

'ESG MET ROMPJE' WEER LUCHTKLAAR GEMAAKT: 'Op een ongemakkelijke houten stoel de lucht in'

GILZE-RIJEN

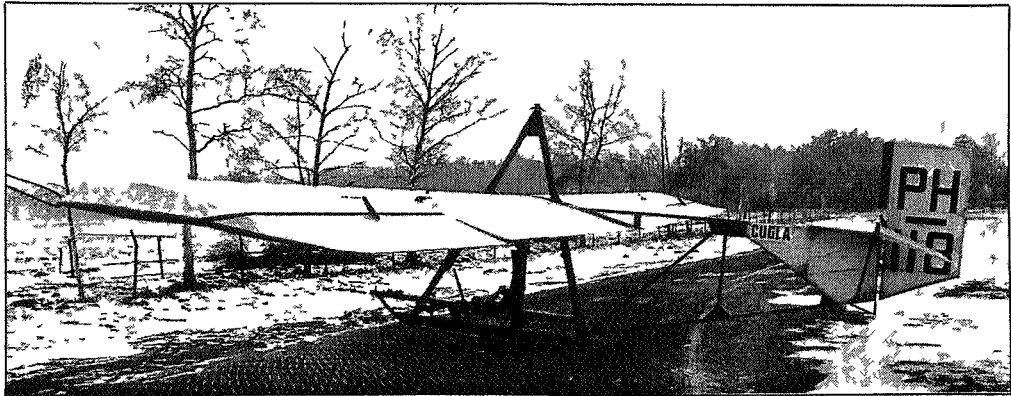
„Wanneer precies de eerste officiële vlucht is, krijg je nog wel te horen. Bij de proefvluchten wil ik in ieder geval liever niemand om me heen hebben”.

Pas aan het eind van het gesprek blijkt, dat bij zweefvlieger A. Frishert toch wel een beetje de zenuwen door de keel gieren bij de gedachte aan de eerste vlucht met zijn 'ESG met rompje', een lestoestel voor zweefvliegers van vlak na de oorlog. Niet zo verwonderlijk, want afgezien van de vleugels heeft het toestel meer weg van een wat ongemakkelijke houten stoel met voetsteunen dan van iets waarmee je het lucht-ruim zou kunnen kiezen. Toch is de heer Frishert dat van plan, tenminste, als de Rijksluchtdienst het toestel luchtwaardig oordeelt. En, na 2000 uur restaureren, heeft Frishert daar goede hoop op.

De ESG staat momenteel weer in volle glorie te prijken in de hangar van de Gilzese luchtvaartclub Illustrious, compleet met het eigen registratie-nummer PH 118. Het toestel maakte deel uit van een order die de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart in 1946 plaatste bij Fokker. Het ging om in totaal 72 toestellen, te weten 36 lestoestellen ESG met rompje, 24 overgangstoestellen Grunau Baby, 6 prestatie-toestellen Olympia (DFS Meise) en 6 tweezitters Govier met dubbele besturing. In een rapport over zweefvliegmaterieel was een commissie van de KNVvL tot de conclusie gekomen, dat voor de beginopleiding van zweefvliegers 'de ESG met romp het meest in aanmerking komt vanwege zijn sterke bouw en gunstige zitplaats van den leerling'.

Trots

Mede op grond van dat rapport besloot de KNVvL tot aanschaf van 36 ESG-toestellen, een order waarover het clubblad Avia in 1946 vol trots schreef „Het Hoofdbestuur heeft hiermede een zeer belangrijke beslissing genomen. Een groot bedrag aan geld is met deze order gemoed. Het Hoofdbestuur meende echter, dat het voor Nederland zoowel urgent was om de beoefening van het zweefvliegen op ruimere schaal mogelijk te maken als om de Nederlandsche vliegtugin-



• Een ongemakkelijke houten stoel

— FOTO S DE STEM / JOHAN VAN GURP



• Daan Borsboom (links) en Toon Frishert met hun 'ESG met rompje'

dustrie te steunen op een tijdstip, dat nog geen andere orders verkregen konden worden" Of Fokker inderdaad niet zo blij was met een ESG-order als tegenwoordig met een F-100 order, is ons niet bekend, vast staat wel dat van de ESG nog maar een paar exemplaren bestaan.

„Dit is in ieder geval het laatste ESG-toestel in ons land. Er is nog tot eind 1956 mee gevlogen op Gilze-Rijen, daarna werd het toestel alleen nog voor exposities gebruikt”, vertelt de heer Frishert. In 1973 werd het verkocht aan een Belg, een inwoner van Geel. Ter gelegenheid van het 40-jarig bestaan van Illustrious ging men in 1985 eens een kijkje nemen in Geel. Illustrious wilde het toestel lenen voor

een tentoonstelling „Maar wat bleek het hing, geheel gedemonteerd, in een schuur tegen het plafond. Na enig onderhandelen was die man uiteindelijk bereid het weer te verkopen voor f 2250”, aldus Frishert.

Timmerfabriek

Van het toestel was dus nog weinig over. Samen met twee andere fervente zweefvliegers, de heren D Borsboom en F Graafmans, toog hij in september 1985 in een Bredase timmerfabriek aan het werk. Ongeveer tweeduizend uur hebben ze 's avonds en in de weekenden aan de PH 118 'gesleuteld'. „Eerst widden we het alleen restaureren voor expositiedoeleinden, maar toen we

eenmaal bezig waren en de smaak goed te pakken hadden besloten we het zo op te knappen dat het ook weer luchtwaardig zou worden. Daarvoor moet het toestel wel gekeurd worden door de Rijksluchtdienst”.

„Woensdag komen ze weer”, zegt Frishert op enigszins gespannen toon, hetgeen te maken heeft met een eerder bezoek van die instantie „Vorig jaar juni zijn ze al eens een kijkje komen nemen. Dat werd toen een behoorlijke tegenvaller. We dachten klaar te zijn, maar alle lymverbindingen werden afgekeurd. Maar ja, dat risico loop je, want we zijn maar amateurs”, voegt hij er berustend aan toe. Overigens heeft het trio inmiddels de nodige steun gehad van twee technici, Ge-

rard Boerse en Wilfried Oude Vrieling, eveneens leden van Illustrious. Verwacht wordt, dat de PH 118 na dertig jaar aan de grond te hebben gestaan, c.q. aan het plafond te hebben gehangen in april weer het lucht-ruim zal kiezen. „Risico's? Nee, hoor, want het principe van zweefvliegen is hetzelfde gebleven”.

Lang zal de vlucht in ieder niet duren. „De toestellen zijn er ook niet op gebouwd om lange vluchten te maken, het zijn maar lesvliegtuigen. Ze kunnen tot maximaal 200 meter hoogte komen en een vlucht duurt doorgaans niet langer dan twee minuten”, zegt de heer Frishert.

Blijft over de snelheid en die is (maximaal) nog altijd 110 km per uur.