hinlopen
1970



Jan van den Hout
1975



Chris Buter (LSK)



Toon Frishert
1989



Piet Leenhouts (LSK)
1996



Hans Snoeijs
1996



Gerard Boersen
1998

Alle neuzen dezelfde kant op

Interview met Ad Lips

Door de jaren heen

In het voorjaar van 1961 is onze huidige voorzitter Ad Lips lid geworden. Zijn vader had een bouwbedrijf en was een kennis van Jan Michielsen, tegelzetter én zweefvlieger bij Illustrious. Jan zei dat zweefvliegen wel leuk was voor de jongens. Dan waren ze van de straat af. Op het spoor gezet door vader en Jan werd Ad enthousiast. In de zomer van hetzelfde jaar komt hij solo op Malden. Ad: we hadden destijds in feite twee bedrijven, aan beide kanten van de baan. Aan de ene kant vlogen leerlingen en aan de andere kant de zweefvliegbewijshouders. Alles was minder formeel. We hadden een Sedbergh, Rhön, Baby, Ka-6 en Skylark. Eigenlijk was het net zo vrijblijvend als nu, maar destijds was je veel meer met vliegen bezig. Je ging er gewoon voor. Het was altijd gezellig. Ook als het slecht weer was ging je gewoon, wachten op een gaatje in de wolken!

Eind 1962 kreeg ik verkering en had het druk op school. Zweefvliegen bloedde een beetje dood. Ik ben toen gestopt met vliegen, geen tijd meer. Ik ben vervolgens afgestudeerd, getrouwd, vader geworden en verhuisd. In 1970 ben ik weer begonnen op Teuge. Daar heb ik in 1974 mijn zweefvliegbewijs gehaald en ben penningmeester geworden. In 1975 ben ik begonnen aan de instructuuropleiding, maar die heb ik niet afgemaakt. Ik zocht meer dan

zweefvliegen en ben in 1977 in het buitenland gaan werken tot 1984. Begin 1985 ben ik weer lid geworden op Gilze. In 1986 weer m'n zweefvliegbewijs gehaald en ook weer in het bestuur gestapt, als commissaris rollend. Daarnaast ook een clubhuisverbouwing gedaan en in 1989 de instructuuropleiding weer opgepakt. Op een gegeven moment had ik te veel om handen, ben uit het bestuur gestapt en na de verbouwing heb ik eerst de instructuuropleiding afgemaakt. In 1991 was ik instructeur. Ik barstte toen van enthousiasme. Ik deed aan alle kampen mee, je kon het zo gek niet bedenken. Ik ben wel 10 keer in Le Blanc geweest.

Wiel in? Of ... uit?!

Als min of meer vaste deelnemer aan het zomerkamp in Le Blanc heeft Ad dan ook een behoorlijk aantal overlands overgehouden. Zijn eerste overlandvlucht in Frankrijk was op de Grob richting Poitiers. Al snel bleek dat Poitiers niet haalbaar was. Ad draaide dus maar om om terug naar Le Blanc te vliegen, maar ook dit bleek geen haalbare kaart, zodat hij alsnog buiten stond. Hierna volgden nog veel, beter geslaagde overlands al dan niet met Willem Los als vliegmaat of ophaler. Er schiet hem een anekdote te binnen:

In één van de jaren in Le Blanc heb ik in een weekend de Pegase naar Frankrijk gebracht en ben toen teruggegaan om nog

een week te werken. Een weekend later kwam ik weer naar Le Blanc. Ze waren al aan het vliegen toen ik aankwam. De Pegase vloog met Willem Los en hij had zijn wiel nog uit. Ik riep direct over de radio: "Wiel in!". Ik vond het nogal klunzig dat je je wiel vergat! Een dag later vloog Ad van Gurp met de LS-4. Hij had veel water bij zich, de kist stond horizontaal. In plaats van kleppen trok hij tijdens de cockpit-check het wiel in. We hebben de kist opgetild en wiel uitgedaan. Zo kon hij toch starten. Ad had daarvoor al gemopperd over Willem zijn vergeten wiel en nu stond ik duidelijk te mopperen op Ad. Weer een dag later vloog ik de Pegase, kon geen aansluiting vinden en ging dus op circuit. Ik land die kist en zou uitglijden zo de hangaar in. Ik had echter het wiel vergeten... Glee uit in het grind. Kist kapot. Zo maakte ik dus dezelfde fout! We hebben toen wel doorgevlogen en eenmaal terug op Gilze zijn we drie dagen bezig geweest de Pegase te repareren.

Het leuke van overlandvliegen is dat je steeds verder wilt. Je kunt echt iets opbouwen. De eerste keer lukt het niet echt, maar je komt steeds verder. Het geeft je een goed gevoel. Uiteindelijk hoefden ze me niet meer op te halen en konden we thuis feest vieren. Inmiddels heb ik zoveel overlandervaring opgedaan, dat ik nu ook overlandinstructie geef. Dat blijft toch spannend, je gaat weg van je veld met de wetenschap dat je niet meer terug kunt.

Toekomst van de club

En nu ben ik dan voorzitter. Ik was al een paar keer gevraagd. Er zijn niet echt veel mensen die dat willen. Ik heb het altijd afgehouden omdat ik drukke baan had. Per 1 mei 2005 stop ik met werken en heb dan wel tijd. Er zijn best een aantal zaken die spelen. Het vorige bestuur heeft best veel zaken in gang gezet en die moeten nu afgemaakt worden. We hebben een periode achter de rug dat er veel ideeën gegroeid zijn over hoe het zou moeten zijn. Denk maar aan de vloot, organisatie op het veld. Dit moet nu gestalte gaan krijgen.



Alle neuzen dezelfde kant op

Voorzitters



Wout van den Hout
1945 – 1952



Jan Mink sr
1964 – 1966



Henk Hartkoren
1971 – 1976



Mart Verhoeven
1985 – 1988



Frank Berkhout
1998 – 2004



Jo Topman
1952 – 1956



Frans van Oers
1966 – 1969



Gerard van Loon
1976 – 1979 en 1988 – 1992



John Pas
1992 – 1997



Ad Lips
2004 – ...



A.K. Szabo
1957 – 1964



Guido Dinnesen
1969 – 1971



Ad de Brouwer
1979 – 1985



Willem Los
1997 – 1998

Zestig jaar

Het jaar 2005 staat in het teken van de viering van het zestig jarig bestaan van de club. Het jaar wordt geopend op zaterdag 30 april. Aan het begin van de dag wordt een groepsfoto gemaakt van met het grootste deel van de leden. Vliegen in de jaren '60 is het thema van de hele dag. Huidige leden van Illustrious krijgen de mogelijkheid eens mee te vliegen in 'oud hout', zoals de Kranich, de Rhön en Tutor, maar ook een Blanik is van de partij. Onze oude Prefect, de PH-198, maakt een aantal vluchten boven Gilze en twee Grunau Baby's (PH-167 en de PH-58) maken een formatievlucht. De dag wordt afgesloten met de onthulling van een creatie van Daan Borsboom.

In het weekend van 8 en 9 juli, wordt de oprichting (op 8 juli precies zestig jaar geleden) feestelijk herdacht met een receptie en een diner en aansluitend feest in onze mooi aangeklede hangaar. Na de zomervakantie sluiten we vervolgens op zaterdag 3 september het lustrumjaar af met een zeer geslaagde reünie voor onze oud-leden.

Groepsfoto:
Voorste rij vlnr: Paul van Besouw, Willem Los, Jan van Opstal, Frank Berkhout, Mike van Gorp (kleine tractor), Frans de Vries, Paul Schunck, Femke Boersen, Toon Frishert, Wout van de Hout, Monique van Tilborg, Karel Bruggeman, Ton van der Wee, Daan Borsboom, in golfkar Frans van Bezouw en Robbie Frishert, daarachter ad de Brouwer, Erik Wijers, Theo Hoedjes, Pietyer Klap en Gert van den Berg.

Tweede rij, vlnr:
Jozef Simons, Christ Voeten, Frans Lahey, Hans Hermans, Ron Stevens en vrouw, Vincent Hummel, Wouter van der Linden, Tony van Unen, Wim van Gog, Pierre Schunck, Ad Lips, Chiel Wijnheijmer, Martinde van Kruijsbergen, Martin Morak, JosE Wijers-Van der Heijden (voor), onbekend, Juliette Abers, Michel Broekman, Guido ten Dolle,

Jaap Leguijt, Joost van Tilborg, Willem Frijters (voor), Wilfried Oude Vrielink, Bob Booij, Roy Freijzer, Jos B'ke, Ad van Gorp, Roy Rijvers, Michiel Burgering, onbekend, ROn Nouwens, Clemens Abers, Jan Willem Jekel en Ad Pijnenburg.
Achterste rij vlnr: Marja Bastiaansen, Martijn Posthuma, Sjeff Zijlmans, Ron Freijzer, Sandro Etalle, Henry Silooy, Jeroen Bakker, Chris Lubberhuizen, Coen Meijers en Sasha Hulsbergen, Max van Oene, Johan de Groot, Peter de Groot, Edwin Haagen, Marcel Thijssen, Niels van Dijk, onbekend, Erwin de Wit en Arnold van Gorp.

Rechtsboven: Daan Borsboom en Ad Lip bij de creatie van Daan, die onthuld werd door Wout van den Hout.



30 april 2005
Zestig jaar

Reünie

Nog een paar dagen voor de reünie. Hoe dichterbij zaterdag 3 september nadert hoe meer mijn gedachten teruggaan naar oude clubleden die ik gekend heb sinds ik lid werd in 1980. Hoe zou het met degenen zijn die door mijn gedachten dwalen en zullen diegenen ook aanwezig zijn? Om 08.00 uur zaterdagochtend een vol clubhuis met vrijwilligers die de briefing van Hans Hermans en Gerard Boersen over deze dag aanhoren. Een prachtig verbouwd clubhuis, waardig om de gasten van vandaag te ontvangen. Iedereen heeft zijn eigen taak om deze dag succesvol te laten verlopen. Het belooft een zonnige dag te worden maar voorlopig gooit lage bewolking roet in de vliegactiviteiten. Wel gaan we alvast opstellen en alles zoveel mogelijk gereed maken.

Rond 10.00 uur horen we over de radio Michel Broekman. Hij is net met zijn KDC-10 vanuit Eindhoven gestart richting Las Vegas en wenst ons een leuke dag toe. Langzamerhand druppelen de eerste gasten binnen. Op de gastenlijst die groot is uitgeprint, is te zien wie zich hebben aangemeld. Een aantal namen herken ik meteen, een aantal namen zijn wat vager in mijn herinnering. Nieuwsgierig naar bekenden loop ik de shelter in die erg mooi is ingericht als ontvangstruimte. Daar ben ik getuige van de eerste ontmoet-

tingen. Toos Frishert wordt hartelijk omhelsd door de familie Paulides. Ook ik heb nog instructie van Gerrit Paulides gehad. Ja, ik ben al zo oud! Wat me altijd is bijgebleven is dat hij in de lucht nog wel eens een tik uitdeelde als je als DBO-er iets fout deed. Daarnaast kan iedereen zijn hoge stem nog wel voor de geest halen. Die kon je op de startplaats al horen als hij op final zat.

Een aantal oud clubleden van mijn beginperiode is al gearriveerd. Opmerkelijk is dat iemands gezicht wel iets veranderd kan zijn maar dat je hem of haar direct herkent aan zijn stem en stemgebruik. Cees Hageman is samen met zijn zoon gekomen. Kees kwam altijd met de trein vanuit Dordrecht. Vanaf het station met zijn vouwfiets naar de club. Zo was er die ene keer dat een aantal clubleden zijn vouwfiets hadden ingegraven. Alleen zijn stuur en zadel waren nog zichtbaar. Kees was razend. Ingrid Backx is er met haar twee kinderen. Zij was 19 toen ze lid werd en was het vriendinnetje van Gerard Moggré. Ze was bijna ieder vrij uur op de club aanwezig, op het veld of achter de bar. Zo zie ik Eric Haarselhorst weer na ruim 24 jaar. Erik is nog steeds landmacht militair en woonachtig in de buurt van Arnhem. Hij is begin jaren tachtig met zweven gestopt. Samen met onder andere



1 Vroeg uit de veren voor de briefing in het clubhuis. Vlnr: Ton van der Wee, Jaap Leguijt, Wim van Gog, Erwin de Wit en vrouw Coby, Ward Speekenbrink, Paul van Bezouw, Daan van Oene, Patrick Tetteroo, Erik Wijers, Joos van Tilborg, op de voorgrond: Tony van Unen en Wilfried Oude Vrielink.

2 Oud-sleepvlieger Eef Smitshuijsen (92!) bewoondert samen met zijn dochter de ESG.

3 Paul van der Wegen en Frans Lahey



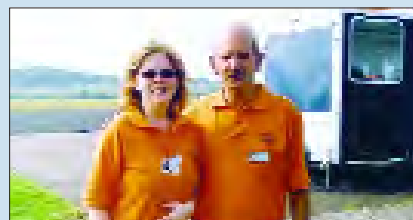
3 september 2005
Reünie

Marc de Jong, Sander van Soest was hij een van de ouderen waarvoor je moest oppassen. DBO-ers afzeiken en ontgroe- nen waren vaak nog meer favoriet dan het vliegen zelf. Johan van Beek voer nog op de grote vaart als stuurman toen hij begin jaren tachtig lid was. Motorrijden was ook een hobby van hem maar na zijn ernstig ongeval was dat over. Inmiddels is hij al jaren getrouwd, kinderen en woonachtig onder Goes. Eduard van der Broek uit St. Willebrord. Ook iemand die we niet snel zullen vergeten. Hij stond altijd klaar voor iedereen en kon van alles regelen. Destijds stonden onze kisten nog in de hangaar naast het clubhuis. Om de kisten goed te kunnen parkeren moesten er kar- retjes met zwenkwieltjes komen die onder het hoofd wiel geplaatst konden worden. Eduard kon deze zwenkwieltjes wel rege- len. Vier stuks voor een gulden!! Vier stuks voor één gulden??. Ja, zei Eduard, stop een gulden in een supermarktkarretje en je hebt zo maar 4 zwenkwieltjes!!

Gerard Hoogeslag is met zijn gezin hele- maal uit het noordoosten van het land gekomen. Hij heeft jaren geleden het zwe- ven ingeruild voor het ballonvaren en heeft zelfs nog eens het journaal gehaald. Na een mislukte poging om de oceaan over te steken kwam hij in zee terecht. Een Engelse Sea King heeft hem toen uit het water gevist. Ook de herinnering aan de volgende gebeurtenis staat me nog altijd bij. Op een ochtend werd ik omhoog gelierd. Boven Gilze aangekomen zag ik in zuidelijke richting wat lagere bewolking. Met de ochtendzon erg mooi om te zien. Ik schonk er verder geen aandacht aan. Terwijl ik op circuit ging, werd Gerard

omhoog gelierd. Boven Gilze zijn hoogte verliezend, zag hij het lage wolkendeck in een snel tempo onder zich doorschuiven en haastte zich terug. Na de landing ver- telde hij dat alleen de kruising van de banen nog zichtbaar was. In flarden van lage bewolking en de hoofd baan als refe- rentiepunt is hij nog veilig kunnen landen. Het mag duidelijk zijn dat die dikke grond- mist onze vliegactiviteiten voor die dag heeft stilgelegd. Mart Verhoeven die nog circa 8 jaar voorzitter is geweest, wordt aangesproken door Willem Los. Hee Mart, weet je nog hoe we je altijd noemden? Kè kè! Als je Mart wel eens hebt horen lachen weet je waarom. Had hij een biertje of meer op dan werd het kè kè kè kè kè kè...

Rond 14.00 uur komt de zon erdoor en kunnen we eindelijk onze oud-leden rond- vliegen. Van Rhönlérche tot Duo Discus, alle tweezitters hebben we tot onze beschikking, worden ingezet. Zelf heb ik het genoegen Ad van Bergen, mevrouw Frijters en Harrie de Graaf rond te vliegen. Ad van Bergen was destijds samen met Mart Verhoeven in België met zweven begonnen en daarna lid geworden op Gilze. Vanwege zijn eigen bedrijf en daar- om een tekort aan tijd moest hij destijds met pijn in zijn hart zijn lidmaatschap opzeggen. Mevrouw Frijters genoot ook van haar vlucht. Haar vluchtgemiddelde ligt iets lager dan dat van haar man. Jo van Hout komt naar me toe om een praatje maken. Ik herken hem wat minder snel, omdat hij, nu op zijn zestigste, al een aan- tal jaren aan de ziekte van Parkinson lijdt. Goed om te horen is dat hij met medicijnen de ziekte redelijk onder controle heeft. Ook bij Erik de Haan blijkt het niet rozen-



Geheel boven: Ineke Mout en Marijck de Meulemeester

Boven midden: Twee leden van het lustrumcomité: Femke Boersen en Hans Hermans.

Boven: De gasten met o.a. Jan en Marianne Hamers in gesprek met Wim Strijland (staand rechts), op de voorgrond Ad Haneveer.

Onder: Lex van Beek en Erwin de Wit maken een vlucht met de Duo Discus

geur en maneschijn te zijn vertelt Wiet van Banning. Erik, Hans Hoekstra en ik zijn van dezelfde lichting, april 1980. Wat me van Erik is bijgebleven is dat hij ook altijd met zijn Tomos-brommer, met hoog stuur, naar de club kwam. Erik lijdt al een jaar of acht aan een vorm van kanker die iedere keer weer de kop op steekt. Tot op heden stabiliseert het zich iedere keer zodat zijn aanvankelijk korte levensver- wachting steeds verlengd wordt.

Harold Meima was er met zijn gezin, na een ongeluk is hij in de WAO terecht- gekomen en is hij van luchtmacht meteo- officier noodgedwongen gemeente- ambtenaar geworden. Ivo Janssens, zijn ingelijste tekeningen van de Prefect en de Astir sieren al geruime tijd het club- huis, werd begin jaren tachtig tijdens de helikopteropleiding van de luchtmacht afgetest. Hij heeft na ruim twintig jaar niet meer heli te hebben gevlogen alsnog vorig jaar zijn burger helikopterbrevet gehaald. Oude liefde roest niet. Samen met Dirk Evers heeft hij een helibedrijf opgezet en verzorgt in zijn vrije tijd rondvluchten voor bedrijven en particulieren. Zelfs Rolf Kok



is aanwezig. Nog grijzer geworden, maar zeker niet minder eigenwijs! Rolf leerde ik kennen op het eerste clubkamp in Frankrijk in Brienne le Chateau. Voor zijn boltentje samen met zijn tamme roek die hij in een kooitje had meegenomen, zat hij vaak voor dag en dauw te ontbijten. Nog steeds de verhalen over de vriendinnen die qua leeftijd zijn dochters hadden kunnen zijn. Ook Bas Kersing is er, van jonge hond tot brave huisvader met kinderen. Cees de Rooij, voor zijn werk als internationaal bankmanager nog veel vlieguur aan het maken. Ferry Masen, inmiddels al opa geworden. Carlien Huysmans, een van de weinige vrouwen, die onze club al een tijd- je verlaten heeft en weer actief vliegt, momenteel op Valkenburg.

Ongetwijfeld zijn er nog veel meer mooie herinneringen die deze dag werden opge- haald maar aan alles komt een eind. Rond 18.30 uur zijn toch nog alle oud-leden die zich voor een vlucht hebben aangemeld in de lucht geweest en kan iedereen moe maar voldaan zich aansluiten bij de barbe- cue. Voor velen met mij was het een gezell- ige en zeer geslaagde dag. In het club-



huis, op het veld, overal liep het op rolle- tjes. Complimenten aan het lustrumcomi- té, Hans Hermans, Gerard Boersen, Frans Lahey, Peter de Groot, Femke Boersen en Ed Geurdes, voor de organisatie en aan alle clubleden die deze dag tot een succes hebben gemaakt.

Pieter Klep (2005)

Bovenste rij foto's: Links: Dienstdoend instruc- teur Jan van Opstal telefo- neert bij de startwagen.

en Joost van Tilborg.

Midden: Carol Wittkamp in gesprek met Guido Dinnesen, Hans Wolswinkel in gesprek met Lex van Beek.

Rechts: Jaap Leguijt, Frank Vogels, Fred van Brederode

Lijsten

- 217
- Zweefvliegtuigen
- 219
- Starts en uren
- 220
- Brevetten

Zweefvliegtuigen

Clubvliegtuigen

PH-188 | ESG
bouwjaar: 1946 – NV Van Kuijk, Leende
serienummer: onbekend | spanwijdte: ca. 10,8 m | glijhoek: ca. 1/9
1946 – nieuw gekocht
1953 – beschadigd teruggekomen van Twente, opgeslagen
1960 – gesloopt

PH-185 | ESG
bouwjaar: 1946 – NV Van Kuijk, Leende
serienummer: 13-1 | spanwijdte: ca. 10,8 m | glijhoek: ca. 1/9
1948 – gekocht van Zweefvliegclub Leende
1957 – verongelukt op Gilze (vlieger omgekomen)

PH-162 | Grunau Baby IIb
bouwjaar: 1946 – NV Fokker, Amsterdam
serienummer: 6044 | spanwijdte: 13,5 m | glijhoek: 1/18
1949 – in bruikleen van de KNVvL
1961 – overgevlogen naar Castricum

PH-167 | Grunau Baby IIb
bouwjaar: 1946 – NV Fokker, Amsterdam
serienummer: 6049 | spanwijdte: 13,5 m | glijhoek: 1/18
1950 - in bruikleen van de KNVvL
1968 – voor het laatst gevlogen op Gilze
1973 – verkocht naar België met PH-118
1987 – gekocht en gerestaureerd door A. Frishert, R.F.E. Frishert

PH-99 | DFS Kranich I ‘Arend’
bouwjaar: 1939 – Flugzeugbau Karl Schweyer, Ludwigshafen (D)
serienummer: 183/D/97 | spanwijdte: 18 m | glijhoek: 1/23,6
1952 – in bruikleen van de KNVvL
1960 – terug naar de KNVvL
1960 – naar Biak, Nederlands Nieuw-Guinea

PH-118 | ESG
bouwjaar: 1946 – NV Fokker, Amsterdam
Serienummer: 6006 | spanwijdte: 10,82 m | glijhoek: ca. 1/9
1952 – in bruikleen van de KNVvL
1973 – verkocht naar België met PH-167
1985 – gekocht door A.Frishert en gerestaureerd door A. Frishert, D. Borsboom en A. Graafmans

PH-198 | T-30A Prefect
bouwjaar: 1951 – Slingsby, Kirbymoorside (UK)
Serienummer: 741 | spanwijdte: 14 m | glijhoek: 1/17
1952 – in bruikleen van de KNVvL
1966 – gekocht van de KNVvL
1983 – verkocht aan W. v.d. Bij

PH-193 | T-30A Prefect
bouwjaar: 1951 – Slingsby, Kirbymoorside (UK)
serienummer: 736 | spanwijdte: 14 m | glijhoek: 1/17
1952 – in bruikleen van de KNVvL
1957 – geruild met de EAC

PH-199 | T-21B Sedbergh
bouwjaar: 1951 – Slingsby, Kirbymoorside (UK)
serienummer: 743 | spanwijdte: 18 | glijhoek: 1/16
1952 – in bruikleen van de KNVvL
1966 – gekocht van de KNVvL
1969 – 1971 voorzien van hulpmotoren
1973 – verkocht aan particulier op Schinveld

PH-172 | DFS Olympia Meise
bouwjaar: 1947 – NV Fokker, Amsterdam
serienummer: 6054 | spanwijdte: 15 m | glijhoek: 1/25,5
1954 – in bruikleen van de KNVvL
1959 – terug naar de KNVvL

PH-216 | Grunau Baby IIb
bouwjaar: 1955 - A. Schleicher, Poppenhausen (D)
serienummer: 95 | spanwijdte: 13,5 m | glijhoek: 1/18
1955 – in bruikleen van de KNVvL
1957 – terug naar de KNVvL

PH-229 | T-41 Skylark II
bouwjaar: 1956 – Slingsby, Kirbymoorside (UK)
serienummer: 1007 | spanwijdte: 15 m | glijhoek: 1/27,5
1956 – in bruikleen van de KNVvL
1964 – total loss gevlogen op Terlet

PH-243 | Rhönlerche II
bouwjaar: 1956 – A. Schleicher, Poppenhausen (D)
serienummer: 161 | spanwijdte: 13 m | glijhoek: 1/19
1956 – in bruikleen van de KNVvL
1963 – terug naar de KNVvL

PH-202 | Akerboom Schmidt T-10
bouwjaar: 1952 – J. Schmidt, Amsterdam
serienummer: 1 | spanwijdte: 15 m | glijhoek: 1/23
1957 – in bruikleen van de KNVvL
1961 – terug naar de KNVvL

PH-152 | Grunau Baby IIb
bouwjaar: 1958 – NV Fokker, Amsterdam
serienummer: 6034 | spanwijdte: 13 m | glijhoek: 1/18
1958 – in bruikleen van de KNVvL
1960 – naar Langeveld overgevlogen

PH-270 | K-7
bouwjaar: 1961 – A. Schleicher, Poppenhausen (D)
serienummer: 1078 | spanwijdte: 16 m | glijhoek: 1/23
1962 – in bruikleen van de KNVvL
1972 – gekocht van de KNVvL
1973 – verkocht aan Vliegclub Teuge

PH-286 | K-8b
bouwjaar: 1962 – A. Schleicher, Poppenhausen (D)
serienummer: 8078 | spanwijdte: 15 m | glijhoek: 1/27
1962 – gekocht
1983 – verkocht aan C. van Leeuwen

Starts en uren

PH-295 | K-8b
bouwjaar: 1962 – A. Schleicher, Poppenhausen (D)
serienummer: 8122 | spanwijdte: 15 m | glijhoek: 1/27
1963 – in bruikleen van de KNVvL
1973 – terug naar de KNVvL

PH-322 | Ka-6CR
bouwjaar: 1964 – A. Schleicher, Poppenhausen (D)
serienummer: 6333 | spanwijdte: 15 m | glijhoek: 1/30
1964 – in bruikleen van de KNVvL
1973 – verkocht aan J. Ratelband

PH-330 | Rhönlerche II
bouwjaar: 1965 – F. Brockmaier, Oerlinghausen (D)
serienummer: 3053/Br | spanwijdte: 13 m | glijhoek: 1/19
1965 – in bruikleen van de KNVvL
1981 – verkocht aan Aeroclub Salland

PH-365 | Ka-6E
bouwjaar: 1968 – A. Schleicher, Poppenhausen (D)
serienummer: 4172 | spanwijdte: 15 m | glijhoek: 1/33
1968 – in bruikleen vna de KNVvL
1983 – verkocht aan D. van Staden

PH-452 | K-8b
bouwjaar: 1972 - A. Schleicher, Poppenhausen (D)
serienummer: 8909 | spanwijdte: 15 m | glijhoek: 1/27
1972 – gekocht als bouwpakket
1984 – verkocht aan W. van der Leeden

PH-462 | ASK-13
bouwjaar: 1973 – A. Schleicher, Poppenhausen (D)
serienummer: 13441 | spanwijdte: 16 m | glijhoek: 1/26
1973 – gekocht als bouwpakket
2005 – verkocht aan KLu Zweefvliegclub De Peel

PH-523 | Pilatus B4-PC 11
bouwjaar: 1975 – Pilatus, Stanz (CH)
serienummer: 126 | spanwijdte: 15 m | glijhoek: 1/35
1975 – nieuw gekocht (gedeeltelijk privé-eigendom)
1977 – volledig eigendom van Illustrious
1984 – verkocht aan LSK-ZC Gilze-Rijen
1989 – verkocht aan J. van Kessel

PH-574 | Astir 77 CS
bouwjaar: 1977 – Grob, Mindelheim (D)
serienummer: 1615 | spanwijdte: 15 m | glijhoek: 1/38
1977 – nieuw gekocht
1983 – total loss gevlogen in Epinal (F)

PH-411 | ASK-13
bouwjaar: 1969 – A. Schleicher, Poppenhausen (D)
serienummer: 13202 | spanwijdte: 16 m | glijhoek: 1/26
1980 – gekocht van de KNVvL

PH-726 | Grob G-102 IIIb
bouwjaar: 1982 – Grob, Mindelheim (D)
serienummer: 5588 CB | spanwijdte: 15 m | glijhoek: 1/38
1983 – gekocht

PH-730 | Grob G-102 IIIb
bouwjaar: 1982 – Grob, Mindelheim (D)
serienummer: 5609 CB | spanwijdte: 15 m | glijhoek: 1/38
1983 – gekocht
1985 – total loss gevlogen in Moerbeke (B)
– verkocht naar Engeland
1999 – gekocht in Engeland

PH-740 | LS-4b
bouwjaar: 1984 – Rolladen Schneider, Egelsbach Hessen (D)
serienummer: 4380 | spanwijdte: 15 m | glijhoek: 1/40,2
1984 – voormalig D-6924

PH-771 | Grob G-102 IIIb
bouwjaar: 1985 – Grob, Mindelheim, (D)
serienummer: 5626 CB | spanwijdte: 15 m | glijhoek: 1/38
1985 - gekocht, voormalig D-7602
1999 – total loss gevlogen op Gilze

PH-796 | Pegase 101a
bouwjaar: 1986 – Centrair, Le Blanc (F)
serienummer: 101.A0.262 | spanwijdte | glijhoek: 1/41
1986 – nieuw gekocht
1996 – verkocht naar Engeland

PH-859 | LS-4b
bouwjaar: 1989 – Rolladen Schneider, Egelsbach Hessen (D)
serienummer: 4736 | spanwijdte: 15 m | glijhoek: 1/40,2
1989 – gekocht, voormalig D-1361

PH-1018 | ASK-21
bouwjaar: 1994 – A. Schleicher, Poppenhausen (D)
serienummer: 21605 | spanwijdte: 17 m | glijhoek: 1/34
1994 – in bruikleen van CZ Juggernaut

PH-1031 | LS-6c
bouwjaar: 1991 – Rolladen Schneider, Egelsbach Hessen (D)
serienummer: 6242 | spanwijdte: 15 m (17,5) | glijhoek: 1/49
1994 – gekocht

PH-1099 | Duo Discus
bouwjaar: 1997 - Schempp Hirth, Kirchheim Tek (D)
serienummer: 119 | spanwijdte: 20 m | glijhoek: 1/45
1997 – nieuw gekocht

PH-1337 | ASK-21
bouwjaar: 1995 - A. Schleicher, Poppenhausen (D)
serienummer: 21629 | spanwijdte: 17 m | glijhoek: 1/34
2005 – gekocht

Privé-vliegtuigen

PH-118 | ESG
Toon Frishert
PH-167 | Grunau Baby IIb
Robbie Frishert

PH-226 | Skylark II
Peter Prins, Remko 't Mannetje,
Coen Meijers (Frank Schellenberg)

PH-242 | Rhönlerche II
Frans Rutten (verkocht)

PH-345 | K-8b
Marja Bastiaansen, Martijn Posthuma, Ton Adriaansen (Rob Hartog, Pierre Schunck, Remko 't Mannetje, Peter Prins)

PH-355 | Rhönlerche II
Chris Lubberhuizen,
Peter Prins e.a.

PH-397 | Ka-6E
Daan Borsboom, Jim van Emmerik, (Gert van den Berg, John van Gruithuijsen, Ad de Nijs) (verkocht)

PH-399 | SZD-24-4A Foka
Ad de Brouwer (verkocht)

PH-416 | K-8b
Robbie Frishert, Sasha Hulsbergen, Marlinde van Kruijsbergen, Daan van Oene, Erik van Zon, Paul Haagh
PH-442 | Standard Cirrus
Olaf Smits e.a. (verkocht)
PH-450 | SZD-36A Cobra
Clemens Abers, Joost van Tilborg, Jaap Leguijt (Peter de Groot)

PH-455 | K-8b
Jeroen Bakker

PH-523 | Pilatus B4-PC 11
GLC Illustrious, Gerard Koster (verkocht)

PH-534 | Standard Libelle
Ernst Krüger (verkocht)

PH-538 | ASW-19b
Erik Wijers, José Wijers-van der Heijden, Vincent Hummel (Bob Booi)

PH-557 | Astir CS
Frans de Vries, Martin Morak (Pieter van Heugten)

PH-572 | Astir 77 CS
Gerard Koster (verkocht)

PH-691 | LS-3a
Trudi Hengeveld, Frank Berkhout, Henny Verdonk, John Pas (Paul Donker, Cees de Rooij, Wouter v.d. Linden, Dirk Cock)

PH-707 | Ventus
Ad de Brouwer (verkocht)

PH-785 | LS-6c
Karel Bruggeman (Willem Frijters) (verkocht)

PH-818 | Scheibe SF 25 B
Olaf Smits, Ad de Brouwer e.a. (verkocht)

PH-823 | Ventus b/16.6
Johan de Groot, Peter de Groot

PH-966 | K-7
LSK-ZC Gilze-Rijen

PH-992 | SZD-36A Cobra
Niels van Dijk (verkocht)

PH-1069 | Standard Austria
Sjoerd Dijkstra e.a.
(kist verongelukt)

PH-1085 | Ka-6CR
Gerrit Bonnee, Gerard Boersen, Wim van Gog (Ger Posthuma)

PH-1120 | Nimbus 4 DM
Ad de Brouwer, John Pas

PH-1153 | Nimbus 4 DM
Willem Frijters

PH-1180 | Ventus 2 CM
Karel Bruggeman

PH-1284 | ASK-21
Peter Mink, Gert v.d. Berg, Ron Freijzer, Walther Hoekstra, Tony van Unen

PH-1349 | SZD 48-3 Jantar
Erwin de Wit, Edwin Hagen (Frank Schellenberg)

D-5158 | Phöbus-C
Monique van Tilborg

D-5705 | Ka-6CR
Walther Hoekstra

D-5803 | K-8b
Sjoerd Dijkstra, Femke Boersen, Marcel Thijssen

D-8444 | Ka-6CR |
Pierre Schunck

D-9163 | Ka-2b |
Walther Hoekstra

D-KAND | DG-800 LA |
Niels van Dijk

	jaar	starts	uren:min
De cijfers omvatten het totaal aantal lier- en sleepstarts en vlieguren gemaakt bij de Gilzer Luchtvaartclub Illustrious, LSK-ZC Gilzer-Rijen (vanaf 1948) en De Manche / CZV Juggernaut (1954-1973, 1988-heden).	1945	-	-
	1946	-	-
	1947	183	00:46
	1948	623	13:00
	1949	1.235	35:00
	1950	673	67:00
	1951	2.211	146:00
	1952	3.056	301:00

Van de jaren (*) 1963, 1964 en 1969 is niet duidelijk of de uren het totaal aantal is van alle clubs of alleen dat van Illustrious.

	jaar	starts	uren:min
	1953	4.915	631:38
	1954	7.411	839:48
	1955	9.286	1191:00
	1956	5.987	728:00
	1957	4.792	732:18
	1958	5.839	796:00
	1959	5.543	839:16
	1960	6.350	920:00
	1961	6.166	767:00
	1962	5.929	984:00
	1963	5.202	822:57 *
	1964	5.086	745:40 *
	1965	5.664	1024:44
	1966	5.024	911:15
	1967	4.017	867:42
	1968	3.475	724:25
	1969	4.551	931:06 *
	1970	5.038	1049:52
	1971	6.124	1314:28
	1972	5.299	980:54
	1973	5.179	1202:31
	1974	5.723	1182:20
	1975	6.452	1417:38
	1976	5.450	1632:28
	1977	5.262	983:00
	1978	4.634	1040:24
	1979	4.336	956:02
	1980	4.367	1197:02
	1981	4.937	1174:00
	1982	4.661	1303:00
	1983	5.395	1337:53
	1984	4.320	1277:06
	1985	3.910	981:00
	1986	4.146	1380:37
	1987	5.372	1241:20
	1988	5.355	1521:45
	1989	6.110	1883:12
	1990	4.490	1566:15
	1991	5.177	1549:47
	1992	5.134	1338:50
	1993	5.840	1550:20
	1994	7.431	1527:25
	1995	7.533	1714:30
	1996	4.778	1231:30
	1997	4.534	1305:37
	1998	5.156	1203:55
	1999	5.672	1398:00
	2000	4.327	926:00
	2001	5.073	1176:00
	2002	5.130	1346:36
	2003	4.495	1159:44
	2004	4.671	1220:10
	2005	3.374	823:00
	TOTAAL	288.103	61013:46

Brevetten

Overzicht van zilveren, gouden en diaman-
ten brevetten behaald door leden van de
Gilzer Luchtvaartclub Illustrious, LSK-ZC
Gilze-Rijen en Cadettenzweefvlieg-
vereniging Juggernaut.

Zilveren brevetten

jaar	naam	nr
1952	K. Fransbergen (LSK)	46
1953	Stef van Noorden (LSK)	49
	Jan van den Hout	50
1955	P.W. Seton	77
	Jan de Jong	82
1956	J.D. Kronenman (LSK)	86
	Hetty Amade (LSK)	88
	Ad Mustert	90
	Jan Michielsen	96
	Richard van de Pol	97
1957	D. Cannegieter	112
	A.K. Szabo	113
	Jos Krols	117
1958	Chris Buter (LSK)	138
	Dik Hinlopen (LSK)	141
1959	Theo van Alphen	173
	Cees Frishert	176
1960	Koos van der Kolk	185
	Frans Brackel(LSK)	188
	Gerard Koster	205
	Toon Frishert	218
	Piet Graafmans	219
1962	Herman van Os	236
	Frans Koster	243
	Fons Graafmans	244
1963	Gerrit Bonnee	271
	Jan Mink sr	273
	Willem Klunne	274
	Willem Frijters	289
1966	Klaas van der Ham	416
	Wim Strijland	418
1967	Cees Schipper	483
	Leo Keijser	498
	Ton Westerdijk	501
	K.W.F. Furster	506
	Jan Hamers	510
	Guido Dinnesen	511
1968	K. Rutgers(LSK)	530
	Gerrit van der Ham	619
	Piet van den Broek	621
1970	Elise van der Werff	674

	Karel Willekens	638
1971	Jan Verhoeven	752
	Fred van Brederode	740
1973	Gerard Boersen	851
	Karel van de Wiel	860
	Peter van Iersel	879
	Hans Ter Wiel (LSK)	890
1974	Guus van de Pol	950
1975	Carol Wittkampf	1023
	Dirk Cock	1063
	Hans Snoeijs (LSK)	1075
1976	John Pas	1085
	Frank Berkhout	1129
	Karel IJsselmuiden	1173
	Hans Maarten van der Mei	1183
	Gerard Moggré	1188
	Paul Donker	1214
1977	Chris van Gulp	1234
	Jan Mink jr	1250
	Piet Eits	1254
	Cees Dalm	1292
1978	Henk Volkers	1333
	Lex van Beek	1342
	Peter de Groot	1347
1979	Mark de Jong	1396
1980	Joost van Tilborg	1480
	Daan Borsboom	1498
1981	Cees de Rooij	1564
	Ad de Brouwer	1566
1982	Lambert Tabois (LSK)	1598
	Jan Rienk Bloembergen	1623
	Clemens Abers	1629
1983	Ferry Masen	1678
1985	Gerard van Loon	1839
	Trudi Hengeveld	1849
	Thijs Rijnaarts	1851
	Bo van den Boogaart	1853
	Mark Scheepers	1896
1986	John van Gruijthuisen	1935
	Johan de Groot	1956
	Jan Koster	1992
1987	Ad Lips	2034
	Paul van Loenen	2027
	Robin v. Maarschalkerweerd	2047
1988	A.P. Groenendaal	2064
	Jeske de Brouwer	2117
	Karel Bruggeman	2129
	Ronald de Kort	2125
	Jan Ruedisueli	2130
1989	Maarten van Dusseldorp	2194
	Jan van Opstal	2190
1990	Robbie Frishert	2282

	Martijn Posthuma	2276
	Walter Frijters	2312
	Rob Hartog	2330
	Hans Hoekstra	2288
1991	Frans Lelieveld	2383
	Marc Verhoeven	2393
	Patrick Tetteroo	2417
1992	Hans Hermans (LSK)	2459
1993	Gert van den Berg	2560
	Michel Broekman	2550
	Pieter Klep	2580
	Ton van der Wee	2561
	Erwin de Wit	2532
	Erwin Zuidam	2559
1994	Harold Meima	2596
	Aloys Bodewes	2652
	Ronald de Vries	2656
1995	Frank Schellenberg	2718
1997	Jozef Simons	2800
	Remko 't Mannetje	2811
1998	José van der Heijden	2860
1999	Ward Speekenbrink	2936
2002	Mike van Gulp	3049
	Geert Schipper	3066
2004	Marnix Groenland	3125
	Jeroen Bakker	3126
	Edwin Haagen	3163
2005	Rob van Rie	3187

Gouden brevetten

jaar	naam	nr
1971	Wim Strijland	70
1972	Kees Schipper	78
1982	Cees de Rooij	182
1985	Dirk Cock	224
1989	Robin van Maarschalkerweerd	298
	Mark Scheepers	297
	Hans Snoeijs	299
1994	Ad van Gulp	354
1997	Ton van der Wee	386
2004	Jeroen Bakker	445

Diamanten brevetten

jaar	naam	nr
1988	Dirk Cock	4494
1990	Hans Snoeijs	4716
1991	Mark Scheepers	4981

Recordvluchten

datum	naam, prestatie
28-05-1958	Hetty Amade (LSK), 3080 m hoogtewinst, Skylark II, Terlet

Verantwoording

222	Bronnen
223	Sponsors
224	Colofon

Colofon

Idee, samenstelling en redactie

Femke Boersen

Ontwerp en lay-out

Studio Marcel Thijssen, Breda

Digitaliseren foto-archief

Frans Lahey

Interviews

Gerard Boersen, José Wijers-van der Heijden

Tekstadvies

Marion Paulides

Foto omslag

Frank Schellenberg

Drukkerij

Lecturis, Eindhoven

© 2006 Gilzer Luchtvaartclub Illustrious

GLC Illustrious
Postbus 141
5126 ZJ Gilze
T. 0161-226030
www.illustrious.nl
info@illustrious.nl

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, geluidsband, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de makers.