

TZC



'n halve eeuw zweeven boven Twente

De geschiedenis van de Twentsche Zweefvliegclub

1935 - 1985



TWENTSCHE ZWEEFVLIEG CLUB





'n halve eeuw zweven boven Twente

Hans Koppen
Rob Smink
Lex Tempelman

Geschiedenis van de Twentsche Zweefvlieg Club

*'n Halve eeuw zweven boven Twente
1935 - 1985
De geschiedenis van de Twentsche Zweefvlieg Club.*

Koppen, Hans, Rob Smink

Hengelo: Uitg. Smit van 1876.

ISBN 90 6289 553 0

Trefw.: Luchtvaart, zweefvliegen, Nederland

Vormgeving en lay-out: Lex Tempelman, Hengelo (Ov.)

Gezet bij: SLO, Enschede

Litho omslag: Lithotronic bv, Hengelo (Ov.)

Gedrukt bij: Grafisch Productiebedrijf Glane G P G 

  Hans Koppen, Rob Smink, Lex Tempelman, 1986



Inhoud

Ten geleide 1 en 2	6
Voorwoord	7
1. Het ontstaan van de zweefvliegsport en de oprichting van de Twentsche Zweefvlieg Club Cayley, Lilienthal en de gebroeders Wright — het begin van de zweefvliegsport — zweefvliegen in Nederland — het ontstaan van de Twentsche Zweefvlieg Club — de afdeling zweefvliegen van de Twentsche Aero Club — de Enschedese Vliegtuig Club — de Twentsche Zweefvlieg Club — de eerste nationale kampioenschappen op Twente.	8
2. Een club van zweefvliegers Leden — besturen — ledenaantallen en contributies — activiteiten binnen de club — privévliegtuigen.	20
3. Vliegtuigen en startmiddelen Het eerste vliegtuig — de rubberkabelstart — de eerste kraakjes — de Houtduif — de autosleepstart, de autolierstart en de vliegtuigsleepstart — de "Einheitsschulmaschine Grunau" — de sololesmethode — de Tweede Wereldoorlog en de tijd daarna — een keer ten goede — de tweezitters — de eenzitters — een blik in de toekomst — startmiddelen — "plastic" — de Cirrus — verdere vlootvernieuwing — de motorzwever — kraken.	30
4. Zweefvliegen door de jaren heen De startofficier — de zweefvlieginstruceur — zweefvliegtechnici — het vliegen — instructie — zweefvliegekampen.	56
5. Samen vliegen boven Twente Het vliegveld Twente — zweefvliegers op Twente — hangars en clubhuizen-TZC en de Luchtmacht — de TZC en de KLu-Zc Twenthe — scholierenopleidingen — de Drienerlose Zweefvliegclub Vleugellam — overige medegebruikers op Twente.	64
6. Prestatievliegen Wat is een prestatie? — na de oorlog — overlandvluchten — de ophaalploeg — safari's — wedstrijden — Victor Boin — Bertus van der Salm wedstrijd.	78
Dankwoord	91



Ten geleide 1

Vijftig jaar Twentsche Zweefvlieg Club. Niet veel misschien in de geschiedenis van de mensheid, wel respectabel in het kader van de luchtvaart! Dit verslag van 50 jaar zweefvliegen op en om Twente getuigt onmiskenbaar en zeer positief van het enthousiasme en de liefde voor het zweefvliegen die onze sport zo eigen is.

Duidelijk is de enorme technische en sportieve vooruitgang. Maar vooral wordt recht gedaan, en het nodige eerbetoon zit er in opgesloten, aan de kleine groep die de TZC na het nodige vallen steeds weer heeft doen opstaan. De episoden Tweede Wereldoorlog en "kraken" spreken voor zichzelf.

Dit boek is een waardige afsluiting van het jubileumjaar 1985. Het lijkt me dat we niet beter kunnen doen dan de volgende vijftig jaar in dezelfde geest te beginnen.

Fransois van Haaff
Voorzitter TZC 1985

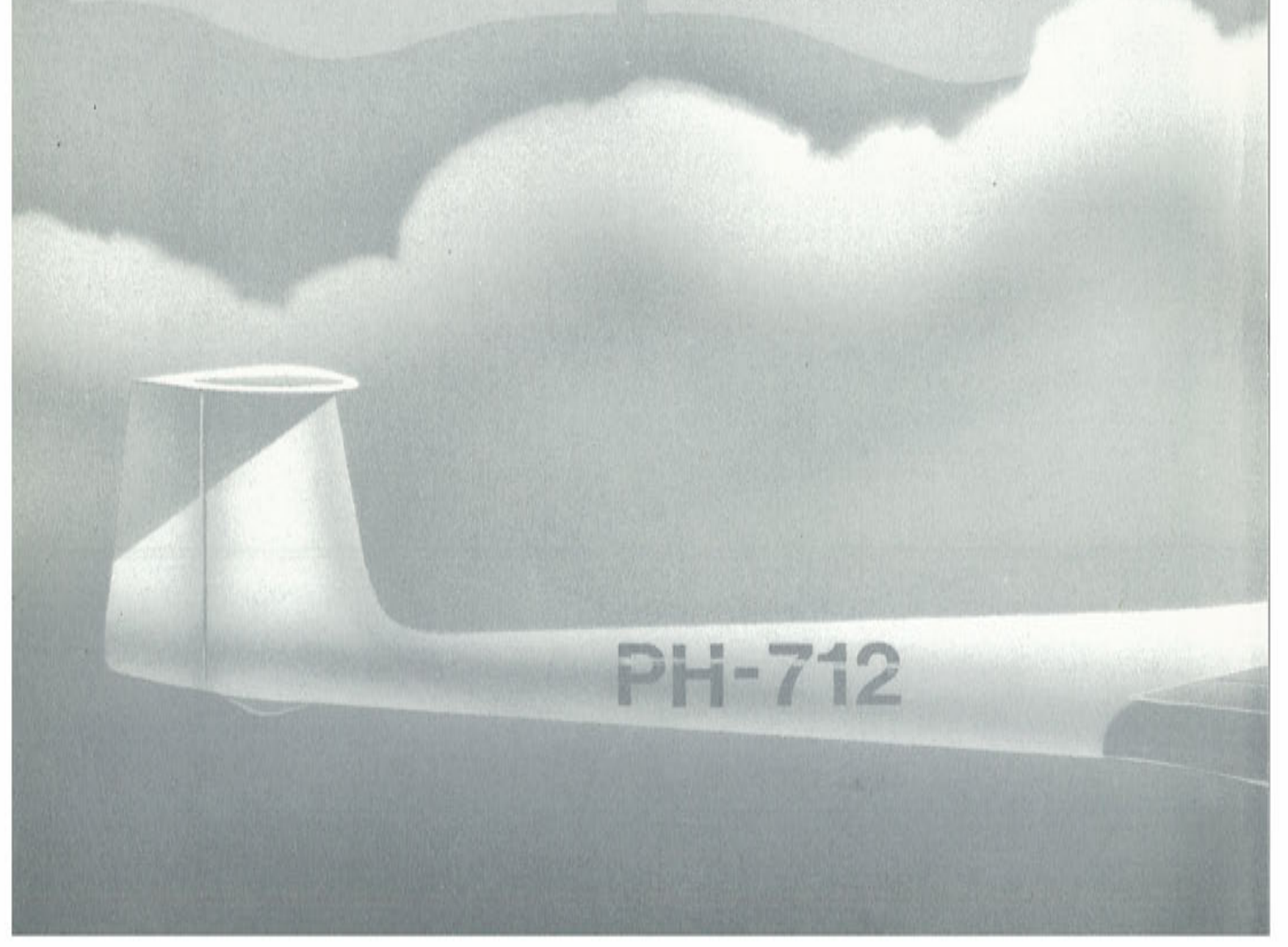
Ten geleide 2

Met genoegen voldoe ik aan het verzoek om een kort inleidend woord voor het herdenkingsboek van de Twentsche Zweefvlieg Club te schrijven. Ook de Koninklijke Luchtmacht speelt een zeer belangrijke rol in het 50-jarig bestaan van de TZC.

De overeenkomst tussen de KNVvL en de Staat der Nederlanden in de vijftiger jaren heeft de zweefvliegclubs een goede duw in de juiste richting gegeven. Het is dan ook erg jammer dat door de economische omstandigheden de subsidiekraan langzaam wordt dichtgedraaid.

Gelukkig is dat niet te merken aan de samenwerking tussen beide verenigingen. De inspanningen van beider besturen en het enthousiasme van de leden vormen een vruchtbare samenwerking die tot zeer goede resultaten van de vereniging hebben geleid. Als we op deze voet voortgaan kan de TZC de volgende 50 jaar met vertrouwen tegemoet zien.

Fred Stekelenburg,
Voorzitter KLu-Zc Twenthe 1985.



PH-712



Voorwoord

De viering van het vijftigjarig jubileum van de Twentsche Zweefvlieg Club is de aanleiding geweest tot het schrijven van dit herdenkingsboek. Sinds de datum van oprichting, 1 oktober 1935, is binnen de TZC veel voorgevallen dat waard is voor de vergetelheid behoed te worden. Oprichting, moeilijke en florissante tijden, de evolutie van vliegtuigen en startmiddelen, vliegekampen en prestaties passeren in dit boek de revue. Toch is dit niet een boek geworden wat minitieus, van jaar tot jaar het wel en wee van de TZC beschrijft. Gekozen is voor een meer thematisch gerichte opzet. Geordend per hoofdstuk worden onderwerpen beschreven die als een rode draad door de vijftigjarige historie heen lopen. Dat hierdoor enige overlap tussen de hoofdstukken optreedt was onvermijdelijk. Tevens is getracht de Twentse zweefvliegerij te relateren aan nationale en internationale ontwikkelingen in de zweefvliegsport. Zo hopen we deze geschiedschrijving een wat wijdere strekking te geven dan de beschrijving van het verleden van één zweefvliegclub.

Hoewel, één club? Eigenlijk beschrijven we de historie van twee zweefvliegclubs. Op het vliegveld Twente immers vliegen zowel de TZC als de Koninklijke Luchtmacht Zweefvliegclub Twenthe. Aangezien beide clubs in de praktijk als één geheel opereren, en dat al jaren in voortreffelijke harmonie doen, is het echter doenlijk noch wenselijk de historie van burger- en militaire club gescheiden te behandelen. Daarom wordt slechts daar waar het functioneel is expliciet aandacht geschonken aan het verleden van de KLu-zweefvliegclub. Verder beschouwen wij ze als één organisatie.

Hans Koppen
Rob Smink

Enschede,
oktober 1985.

1 Het ontstaan van de zweefvliedsport en de oprichting van de Twentsche Zweefvlieg Club



Cayley, Lilienthal en de gebroeders Wright

DE WENS TE KUNNEN VLIEGEN is al heel oud. Welk verlangen achter deze wens schuil gaat is moeilijk onder woorden te brengen. Voor veel luchtvaarders en voor zweefvliegers in het bijzonder, heeft het iets te maken met vrij zijn. Het is niet verwonderlijk dat in dit verband vaak de oude Griekse vertelling van de dramatische vlucht van Icarus wordt aangehaald.

Icarus zat met zijn vader Daedalus in een doolhof op het eiland Kreta, genaamd het Labyrinth. Door aan hun armen zelfgemaakte vleugels te bevestigen, bestaande uit was en veren wisten ze vliëgend hun vrijheid te herwinnen. Tijdens de ontsnapping raakte Icarus echter zo in de ban van het vliegen dat hij steeds hoger steeg. De zonnewarmte deed tenslotte de was van zijn vleugels smelten, de veren lieten los en Icarus viel te pletter in de Icarische Zee.

Wij ontsnappen met zweefvliegen weliswaar niet uit doolhoven, maar toch proberen we op het veld en in de lucht onze dagelijkse beslommeringen te vergeten.

Uit de beschrijving van de dramatische val van Icarus valt af te leiden dat ook de oude Grieken al beseften dat vliegen niet ongevaarlijk was. Er zouden nog heel wat problemen moeten worden opgelost alvorens de lucht veroverd kon worden. Het heeft dan ook vele eeuwen geduurd voor het zover was.

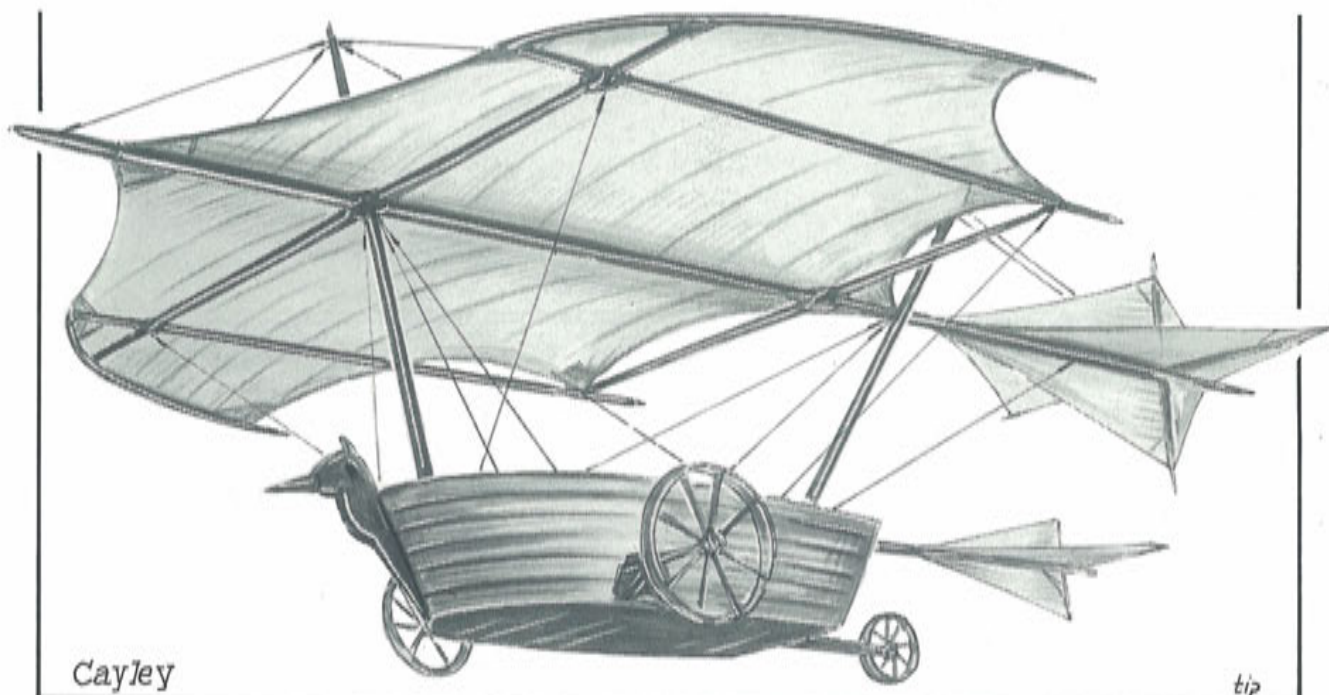
Tussen mythe en werkelijkheid gaapte nog vele eeuwen een diep ravijn en vele anonieme "vogelmensen" zullen daarin, krachtig fladderend, de dood tegemoet gesprongen zijn.

Dat het zolang duurde voordat de mens in staat was te vliegen, werd vooral veroorzaakt door het verkeerd begrijpen van de vlucht der vogels. Voor ons is dit natuurlijk gemakkelijk gezegd. Het boekje "Theorie voor de beginnende Zweefvlieger" maakt al duidelijk dat voor het opwekken van draagkracht een voorwaartse beweging van de vleugels noodzakelijk is. Wie echter zonder dat te weten de vogelvlucht bestudeert, zal gemakkelijk op de gedachte komen dat juist door het op en neer bewegen van de vleugels het stijgvormogen ontstaat.

Deze onjuiste opvatting leidde automatisch tot een tweede moeilijkheid, namelijk die van de praktische uitvoerbaarheid. Leonardo da Vinci construeerde een vliegtuig gebaseerd op de bouw van de vleermuisvleugel waarmee nauwkeurig de gecompliceerde vleugelslag kon worden nagebootst. Hij overschatte echter de menselijke spierkracht. Wanneer het menselijk lichaam zou worden blootgesteld aan de krachten die tijdens het vliegen op het lichaam van een vogel ontstaan, dan zouden alle spieren doormidden scheuren en het hart en bloedvatstelsel zou barsten onder de geweldig hoog oplopende bloeddruk. Vliegen als een vogel was dus niet mogelijk, zelfs niet wanneer het juiste theoretische uitgangspunt werd gekozen.

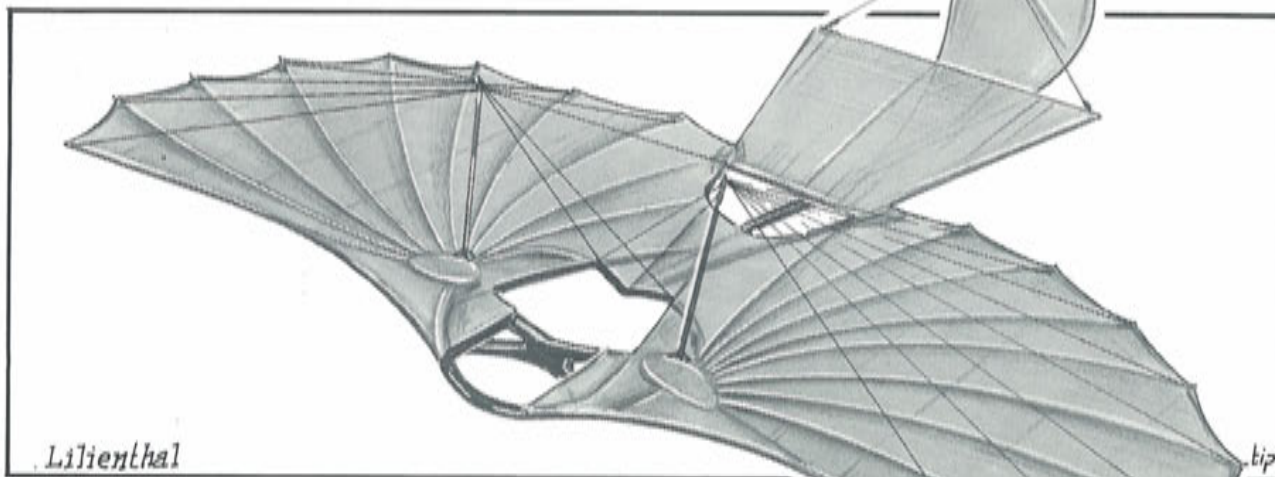
Sir George Cayley was de eerste die dit inzag. Hij stelde vast dat een plat vlak, waarop door de weerstand van de lucht krachten werden uitgeoefend, in staat was gewicht te dragen en zette daarmee de eerste stap naar de oplossing van het grote probleem van het vliegen met toestellen zwaarder dan lucht. In zijn geschriften behandelde hij onderwerpen als de gekromde vleugelbouw en de dwars- en langsbesturing.

Sir George toetste zijn opvattingen ook in de praktijk. In 1808 maakte hij met een zelfgebouwd zweefvliegtuig proefvluchten.



Orville Wright schreef later dat Cayley: "meer afwist van de beginselen der luchtvaart dan al zijn voorgangers en evenveel als al zijn navolgers tot het einde van de negentiende eeuw". Niet ten onrechte wordt Cayley gezien als de vader van de luchtvaart en als de uitvinder van het vliegtuig.

De volgende belangrijke luchtvaartpionier was Otto Lilienthal. Niet op de hoogte van Cayley's ontdekkingen experimenteerde hij van 1862 tot 1872 met vleugelslagtoestellen, uiteraard zonder resultaat. Uiteindelijk kwam ook Lilienthal tot de conclusie dat de draagkracht ontstond door de voorwaartse snelheid van de vleugel en niet door klapwieken. Na jarenlang moeizaam experimenteren slaagde Lilienthal in 1881 in het maken van een zweefvlucht over een afstand van 15 meter. Algemeen wordt hij gezien als de eerste zweefvlieger. In totaal maakte Lilienthal 2000 zweefvluchten en uiteindelijk slaagde hij erin een afstand van 350 meter vliegend te overbruggen.



Zijn ervaringen en ontdekkingen beschreef hij in zijn boek "Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst". In 1896 brak Lilienthal, op 48-jarige leeftijd, bij een val van 10 meter hoogte zijn ruggegraat. Voor hij stierf sprak hij de woorden: "Opfer müssen gebracht werden".

Het boek van Otto Lilienthal samen met vooral de publicaties van de Amerikaanse ingenieur Octave Chanute inspireerde twee Amerikaanse fietsmakers, de gebroeders Wright, om zich ook bezig te gaan houden met de problemen van de luchtvaart. Zij verdiepten zich uitvoerig in de tot dan toe bekende literatuur op luchtvaartgebied en na vele proefnemingen met zweefvliegtuigen, zowel in vrije vlucht als in de windtunnel, waarbij zo'n 200 vleugelprofielen werden beproefd slaagden zij erin een bestuurbare tweedekker te maken waarmee op 17 december 1903 de eerste gemotoriseerde vlucht uit de geschiedenis gemaakt werd. Het zweefvliegtuig had hiermee, voorlopig althans, zijn missie volbracht. De fakkel van de ontwikkeling van de luchtvaart werd nu overgedragen aan het gemotoriseerde vliegen.

Het begin van de zweefvliegsport

Het Verdrag van Versailles van 1919 verbood Duitsland het hebben van motorvliegtuigen. De zojuist van het front teruggekeerde jagers werden in stukken gezaagd en de motoren werden verschroot. De hangars kwamen leeg te staan en nieuwe vliegtuigen werden niet meer gebouwd. Kortom: de luchtvaart in Duitsland was vernietigd.

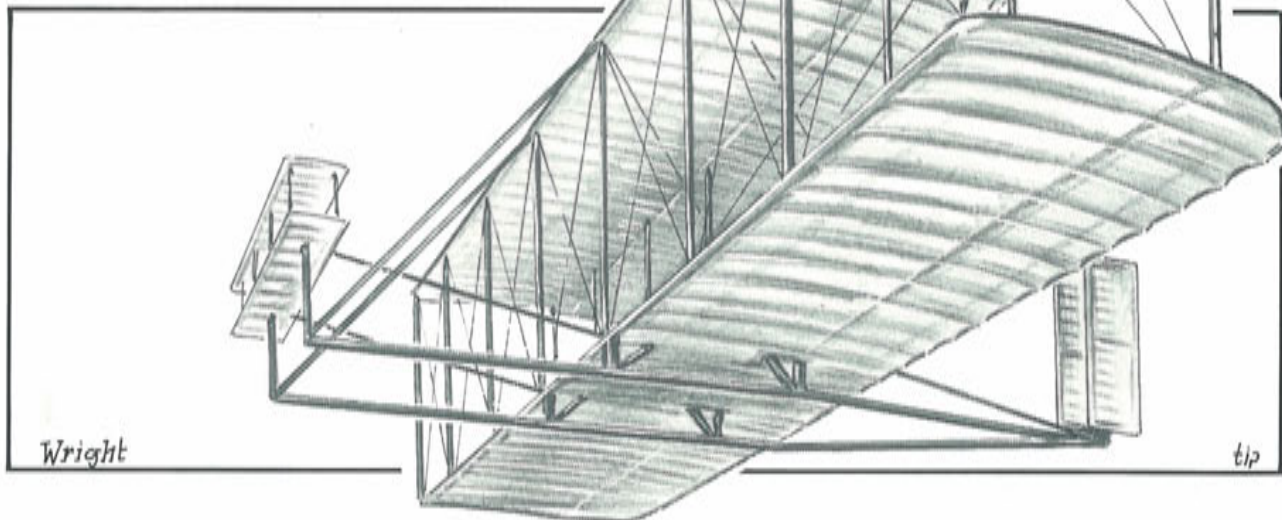
Het enthousiasme voor de vliegerij, dat in het vooroorlogse Duitsland al groot was en dat door de schitterende prestaties van legendarische vliegers als Von Richthofen in zijn rode Fokker driedekker nog sterk was aangewakkerd, richtte zich nu, noodgedwongen, op het zweefvliegen.

In de beginperiode, rond 1920, stelde de zweefvliegsport nog niet veel voor. Sinds de eerste gemotoriseerde vlucht van Orville Wright in 1903 was de belangstelling voor het zweefvliegtuig sterk verminderd. Otto Lilienthal en de gebroeders Wright maakten hun vele honderden zweefvluchten slechts om er achter te komen wat de vereisten waren voor een stabiel en betrouwbaar vliegtuig waarop uiteindelijk een motor bevestigd kon worden. Zweefvliegen was geen doel op zich, maar slechts een noodzakelijke voorwaarde om te kunnen gaan motorvliegen. Toen dat in het begin van de eeuw lukte was de rol van het zweefvliegtuig voorlopig uitgespeeld. Behoudens enkele incidentele experimenten met zweefvliegtuigen, vooral in Duitsland, waarbij de prestaties van de gebroeders Wright op dit gebied niet werden geëvenaard, moesten de zweefvliegers van 1920 de draad weer oppakken in 1903.

De belangstelling voor het zweefvliegen die na de Eerste Wereldoorlog in Duitsland ontstond had uitsluitend sportieve bedoelingen. De ex-jachtvliegers en de Duitse jeugd, waaronder vooral veel studenten van technische hogescholen wilden, hoe dan ook de lucht in. Zij troffen elkaar jaarlijks op de Wasserkuppe bij de zogenaamde Rhönwedstrijden en hier werd de geschiedenis van het zweefvliegen geschreven.

In het begin werden slechts kleine sprongetjes gemaakt met de meest uiteenlopende typen zweefvliegtuigen maar jaar na jaar verbeterden de prestaties. Met de bekende Duitse "Gründlichkeit" werden niet alleen de praktische, maar ook de theoretische en organisatorische problemen stevig aangepakt. De resultaten logen er niet om: in 1921 werd al een overlandvlucht gemaakt van 5 kilometer, in 1922 vloog men het eerste uur, in 1926 werd, onvrijwillig, met behulp van een onweersbui een afstand van 55,2 km afgelegd, in 1928 werd de eerste "echte" thermieklucht

Kortom: de Duitsers maakten van het zweefvliegen een sport, brachten deze sport tot bloei en gaven haar de noodzakelijke wetenschappelijk-technische en organisatorische basis. De verspreiding van de zweefvliegerij over de wereld kon beginnen.



gemaakt, in 1929 werd de 100 km grens doorbroken en in 1930 vloog Kronfeld een afstand van 164 km.

Wat met de "echte" thermieklucht bedoeld wordt behoeft enige uitleg. Thermiek als verschijnsel was weliswaar bekend, maar van het ontstaan, de kracht en de omvang van dit natuurverschijnsel wist men weinig.

Toen na meetvluchten met motorvliegtuigen en wetenschappelijk onderzoek het verschijnsel thermiek werd begrepen kon in 1928 voor het eerst welbewust van dit verschijnsel gebruik gemaakt worden.

Op organisatorisch gebied kan als prestatie van het Duitse zweefvliegen vermeld worden de oprichting van de ISTUS (Internationale Studienkommission für Segelfliegen), een samenwerkingsverband van aanvankelijk zes landen dat tot doel had tot wetenschappelijke en sportieve samenwerking te komen met betrekking tot het zweefvliegen. De officiële oprichting van de ISTUS vond plaats op 14 juni 1930 in Frankfurt am Main.

Zweefvliegen in Nederland

In 1929 begon de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) zich te oriënteren op de mogelijkheid in Nederland de zweefvliegsport in te voeren.

Op uitnodiging van de KNVvL inspecteerde op 15 en 16 december 1929 de Duitse zweefvliegdeskundige, Ir. Alexander Lippisch de Nederlandse duinkust van Bergen aan Zee tot Hoek van Holland en zijn conclusie luidde dat deze geschikt was voor zweefvliegen.

Enkele maanden later kwam Prof. Dr. Walter Georgii, leider van het Forschungsinstitut van het Rhön-Rositten Gesellschaft naar Nederland om een lezing te houden over de ontwikkeling en de mogelijkheden van het zweefvliegen. Als resultaat hiervan reisde Dr. Ir. van der Maas van de Rijks Studiedienst voor de Luchtvaart (de huidige RLD) naar Darmstadt en woonde hier een internationaal zweefvlieg-congres bij en nam vervolgens deel aan de oprichtingsvergadering

van de ISTUS op 10 maart 1930 (officiële oprichting 14 juni 1930). Deze drie gebeurtenissen luiden het begin in van het zweefvliegen hier te lande.

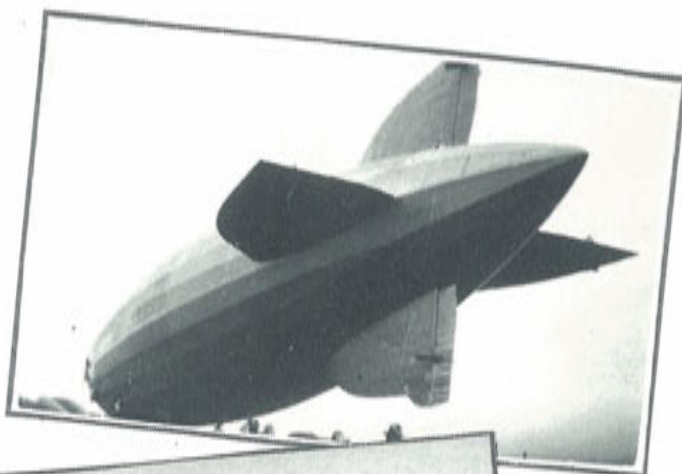
Binnen een week na het vertrek van Alexander Lippisch werd reeds de eerste Nederlandse zweefvliegclub opgericht, genaamd: "De Nederlandsche Zeilvliegsport Vereniging - De Vliegende Hollander". Enkele kapitaalkrachtige personen zorgden voor de financiën en op 21 januari 1930 begon de Pander Vliegtuigenfabriek te Den Haag met de bouw van een Zögling. Toen het toestel eind maart gereed was bleek de enige Nederlandse zweefvlieger, Dr.Ir. van der Maas, ziek te zijn. Vanuit zijn ziekbed gaf hij zijn vervanger Van Tijen, een sportvlieger, de nodige instructies en op 6 april 1930 werd aan de duinkust van Noordwijkerhout de eerste Nederlandse zweefvlucht gemaakt. De volgende dag werd de tweede Nederlandse zweefvliegclub opgericht, genaamd: "Eerste Nederlandse Zeilvlieg Club". Het was een zeer besloten club bestaande uit de financiers van de Zögling. Op 21 september 1930 vloog de door de ENZC uit Duitsland uitgenodigde Mayer met de Mayer I, het eerste Nederlandse duurrecord van 1 uur en 36 minuten. Zweefvliegen langs de Nederlandse duinen, zo was overduidelijk komen vast te staan, was dus mogelijk.

Hoe moest het nu verder? De ENZC vroeg van haar leden een voor die tijd zeer hoge contributie van f 100,- en kende een strenge ballotage. Eén stem tegen de toelating van een aspirant lid betekende dat dit lid niet werd toegelaten. Deze club was dus niet geschikt om het zweefvliegen in Nederland te verspreiden. En dat was nu juist het doel geweest van de Nederlandsche Zeilvliegsport Vereniging. Zij ontbond zichzelf om over te gaan tot oprichting van de Algemene Nederlandse Zweef Vereniging (A.N.Z.V.). Deze club wilde in de zomer van 1931 een zweefvliegkamp organiseren. De ENZC zegde aanvankelijk haar medewerking toe, hoewel zij zich hiervoor eigenlijk te goed achtte. Maar in het allerlaatste stadium trok zij zich alsnog terug. Dat het kamp toch door kon gaan was te danken aan de grote inzet van de voorzitter der ANZV, L.A. de Lange, die er op het allerlaatste moment in slaagde een geschikte lokatie en een instructeur te vinden.

Het kamp werd uiteindelijk gehouden bij Egmond aan Zee van 17 augustus tot 6 september 1931 onder leiding van de Duitse instructeur Ludwig Rhöm. Het kamp duurde drie weken en er namen vliegers uit het gehele land aan deel. Gevlogen werd met twee zweefvliegtuigen van het type "Kassel 12" die de ANZV met behulp van donaties van de industrie in Duitsland had gekocht. Het éénjarig bestaan van de club op 31 december werd gevierd met een tweede kamp, ditmaal op een heideveld noordelijk van Arnhem nabij Terlet. Ook aan dit kamp, opnieuw onder

leiding van Ludwig Rhöm, namen weer enige tientallen zweefvliegers deel, ditmaal ook een aantal leden van de in 1931 opgerichte derde Nederlandse zweefvliegclub, de Zweefclub voor Jongeren.

Inmiddels had de KNVvL de Commissie voor het Zweefvliegen in het leven geroepen. Hierin hadden de drie zweefclubs hun vertegenwoordigers. De ANZV had steeds gestreefd naar verspreiding van de zweefvliegerij over heel Nederland. De kampen die zij organiseerde waren bedoeld om geïnteresseerden in de zweefvliegsport de gelegenheid te geven kennis te maken met deze sport en de noodzakelijke ervaring op te doen om in de eigen regio's zelf zweefvliegclubs op te richten. Deze taak kon nu door de Commissie Zweefvliegen worden overgenomen. De ANZV besloot daarop zichzelf op te splitsen in lokale en regionale clubs en zo ontstonden in 1932 overal in het land zelfstandige clubs met als overkoepelende organisatie de Commissie voor het Zweefvliegen van de KNVvL.



Het ontstaan van de Twentsche Zweefvlieg Club

Zoals de huidige generatie met grote interesse de spectaculaire prestaties op het gebied van ruimtevaart volgt zo ging in de jaren dertig de belangstelling van het publiek uit naar de luchtvaart. Steeds hoger, sneller en verder koersten de KLM-machines over de aardbol. De bemanningen bestonden uit koene luchthelden en hun namen waren bij een ieder bekend. Overal in het land werden vliegvelden aangelegd. Ook in Twente. Met een vliegfeest dat maar liefst een week duurde werd in augustus 1931 het luchtvaartterrein Twente officieel geopend. De belangstelling was erg groot. Niet minder dan 3000 personen lieten zich in één week rondvliegen en de demonstraties die dagelijks werden gegeven werden massaal bezocht. Maar ook toen de feestweek voorbij was bleef het publiek komen. Vooral op zondagmiddag als de Twentsche Aero Club vloog. Uit een groepje vaste kijkers is, uiteindelijk, de Twentsche Zweefvlieg Club ontstaan.

De Afdeling Zweefvliegen van de Twentsche Aero Club

Hoeveel jongens die nu dagelijks langs de startbaan van het vliegveld Twente staan, fantaseren zichzelf niet in de cockpit van de voorbijdonderende NF-5's of F-16's? En hoeveel toeschouwers die in het weekend op en om het terras van het luchthavenrestaurant het vliegen bekijken wensen zich niet in onze plaats? De hindernissen die genomen moeten worden om deze wensen in vervulling te laten gaan zijn of lijken vaak zo hoog dat de meeste mensen niet eens proberen ze te nemen!

Vroeger was dat niet anders. Ook toen stond men rond het veld te fantaseren over vliegen en ook toen leek dit nauwelijks mogelijk. De Twentsche Aero Club bestond voornamelijk uit welgestelde ondernemers. Een aantal leden van deze "fabrikantenclub" bezat zelfs een eigen vliegtuig. Voor de gewone man was vliegen, zeker in die tijd van economische neergang, niet mogelijk. Tenminste niet zolang onder vliegen werd verstaan alleen motorvliegen.

In 1933 begon binnen de TAC belangstelling te ontstaan voor de in die tijd sterk in opkomst zijnde zweefvliegsport. De bedoeling was om binnen de TAC een afdeling zweefvliegen in het leven te roepen. Op donderdag 16 maart 1933 kwamen in gebouw "Irene" aan de Noorderhagen te Enschede een vijftiental TAC-leden bijeen om te komen tot oprichting van de "Afdeling Zweefvliegen" van de Twentsche Aero Club. Bij deze gelegenheid lieten de aspirant zweefvliegers zich toespreken door de secretaris-penningmeester van de Vakafdeling Zweefvliegen van de KNVvL, de heer L.C. Kruithof. Na afloop van Kruithof's speech gaven 13 van de 15 aanwezigen zich op als lid van de nieuwe Afdeling Zweefvliegen. Besloten werd zo spoedig mogelijk te komen tot de aankoop van een zweefvliegtuig en tot de bouw van een werkplaats met clublokaal op het vliegveld. Om ook zelf zweefvliegers te kunnen gaan opleiden wierpen een aantal mensen zich op de studie van het zweefvliegbewijs. Hoewel de zweefvliegers deel uitmaakten van de TAC vormde de afdeling zweefvliegen in feite een aparte club.



De Enschedese Vliegtuig Club

De Enschedese Vliegtuig Club was een in dezelfde tijd als de Afdeling Zweefvliegen ontstane club die tot doel had belangstelling voor de vliedsport te wekken. Ze bestond voornamelijk uit jongelui die elkaar als toeschouwers van het vlieggebeuren op vliegveld Twente hadden ontmoet. De leden van de EVC hadden gratis toegang tot het vliegveld en hielpen met allerlei klusjes zoals bijvoorbeeld het tanken van vliegtuigen, dat toen nog geheel met door de hand bediende pompen gebeurde. Als tegenprestatie vloegen ze van tijd tot tijd mee met de leden van de TAC. Uiteindelijk wilden ze bereiken dat één van hen een motorvliegbrevet zou halen. De andere EVC-ers zouden dan met deze brevethouder meevliegen. Om hiervoor geld bijeen te krijgen werd in het gebouw "Tivoli" aan de Oldenzaalsestraat te Enschede (het tegenwoordige Apostolisch Genootschap) een Fancy-Fair georganiseerd. Eén van de attracties hier was een "kabelbaan" lopend van het koor, boven achterin het gebouw, naar het podium voor in de zaal. De passagiers namen plaats in een gondeltje, een voormalig kuipje van een zijspanmotor, en suisdien hiermee de hele zaal door richting podium. Dit was zo'n adembenemende ervaring dat de mensen die



J.H. Eitink, De eerste voorzitter van de Twentsche Zweefvlieg Club.

dit mee maakten graag het dubbele van de prijs van f 1,- hadden betaald als hen dit genoeg bespaard was gebleven.

De (mee)vliegplannen van de EVC kregen echter op heel andere wijze gestalte dan was voorzien. De afdeling zweefvliegen van de TAC ontdekte dat het organiseren van een zweefvliegbedrijf een zeer arbeidsintensieve zaak zou worden. Zij zochten contact met J.H. Eitink van de EVC en stelden hem voor te gaan samenwerken met de Afdeling Zweefvliegen. Op die manier zouden beide clubs hun plannen kunnen realiseren. Eitink aanvaardde dit aanbod meteen.

Op het moment dat de samenwerking begon waren door de afdeling zweefvliegen nog geen concrete stappen gezet om daadwerkelijk te gaan vliegen. Het eerste gezamenlijke project van de beide clubs was de bouw van een eigen clubhuis op het vliegveld aan de oostzijde van de hangar. In dezelfde tijd werd een Zögling zweefvliegtuig besteld bij de bouwafdeling van de Amsterdamse Club voor Zweefvliegen. Deze Zögling arriveerde in april 1933 op Twente.

Kort nadat de samenwerking begon werd de EVC opgeheven. Haar leden traden toe tot de afdeling zweefvliegen van de TAC.

De Zögling was een geheel open zweefvliegtuig waarbij de vlieger open en bloot op een zitje bovenop de schaats zat. Het toestel werd gestart met een rubberkabel die fungeerde als een soort katapult. Dit betekende dat met een maximale krachtsinspanning van 13 man, vlieger en instructeur niet meegerekend, een minimale hoeveelheid vlieggenot werd verkregen. De vlucht duurde slechts enkele seconden en de hoogte die bereikt werd was zeer beperkt. Toch was het plezier dat aan dergelijke vluchtjes werd beleefd zo groot dat de rubberkabel twee jaar lang het enige startmiddel bleef. Daarna werd de rubberkabel vervangen door de autosleepstart.

Een rijdende auto trok hierbij de Zögling op aan een kabel waarvan de lengte werd bepaald door de ervarenheid van de vlieger. Van de autosleepstart was het nog maar een geringe stap naar de autolier. Op de aangedreven wielen van de auto werd een extra velg aan de buitenzijde gemonteerd die fungeerde als kabeltrommel, de auto werd vervolgens opgekrikt, de kabel uitgereden en de chauffeur lierde de kist op door gas te geven en over te schakelen.

Instructie ging, uiteraard, geheel volgens de sololesmethode. De eerste instructeur was Smudde, uit deze streek afkomstig en als luchtmachtvlieger gedetacheerd op Soesterberg. Later kwam hier nog bij de motorvlieger Noordenbos, tандarts te Enschede.

Met de verbeterde startmethode gingen natuurlijk ook de vliegprestaties sterk omhoog. In het begin was het B-brevet, bestaande uit vijf vluchten van een minuut met daarin een complete "acht"-bocht het maximaal haalbare. Maar goede startmiddelen zijn niet het enige. De Zögling

Toen de zweefclub begon te vliegen breidde ook het aantal leden zich uit. Eén van de nieuwe leden was Harry Sachs. Hij zou één van de meest vooraanstaande vooroorlogse prestatievliegers worden. Nadat hij zich de beginselen van het zweefvliegen op Twente had eigen gemaakt haalde hij in 1935 op Borkenberge zijn C-brevet. Hiermee was hij de zesde Nederlander die dit presteerde en bovendien de eerste sinds twee jaar die het C-brevet uitgereikt kreeg.



had een glijhoek van ruim onder de 1:10 en daar valt zelfs met erg thermisch weer en een goede uitgangshoogte, weinig mee te beginnen. Er ontstond behoefte aan een prestatietoestel. De keuze viel op het type Grunau Baby II, in die tijd een nieuw model. Besloten werd het toestel zelf te bouwen. Uit de leden werd een "bouwgroep" samengesteld bestaande uit handwerkslieden met diverse vaardigheden. Nadat toestemming was verkregen van de Luchtvaart Dienst werd eind 1934 op een bouwzolder bij de aannemer Meenderman in de Leliestraat in Enschede met de bouw begonnen.

*De eerste startwagens van de TZC.
Te herkennen zijn onder meer Roelof Rosenboom en Henny Schipholt.*



V.l.n.r.: prestatievlieger Sachs, voorzitter Eitink en instructeur Smudde van de afdeling zweefvliegen van de T.A.C.



Het eerste vliegtuig van de afdeling zweefvliegen van de T.A.C., de Zögling met de registratie PH-8 en de doopnaam "Stoohavik".

Kort na de fusie, in de tweede helft van 1933 kwam het clubhuis gereed. Het was een keurig houten gebouwtje naast de hangar aan de zuidzijde van het vliegveld. Voor een geregeld clubleven was het clubhuis, vooral in verband met de "nabeschouwingen" na afloop van de vliegday, onontbeerlijk.

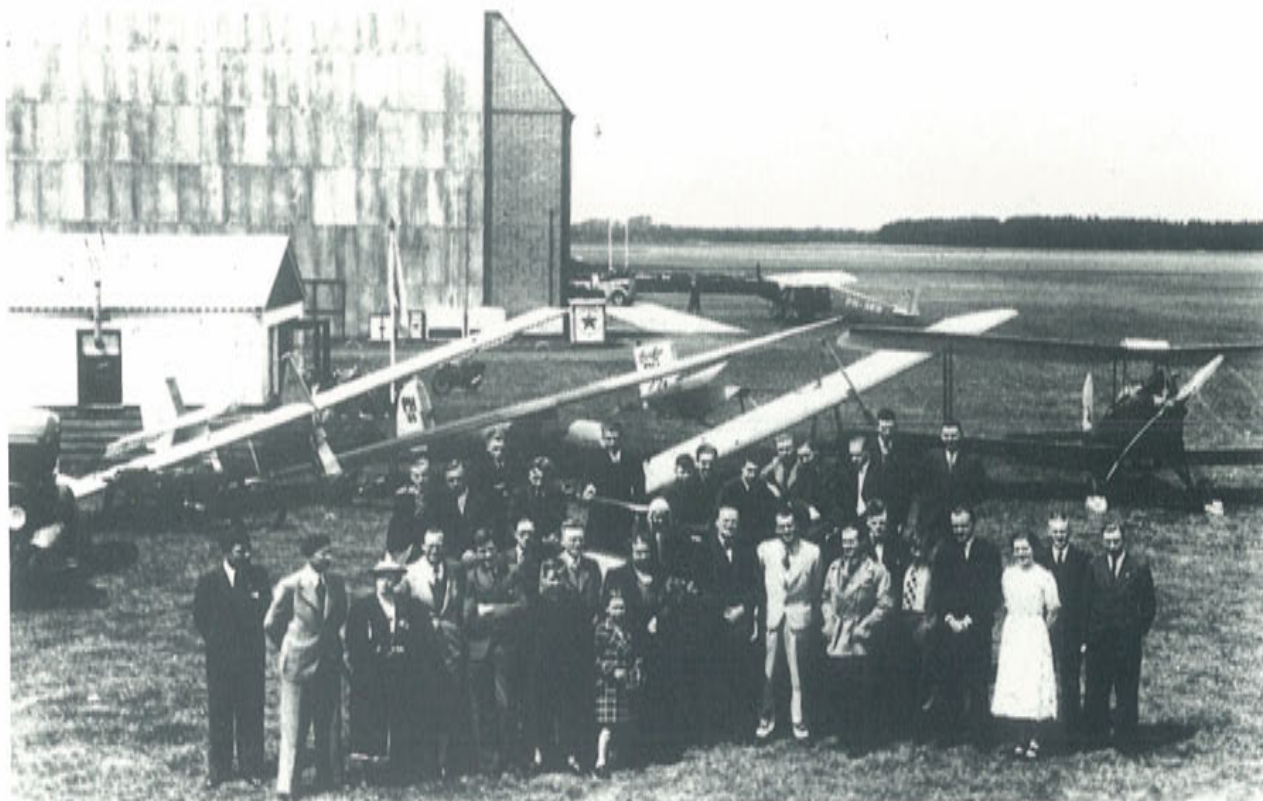
Met de bouw van de Grunau Baby bewees de Afdeling Zweefvliegen van de TAC dat ze volwassen begon te worden. Het werd duidelijk dat deze afdeling zweefvliegen beter zou kunnen functioneren als een aparte club. Feitelijk was dit al het geval, maar formeel droeg het bestuur van de TAC verantwoordelijkheid voor het doen en laten van de zweefvliegers. De TAC vond het beter de zweefvliegers, vooral nu de activiteiten zich steeds verder ontplooiden, baas te laten zijn in eigen huis.

Een andere reden voor zelfstandigheid van de zweefvliegers was het grote "standsverschil" tussen de leden van de beide takken van de TAC. Met de toevloed van steeds meer zweefvliegers, niet afkomstig uit de TAC, was de zweefclub de club

van de gewone man geworden. Dit gebrek aan gemeenschappelijke achtergrond, samen met het ontbreken van gemeenschappelijke belangen, leidde in 1935 tot de oprichting van een aparte zweefvliegclub.

Voordat we gaan kijken hoe het verder ging met deze zweefvliegclub moeten we eerst nog de vraag beantwoorden of de TZC is ontstaan uit de TAC of dat ze is ontstaan uit de EVC. Feit is dat de afdeling zweefvliegen van de TAC, opgericht op 16 maart 1933, de eerste stoot heeft gegeven om te gaan zweefvliegen op Twente. Feit is evenzeer dat na de fusie met de EVC de zweefclub voornamelijk bestond uit ex-EVC-ers en dat deze mensen de drijvende kracht van de zweefclub werden. Toen de TZC werd opgericht waren er van de oorspronkelijke TAC'ers uit 1933 weinig meer over. De waarheid ligt, ook hier, in het midden. Het antwoord op de vraag zou dus kort gezegd zo kunnen luiden dat formeel de TZC is ontstaan uit de TAC maar dat de "werkende leden" afkomstig waren uit de Enschedese Vliegtuig Club van Johan Eitink.

De deelnemers en enige vliegtuigen bij de eerste nederlandse zweefvlieg wedstrijden 1936.



De Twentsche Zweefvlieg Club

Op 1 oktober 1935 werd de Twentsche Zweefvlieg Club opgericht. Belangstellenden werden in een kranteadvertentie uitgenodigd aan de oprichtingsvergadering in hotel Industrie in Enschede deel te nemen. Een vijftigtal personen gaf aan deze uitnodiging gehoor en kozen Johan Eitink, een man met vele gaven van hoofd, hart en handen, tot hun eerste voorzitter. Eitink kan zonder meer worden gezien als pionier van het Twentse zweefvliegen. Het clubje, onder een andere naam in het leven geroepen door van vliegen bezeten jongens en uitgegroeid onder de sterke vleugels van de TAC was een volwassen club geworden. De eerste belangrijke mijlpaal in de geschiedenis van de TZC was de voltooiing van de bouw van de Grunau Baby. Op 27 december 1935, het veld was nog bedekt met een dun laagje sneeuw, hobbelde een vrachtwagen het veld op, met daarop geladen het resultaat van een ruim jaar bouwen. Vol trots, en onder groeiende belangstelling van het in en om de hangar aanwezige volk, monteerden de zweefvliegers het geheel door hen zelf gemaakte vliegtuig. Toen ze hiermee aan het eind van de middag gereed waren werd het toestel achter de auto gekoppeld, en maakte het, in een door de sleepauto veroorzaakte wolk van sneeuw zijn eerste vlucht.

Op zondag 2 februari 1936 werd het toestel officieel ten doop gehouden. In een feestelijk versierde hangar doopte mevrouw M.G. van Heek-Roelvink in aanwezigheid van vele genodigden de Grunau Baby PH-29 met de naam "Houtduif". De bouwers kregen een certificaat van erkenning uitgereikt.



Henny Schipholt en Frans Rokker voor de Houtduif.

De Houtduif bleef vele lange jaren de trots, of eigenlijk het symbool van de TZC en voldeed als lestoestel en als prestatietoestel volledig aan de verwachtingen. Harry Sachs verwierf met de Houtduif landelijke bekendheid en Twente maakte naam met de vele duurvluichten die hier werden gevlogen.



Wijkens helpt de bekende zweefvlieger J.K. Hoekstra in zijn parachute.

Tijdens de Vlootsshow door Gen: Snijders.



De eerste nationale kampioenschappen op Twente

De Bond van Nederlandse Zweefvlieg Clubs, een geheel los van de KNVvL staande organisatie die de belangen van de Nederlandse zweefvliegerij behartigde, vond de TZC blijkbaar zo zeer het voorbeeld van een goede zweefclub dat ze Twente uitkoos als veld en de TZC als organisator van de eerste Nederlandse Zweefvlieg Wedstrijd. Deze vonden plaats van 15 tot 23 augustus 1936. Tal van notabelen werden, voornamelijk ter opluistering, bij dit evenement betrokken. Generaal b.d. C.J. Snijders verrichtte de officiële opening door de vlag van de BNZC te hijsen.

De wedstrijd was niet, zoals tegenwoordig, alleen bedoeld voor de nationale zweefvliegtop, maar voor iedereen. Het doel was dan ook geheel anders. De gevorderde vliegers zouden elkaar bestrijden op drie onderdelen: hoogtewinst, afstand en duur. Snelheid was nog niet aan de orde. Voor de beginners waren er doellandingswedstrijden.

Uit bewondering voor de, met de bouw van de Houtduif, door de TZC geleverde prestatie stelde mevrouw Van Heck-Roelvink een wisseltrofee beschikbaar. Het was het "Zilveren Zweefvlieg-

Vlootsshow na de opening van de eerste nederlandse zweefvliegekampioenschappen op Twente. Voor de Houtduif o.a. Rosenboom, Schipholt, Rietman, Brettschneider en Aussen. De generaal b.d. Snijders (met hoed) wordt geflankeerd door, links, burgemeester Rückert van Enschede en, rechts, voorzitter Kersken van de BNZC.

tuig van Twente". Na talloze omzwervingen is deze weer, door de inspanningen van Bertus van der Salm, in het clubhuis van de TZC te bewonderen.

De wedstrijdvliegers kregen ieder drie wedstrijdstarts waarbij ze tot maximaal 1500 meter werden opgesleept. In iedere start moesten ze



proberen zoveel mogelijk punten te verzamelen op de drie onderdelen. Het weer werkte echter tegen. De hele week was er geen spatje thermiek en de wedstrijd dreigde te mislukken totdat op de laatste zaterdag het weer omsloeg. Jhr. Boreel vloog een afstand van 39 km en werd daarmee winnaar van de wisselprijs. Sachs vloog met de Houtduif 30,5 km en veroverde daarmee, tot grote vreugde van de TZC, de tweede prijs. De grootste prestatie werd geleverd door Jan Hoekstra, die maar liefst 120 km aflegde en daarmee de eerste Nederlandse zweefvlieger was die de 100 km grens overschreed. Hij viel echter buiten de prijzen omdat hij zijn drie wedstrijdstarts al had opgevolgen in de thermiekloze dagen.

Ondanks het overwegend slechte weer werden de wedstrijden een groot succes. Er werden een groot aantal B- en C-brevetten gevlogen en twee vliegers, waarvan Hoekstra er een was, haalden hun 50 km afstandseis voor het "zilveren C"brevet. De TZC had het gebeuren uitstekend georganiseerd en kon eind 1936 terugzien op een uiterst geslaagd eerste jaar.



No. B44

Kon. Ned. Vereniging voor Luchtvaart

Ondergeteekenden, daartoe door de F.A.I. voor Nederland uitsluitend gerechtigd, gezien het advies van de Commissie voor Zweefvliegen, verklaren dat:

Kobler, Franciscus Heumanns
 geboren te Eusebe, den 15 Juli 1918
 op 10, 16 en 24-11-1931 voldaan heeft aan de voorwaarden gesteld voor het verkrijgen van het Brevet B van ZWEEFVLIEGER en mitsdien gerechtigd is tot het dragen van het daarvoor internationaal vastgestelde Zweefvlieger-insigne.

's-Gravenhage, den 3 December 1932
 Koninklijke Nederlandsche Vereniging voor Luchtvaart,
 De Voorzitter,

De Algemeen Secretaris,
M. A. M. M. M.

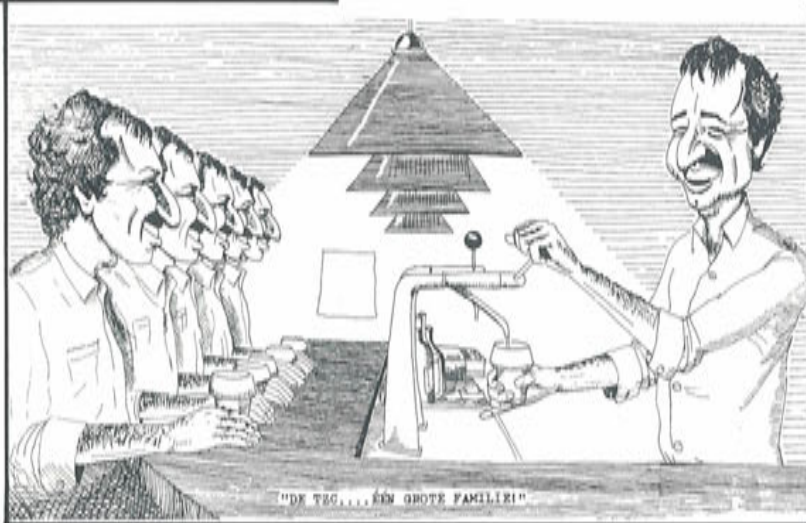
J. J. J. J.



Ilse Kesselring



Maarten Vrijland ▶



Peter Jansen

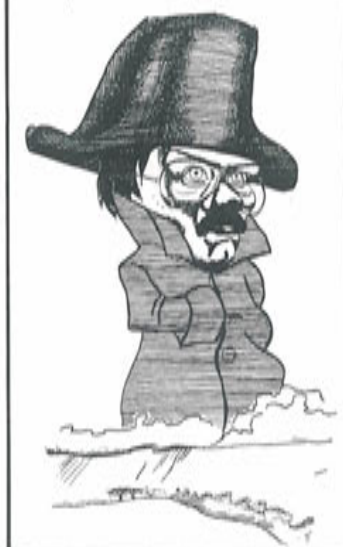


Arend Versteeg

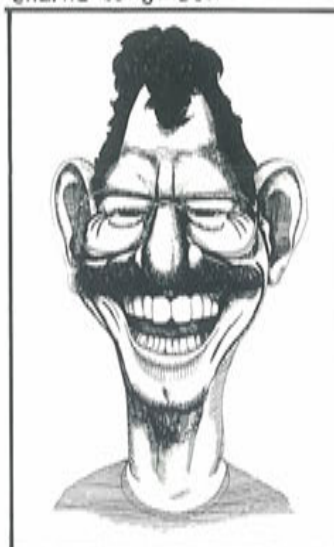
Johan Hartkamp



Jaap Batenburg



Charlie Jongbloed



Jack Mol sr





IJN ONZE ZWEEFVLIEGERS vreemde vogels? Als we letten op de verhouding vliegen versus niet vliegen valt die verhouding in tijd en inspanning gemeten wel heel nadelig uit voor het vliegen. Niet zonder grond kan het bekende theorieboekje voor zweefvliegers dan ook geparafraseerd worden met 'Eerst zweten dan zweven'. Wat zijn dat voor mensen die zweefvliegen en, wat ons hier in het bijzonder interesseert, wie waren de TZC-leden door de jaren heen?

Leden

Als we afgaan op de mededelingen over de beginperiode van de TZC was in de dertiger jaren de maatschappelijke crème de la crème van vliegend Twente, zoals textielabrikanten, directeuren van machinefabrieken en toeleverende bedrijven, en dan nog vooral het hogere kader daarvan, lid van de Twentsche Aero Club. De legendarische Willem van Graft bracht hen, via de Nederlandsche Luchtvaart School, de beginselen van het motorvliegen bij. De TZC daarentegen, bestond uit "gewone jongens" zoals Jan Altena, zweefvlieger van het eerste uur, ze noemde. Jan Bosman was loodgieter, Jan Altena timmerman, Jan van Ulzen onderhoudsmonteur bij de NLS, Henk Lempersz treinmachinist en zo waren er meer. In het eerste hoofdstuk werd reeds op deze tegenstelling gewezen. Voor de club hield deze ledenopbouw in dat een zuinig financieel beheer noodzakelijk was, ieder dubbeltje werd tweemaal omgedraaid alvorens het werd uitgegeven. Veel werd in eigen beheer gedaan. De zelfbouw van de Houtduif was dan ook geen uiting van overmatige ijver, maar eerder van noodzaak. Waarbij, vanuit bestuursstandpunt, het samenbindend element voor de jonge club meegenomen was. Zweefvliegen vergde desondanks voor de meesten grote offers. Onder de TZC-leden waren tandarts Noordenbos en de fabrikanten Ter Kuile en Sachs de kapitaalkrachtige uitzonderingen. Van hen werd dan ook verwacht dat ze, als ze een kist kraakten, vrijwillig een extra financiële bijdrage leverden aan de reparatiekosten. Voor de andere leden was dat, net als tegenwoordig "bij de prijs inbegrepen".

Voor 1940 stond de financiële positie van de meeste TZC-leden hen dus niet toe het overland vliegen te beoefenen. Na de oorlog was dat niet veel anders. Ook toen was het zweefvliegen naar verhouding geen goedkope sport en tot het maken van extra kosten, bijvoorbeeld om overland te gaan of wedstrijden te vliegen, was het overgrote deel van de TZC-leden niet in staat. Leden die tevens in dienst waren van de Koninklijke Luchtmacht betaalden per start een kwartje, gelet de toenmalige soldij van drie kwartjes per dag een niet onaanzienlijke financiële belasting!

Pas door de in 1954 gesloten overeenkomst tussen de KNVvL en het Rijk werd het zweefvliegen in Nederland sterk gestimuleerd. In de jaren daarop daalden, relatief gezien, de kosten. Het vliegtuigenbestand werd vergroot en de startcapaciteit verhoogd. Een sterke uitbreiding van de sport was het gevolg. Vooral de jeugd greep de kans aan om, mede gestimuleerd door de zogenaamde "scholierensubsidie" lid te worden van een zweefvliegclub. Dit had een verjonging van het ledenbestand tot gevolg. Zonder over statistisch geheel betrouwbare cijfers te beschikken hebben we de indruk dat de gemiddelde leeftijd van de zweefvliegers sinds de jaren vijftig steeds lager is geworden. In ieder geval geldt deze tendens voor de TZC. Lag in het begin van de jaren vijftig de leeftijd van de TZC-leden gemiddeld ruim boven de dertig, begin '85 ligt de gemiddelde leeftijd in de buurt van 25 jaar. Zo iets heeft consequenties voor een club. Het zijn immers de relatief gezien in steeds geringere aantallen op het veld aanwezige oudere leden die gekwalificeerd zijn om te lieren, kabelauto's te rijden, startofficier te zijn, reparaties te verrichten etc. etc. Een onevenwichtige verdeling van taken is het gevolg.

Maar ook tegenwoordig ontbreken elite-kenmerken aan de zweefvliedsport, hoewel daar buiten de vliegwereld wellicht anders over gedacht wordt. In tegenstelling tot de prijs van motorvliegen zijn de zweefvlieggkosten dragelijk te noemen, ook voor hen die niet in het bezit zijn van een ruim inkomen. Daarbij is de TZC een van de goedkoopste zweefvliegclubs van Nederland. Een tamelijk behoudend financieel beleid en een uitstekende samenwerking met de Koninklijke Luchtmacht Zweefvlieg Club Twente zijn daar mede oorzaak van. Jammer is het daarom te moeten constateren dat sinds 1980 de snelle vermindering van de overheidssubsidie de contributie-bedragen per jaar sterk doet stijgen. Een ongewenste ontwikkeling die het gevaar in zich draagt dat het zweefvliegen uiteindelijk een sport wordt voor de happy-few.

Besturen

Geen club zonder bestuur. Zeker in de zweefvliegwereld, waarin zoveel geregeld, toegezien en georganiseerd moet worden. Mede onder invloed van "Big Brother" Rijksluchtvaartdienst, drukt het bestuur een sterk stempel op de club. Alle redenen dus om de meest markante besturen en bestuurders die de TZC in de loop der tijd gekend heeft, samen met enkele problemen waarmee ze geconfronteerd werden, eens de revue te laten passeren.

Een man waar de TZC ongetwijfeld zeer veel aan te danken heeft was Johan Eitink. Hij was voorzitter gedurende de jaren 1935-1940 en

1946-1949. Johan Eitink was een toegewijd, vakbekwaam constructeur die binnen het bestuur de tacticus was, de onmisbare intermediair tussen de contrasterende persoonlijkheden van André Noordenbos, Harry Sachs en Willem ter Kuile. Bestuurlijke ervaring had hij opgedaan in talloze Enschedese verenigingen. Dat hij die ervaring soepel kon overzetten naar de TZC kan geïllustreerd worden met het feit dat de eerste statuten van de TZC rechtstreeks afgeleid waren van de statuten van de Enschedese Zangvereniging. Eitink, ook voorzitter van die vereniging, veranderde bij de oprichting van de TZC eenvoudig overal in die statuten het werkwoord "zingen" in "zweefvliegen" en klaar was Johan!

Kort na het uitbreken van de oorlog werden de club-activiteiten gestaakt. Eind 1939 was het zweefvliegen op het vliegveld al onmogelijk gemaakt. Men vreesde een inval door de Duitsers en het hele veld was daarom volgezet met obstakels. Na mei 1940 werd al het privé-vliegen verboden.

Reeds zeer spoedig na de bevrijding in 1945 werden door het voorlopig bestuur pogingen in het werk gesteld de TZC weer van de grond te krijgen. Dat was verre van eenvoudig. De Houtduif was de oorlog in de schuur van Noordenbos dan wel ongeschonden doorgekomen, daarmee was het dan ook wel zo ongeveer gezegd. Onder het, tijdelijk, voorzitterschap van Frans Rokker werd door de weinige leden die ook al voor de oorlog



Helpt Nederland wederom die plaats in de luchtvaart innemen die het waardig is!

Ook Twente moet zijn deel bijdragen om de luchtvaart grootscher dan voorheen te doen herrijzen.

♦

Reeds voor den oorlog heeft Twente zijn groote figuren gekend; we behoeven maar te denken aan diverse piloten, onze Twentsche Sportvliegers en Zweefvliegers.

♦

Voor al de laatsten zijn sinds lang weer actief met het „eene“ toestel dat ze hebben weten te bewaren voor de greep van de bezetter. Van hun prachtige voor-oorlogache vloot zijn door het oorlogsgeweld verder alle toestellen vernield.

♦

Tallose Twentsche jongens wachten nu met ongeduld op de dag dat ook voor hen de gelegenheid zich zal voordoen aan de opleiding tot K.L.M.-piloot of militair vlieger deel te nemen.

♦

Deze jongemannen beginnen als zweefvlieger, dat de mooiste denkbare voor-opleiding voor de motorvlieger is. Want zweefvliegen is zoo maar niet een sport zonder meer; in tegendeel, het kweekt doorzettingavermogen, wilskracht en verantwoordelijkheidsgevoel.

♦

De Twentsche Zweefclub, practisch geheel van al hun materiaal beroofd, verkeert in moeilijke omstandigheden. Zij is genoodzaakt de tallose aan-

vragen voor lidmaatschap voorhands te weigeren, omdat haar de middelen ontbreken om het allereenvoudigste toestel voor begin-opleiding te bekostigen (een absoluut onmisbare lierauto nog buiten beschouwing gelaten).

♦

Toch zit de Twentsche Zweefclub niet bij de pakken neer. Er wordt hard gewerkt om de zweefvliegerij op het vliegveld „Twente“ nieuw leven in te blazen. **Doch zonder hulp en steun van U kan dit niet slagen!**

♦

Ook U kunt medewerken aan de wederopbouw van onze Twentsche Zweefclub. Steunt daarom de Twentsche zonen, opdat zij opnieuw hun jonge vleugels kunnen uitslaan.

♦

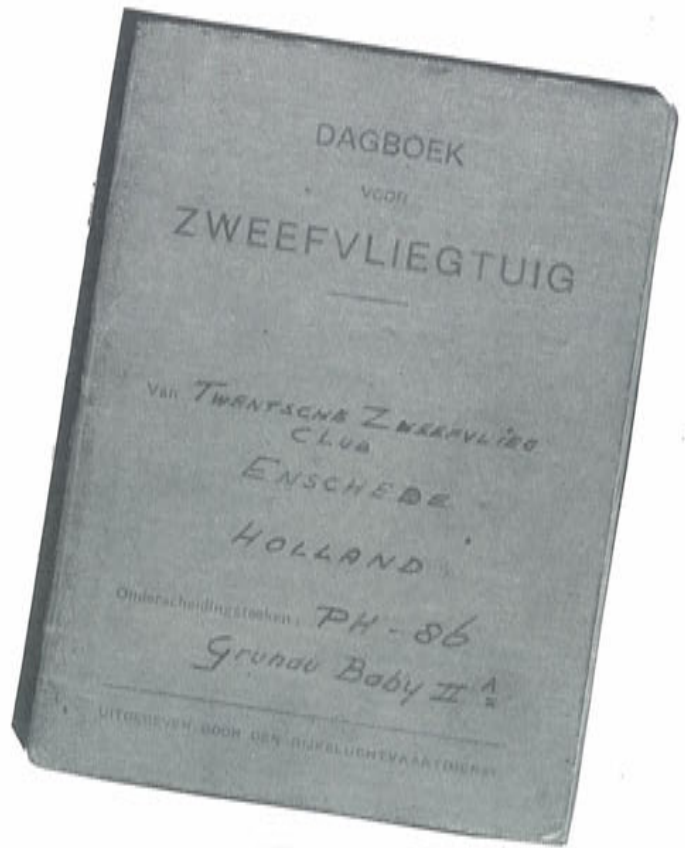
Heeft U er wel eens aan gedacht dat de **zweefvlieger van heden, Uw K.L.M.-piloot van morgen is?**

♦

Geeft de Twentsche jeugd de plaats in de nationale luchtvaart die haar toekomst!

Verschaft U hen de vleugels der toekomst!

gevlogen hadden, links en rechts materiaal georganiseerd om tot vliegen te komen. Lierkabels, hout, brandstof, banden voor de restanten van de lier, van alles was noodzakelijk. En dat allemaal in een tijd waarin vrijwel alle nuttige zaken nog op de bon waren. Maar in 1946 konden de eerste nieuwe leden weer worden aangeworven en volgens het "dagboek" van de PH-86, voorheen PH-29, vloog men weer in het voorjaar van 1946.



TWENTSCHE ZWEEFVLIEGCLUB.
 Na een periode van maandenlang stilstand ten gevolge van den winter is de Twentsche Zweefvliegclub met haar nieuwe toestel met goed gevolg uitgevlogen.
 Tijdens het afgelopen weekend behaalden de volgende heeren hun A brevet: D. J. Kottier, J. A. Eitink Jr. en P. H. Simons, allen te Enschede en A. Schalken te Hengelo.
 Voorts slaagde voor het examen voor instructeur afgenomen te Deventer voor den Rijksluchtvaartdienst de heer R. Sijbranda te Enschede.
1946

Datum	Weersgesteldheid	Windrichting, m/sec.	Aantal vluchten.	Totale door de vluchten.			Opmerkingen, Hetschelingen. 1)
				Uren.	Min.	Sec.	
		Transport	295				
21/4/46	1/4 bew.	2-7	13	25	57	30	<i>Handwritten notes:</i> - 25-57-30 - 60 - - 18 - - 8 - - 10 - - 15 - - 14 - - 18 - - 30 - - 15 - - 55 - - 25 - - 15 - - 20 - - 30 44 f-
22/4/46	1/4 bew.	7	1	18	-		
23/4/46	1/4 bew.	5	2	2	10	-	
28/4/46	1/4 bew.	7-8	15	3	15	-	
5/5/46	1/4 bew.	7	20	1	14	-	
12/5/46	1/4 bew.	2-4	17	-	18	-	
19/5/46	1/2 bew.	2-4	4				
26/5/46	"	2-4					
1/6/46	1/2 bew.	"	1				
15/6/46	1/2 bew.	"	5				
19/6/46	1/2 bew.	"	1				
19/6/46	1/2 bew.	"	2				
20/6/46	1/2 bew.	"	3				
24/6/46	"	2-4	3				
24/7/46	"	"	5				
20/8/46	1/4 bew.	2	5				
			395	30	44	f-	

Gebrek was er echter aan alles en de opbouw van de club vroeg meer geld dan de TZC kon opbrengen. In 1948 besloot het bestuur dan ook de gemeente Enschede toestemming te vragen tot het houden van een openbare geldinzameling. Een wervende folder werd gedrukt en de vele inspanningen werden beloond met een flinke opbrengst. Desondanks bleef het ploeteren door tegenslagen, kraken en een chronisch geldgebrek. Per jaar werden niet veel meer dan 500 à 600 starts gemaakt. De comparant in het vliegen op Twente, de KLu-club, verging het nog slechter. In 1950 werd die vereniging opgeheven, met achterlating van een schuld aan de TZC.

LEGERLUCHTMACHT NEDERLAND
 ZSK-Zweefvliegclub "Twenthe",
 Vliegclub 19 TWENTHE.
 Enschede, 26-10-48.
7207
 MAANDRAPPORT ZSK-ZWEEFVLIEGCLUB "TWENTHE" VOOR
 OCTOBER 1948.

Afgelopen maand werd er EEN start gemaakt, t.w. met de vliegfeesten. Het totaal-generaal is thans 153 starts.

Daar wij onze beschadigde Auster ingeleverd hebben, en nog steeds geen nieuwe ontvangen hebben, staat het zweefvliegen geheel stil.

Het aantal leden loopt terug, de geldelijke nadelige gevolgen moeten tegengegaan worden (de zweefvliegclub heeft nog steeds een schuld van ± fl. 425.-- !!) en kunnen s.i. tegengegaan worden indien wij zeer spoedig de beschikking weder krijgen over een Auster.

De onderhandelingen met den Heer Bau-tweezitter, betreffende de aankoop van een afgekeurde club uit Deventer bedoelde tweezitter zelf gaat oplappen.

De Secretaris,
 J.A. de Nooy.

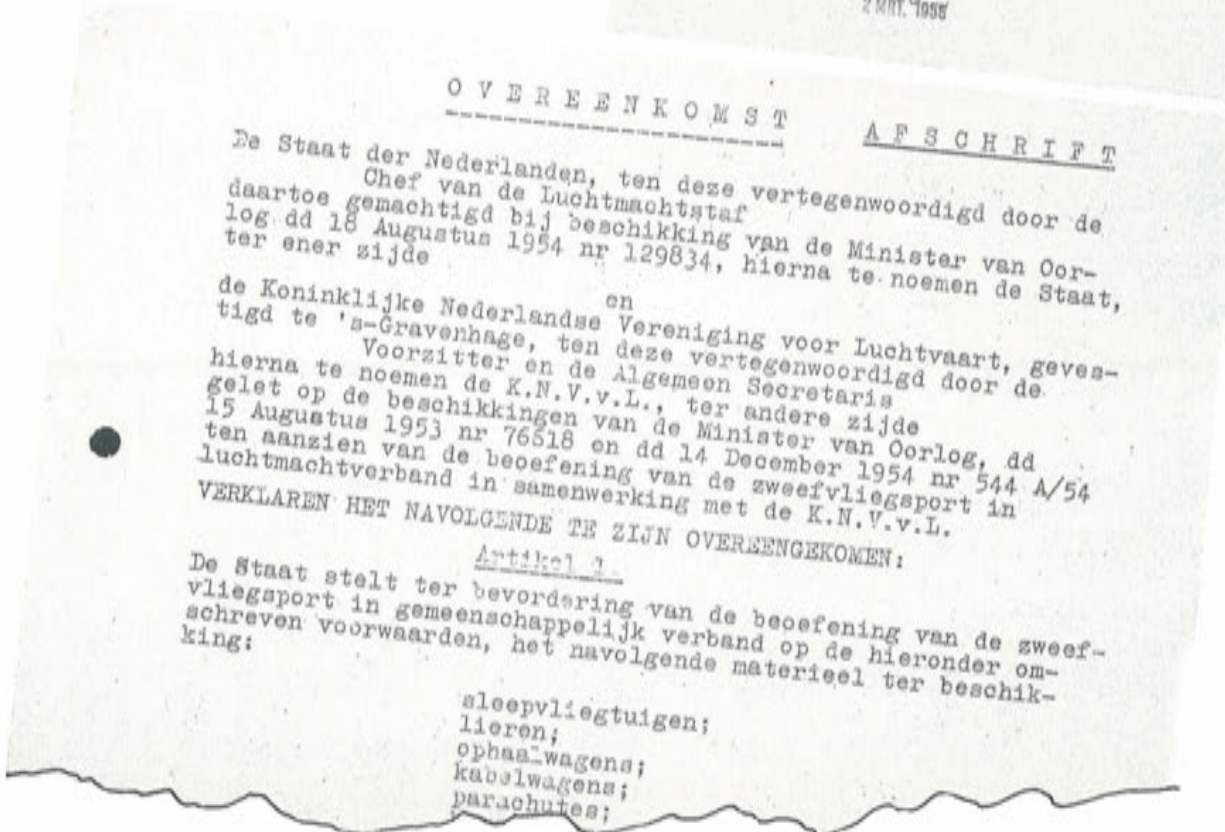
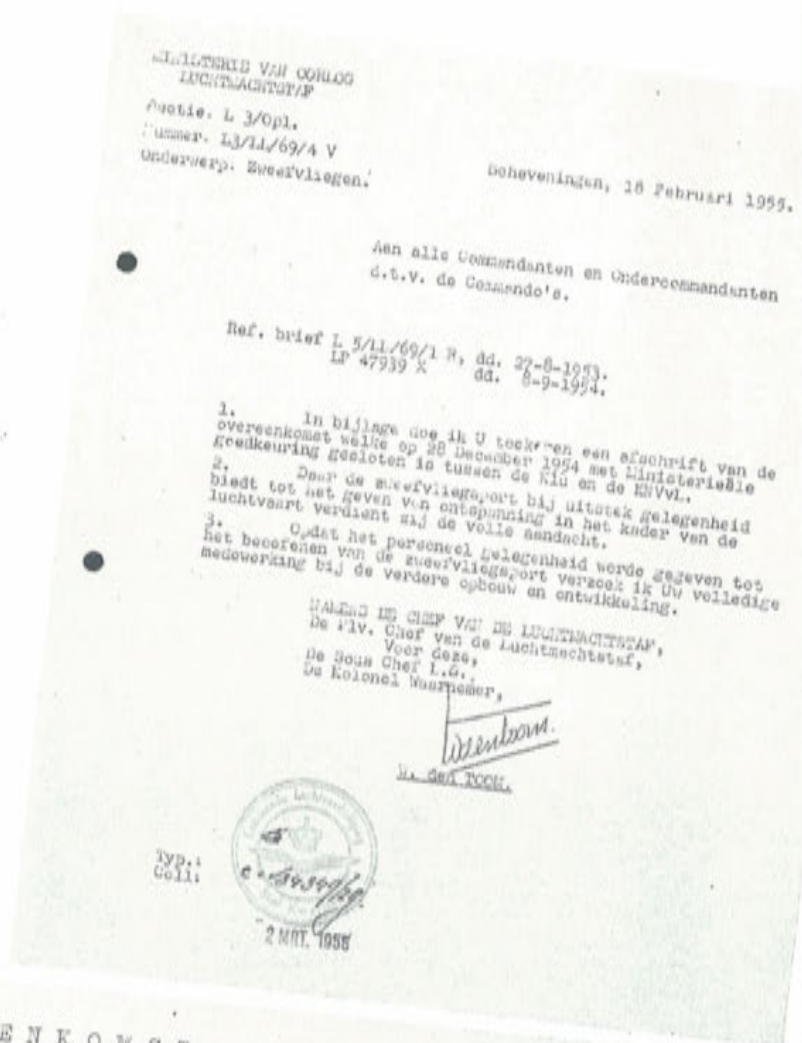
Aan: R.A.O.

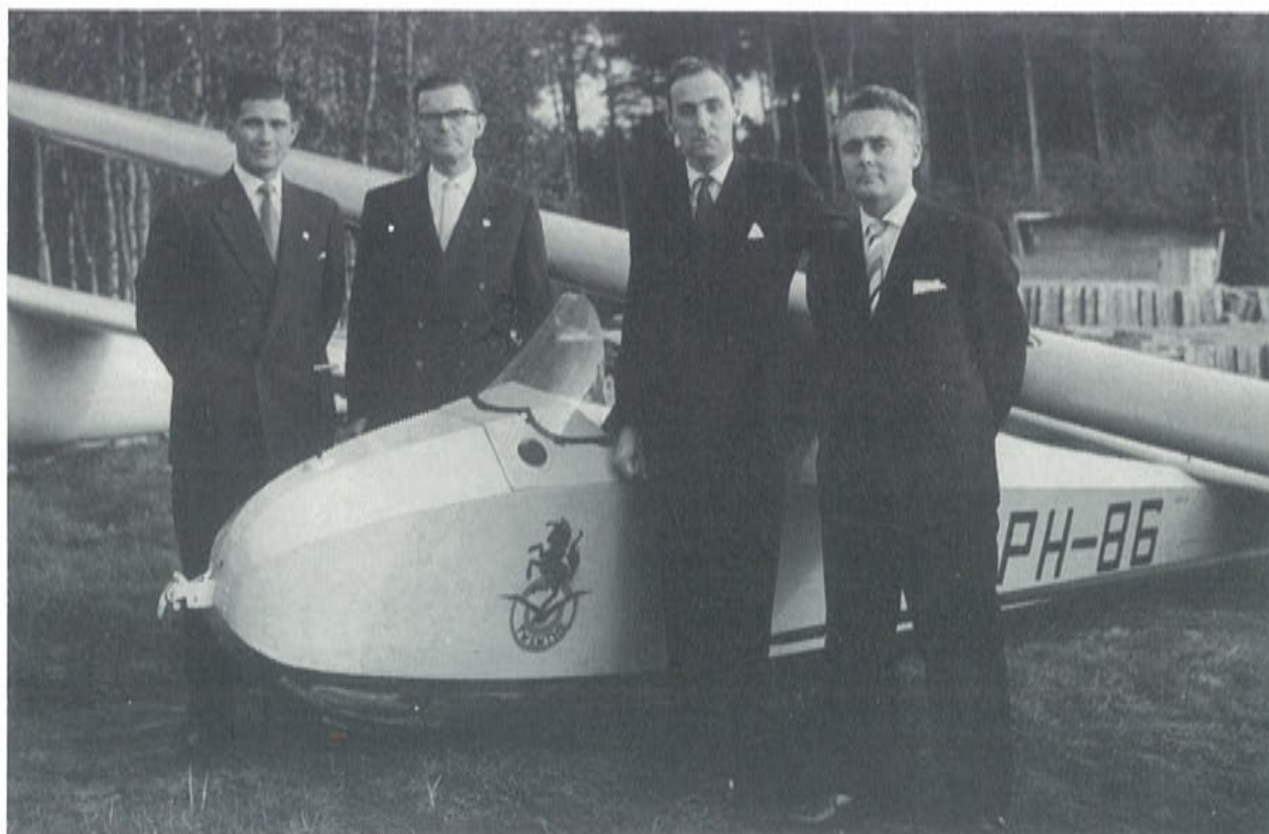
Diverse malen speelde ook het TZC-bestuur met de gedachte de zweefvliegclub maar op te heffen. Het jaar 1954 vormde met 12 leden en 336 starts een dieptepunt. Het bestuur, bestaande uit voorzitter Gerrit Jongerling en verder Jan van Ulzen, Rein Sybranda, Jan Bosman en H. Hulsbergen moest de club door een moeilijke periode heen helpen.

1954 vormde niet alleen een diepte- maar ook een keerpunt in de historie van de TZC. Niet alleen voor de TZC trouwens. Heel zweefvliegend Nederland profiteerde vanaf dat jaar van een tussen KNVvL en het Rijk gesloten overeenkomst die tot doel had het zweefvliegen te stimuleren. In een volgende paragraaf gaan we hier nader op in. Voor de TZC hield dat in dat het bestuur onder het voorzitterschap van Cees van Staaden leiding kon geven aan een opbloeiende club. Een Goevier (PH-211) kon gehuurd worden en in 1956 kwam de nog steeds in gebruik zijnde WIZ-lier de startcapaciteit vergroten (WIZ staat voor Werkcomité Investerings Zweefvliegen. Door dit comité werden in 1954 bij een Arnhemse Ford-dealer 10 van dit type zelf ontworpen lieren besteld).

Veel heeft de opbloeiende club te danken aan voorzitter Cees van Staaden en secretaris, later penningmeester, Gerrit Jongerling. Onvermoeibaar was de laatste waar het ging om het regelen en beheren van allerlei administratieve en financiële zaken. In een vliegtuig zag je hem zelden. Soms, na lang aandringen, liet hij zich wel eens overhalen ook eens een startje te maken. Niet voor niets is de in 1973 aangeschafte Cirrus naar Gerrit Jongerling genoemd.

In 1958 doet de mogelijkheid zich voor de club drastisch uit te breiden. In het personeelsblad van de Nederlandse Aardolie Maatschappij, die toen haar hoofdkantoor in Oldenzaal had, werd een artikel over zweefvliegen geplaatst, met daarin opgenomen de oproep eens een propagandastart mee te maken. Van deze gratis vluchten werd dankbaar gebruik gemaakt. Het resultaat was de





Het bestuur ten tijde van het 25-jarig jubileum; v.l.n.r.: S. Kramers, G. Jongerling, C. van Staaden en J. Visser.

oprichting van een onderafdeling van de NAM-personeelsvereniging. Die onderafdeling trad met 15 leden toe tot de TZC en de voorzitter daarvan werd in het TZC-bestuur opgenomen. De NAM subsidieerde die onderafdeling. Dat gebeurde met geld maar ook wel in natura. De TZC hield er bijvoorbeeld een uitstekende terreinwagen aan over.

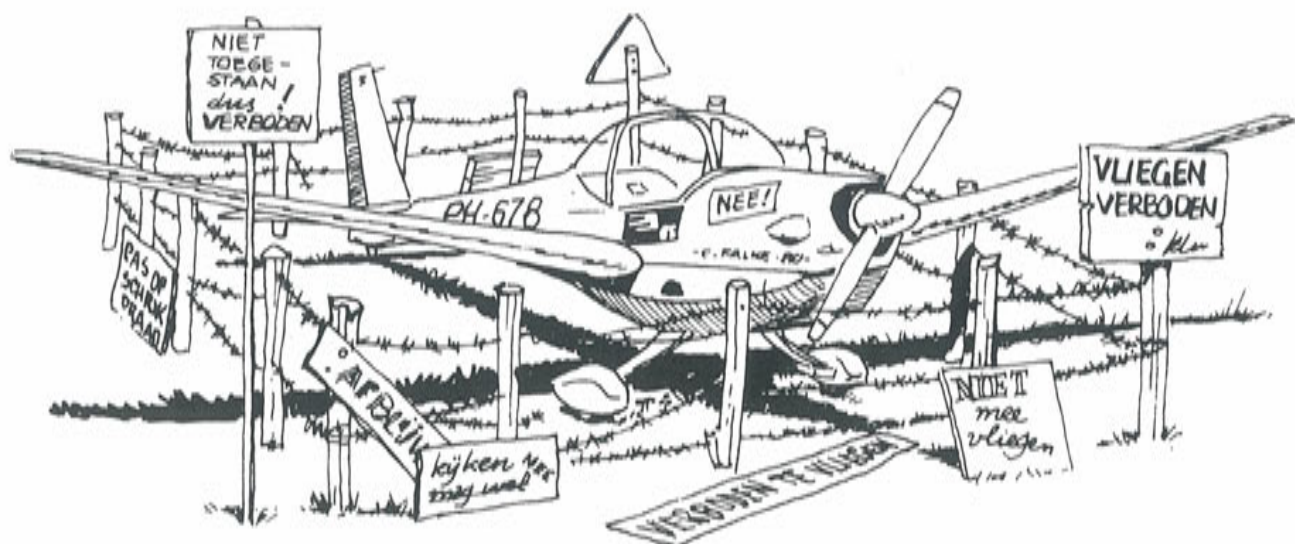
In 1959 werd de NV Hollandse Signaalapparaten te Hengelo op dezelfde manier benaderd. Ook dit leverde 23 leden op die lid werden van de TZC. Samen met de, intussen heropgerichte, KLU-zweefvliegclub resulteerde dit in een bestuurlijk allegaartje, wat de opbouw van de club echter niet scheen te hinderen.

Het is onder het voorzitterschap van Maarten Vrijland dat heftige, en nog lange tijd diepe scheidslijnen trekkende discussies werden gevoerd over het al dan niet aanschaffen van een "plastic" super kist. Het dilemma waar de club voor stond was niet nieuw: door het aanschaffen van zo'n hoogwaardige, maar qua prestaties snel verouderende kist zou een kleine, selecte groep clubleden de kans geboden worden mee te draaien in de top van de Nederlandse zweefvliegerij. Topsport hoort immers ook bij de club. Leden die zover nog niet gevorderd zijn worden hierdoor in hun ontwikkeling gestimuleerd. Aan de andere kant was het natuurlijk ook mogelijk hetzelfde geld te steken in een uitbreiding van de vloot met

een of meer zweefvliegtuigen van een eenvoudiger type waardoor meer leden van thermiek-rijke uren konden profiteren. Gekozen werd voor de eerste mogelijkheid en in 1973 werd de Standaard Cirrus PH-459 aan het vlootbestand toegevoegd.

Omstreeks diezelfde tijd werd voor het eerst gesproken over, en kennis gemaakt met het verschijnsel motorzweven. Het al dan niet aanschaffen daarvan leverde weer jaren gespreksstof op voor de club. Voor een motorzwever (MZV, zoals de afkorting luidt) pleit het gebruik voor de elementaire opleiding, het niet meer gebonden zijn aan lier of sleepvliegtuig en de ruimere mogelijkheden om overland te gaan.

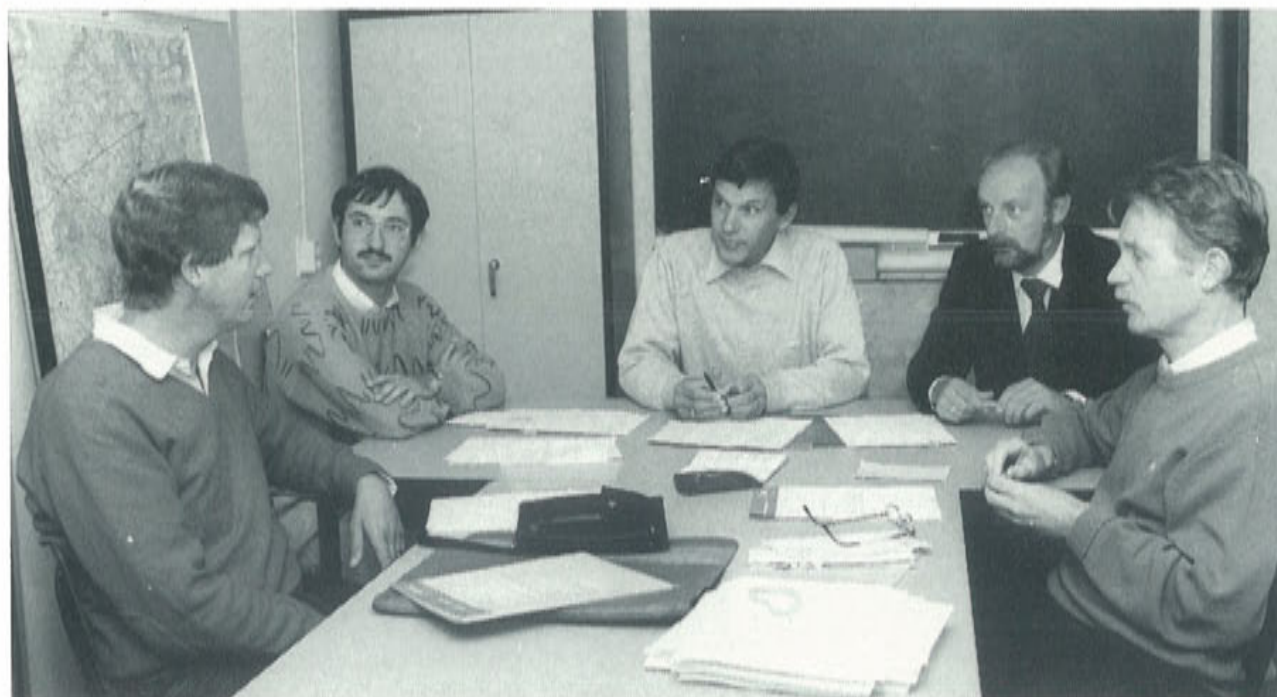
Tegenstanders wezen ook nu weer op de disproporzioneel grote investering en het onderhoudsaspect, vooral van de motor. "Zuiveren in de leer" vreesden een verwatering van het zweefvlieg-ideaal om alleen met behulp van de thermiek boven te blijven en overland te gaan. Middels een in de ledenvergadering gehouden "kort geding", waarin voor- en tegenstanders hun argumenten konden laten horen, werd de meningsvorming gekanaliseerd. In 1979 viel de uiteindelijke beslissing en werd een Scheibe Falke SF-25C, de PH-678, aangeschaft. Voordat die "bromtol" echter op de vliegbasis mocht vliegen vielen er nog de nodige RLD- en militaire hobbels te nemen. Een vliegtuig waarvoor geen reglementen en voorschriften zijn is immers onbestaanbaar!



Fransois van Haaff mocht als voorzitter leiding geven aan de discussie over het al dan niet opnemen van alleen motorzweefvliegende leden. De in 1982 gepubliceerde RLD-beschikking over de regeling van vliegbewijzen opende daartoe de mogelijkheid. Diverse personen buiten de club hadden te kennen gegeven daarin geïnteresseerd te zijn. Voor de exploitatie van de MZV was een verhoging van het aantal gebruikers, en daarmee van het urenantal, uiterst aantrekkelijk. Toch besloot de Algemene Ledenvergadering in 1984 niet over te gaan tot het opnemen van louter MZV-vliegers. De TZC is immers een zweefclub waarin vanouds een grote mate van zelfwerkzaamheid van de leden verwacht wordt. Zoiets vraagt toch een bepaalde mentaliteit en men was bang dat MZV-leden als koekoeksjongen wel eens wat meer de kenmerken van een motorvliegclub met zich mee zouden kunnen brengen. In dezelfde periode werd besloten het oude clubhuis, dat oud en de dagen meer dan zat was, te vervangen. In hoofdstuk vijf daarover meer.

Het vijftig-jarig jubileum werd in 1985 gevierd. Eind 1983 zag de jubileum-commissie het licht. De plannen waren fraai maar met de realisering wilde het aanvankelijk niet erg vlotten. Onder de bezielende leiding van Rob Slink, Charly Jongbloed en Leo Rimmelink en talloze subcommissies werd tenslotte toch een aantrekkelijk jubileum-programma uitgevoerd. Op 31 mei 1985 recipieerde het TZC-bestuur. Namens de TZC ontving het bestuur in het Cumultje zo'n 80 gasten van buiten de club. Veel (basis)autoriteiten, gasten en oud-leden gaven acte de présence. Vooral de komst van oud-leden, waaraan de jubilerende club tenslotte haar bestaan dankt, was zeer plezierig. Veel oude banden werden hersteld en menig oud-gediende stond verbaasd over de vloot, de infrastructuur, de toegenomen complexiteit en de staat van onderhoud.

Het bestuur anno 1985, v.l.n.r.: Karel Tibbe, Leo Rimmelink, Fransois van Haaff, Jan van de Brand, Harry Linde Sr.



Verder stonden nog op het programma een groot clubfeest, gehouden in oktober 1985, en de publicatie van dit jubileumboek. Om wat meer bekendheid te geven aan de TZC in de regio werd er in 1985 intensief met gasten gevlogen. Zo'n 300 gasten hebben op donderdag- en vrijdagavonden het luchtruim gekozen. De hieruit voortvloeiende financiële baten hielpen de jubileum-viering mogelijk te maken.

Ledenaantallen en contributies

De TZC is geen grote zweefvliegclub. Vergeleken met andere Nederlandse clubs neemt ze een stevige middenpositie in. Over het aantal leden in de jaren voor de oorlog is weinig exacts bekend. Zegslieden spreken van een 20- tot 25-tal leden. Na de oorlog werd al snel eenzelfde ledenaantal bereikt maar in de loop van de daarop volgende jaren zakte het af tot een dieptepunt van 12 leden in 1954. De opbloei van de Nederlandse zweefvliegerij in de tweede helft van de jaren 50 reflecteerde zich ook in het ledental van de TZC. In 1956 waren er al weer 25 zweefvliegers, in 1960 zeventig. Dat aantal bleef lange tijd ongeveer gehandhaafd hoewel er een stijgende lijn in zat. Begin jaren '70 kwam de TZC boven de 80 leden, daarna ging de groei sneller en in 1976 werd het honderdtal overschreden. In 1985 is het streven de TZC uit ongeveer 110 leden te laten bestaan. Aanmelden als nieuw lid en direct vliegen is er de laatste jaren bij de TZC niet bij. Wie te kennen geeft lid te willen worden van de TZC komt op een wachtlijst. De wachttijd belooft ongeveer een jaar voor iemand die nog niet eerder gevlogen heeft. Op zich zou het natuurlijk wel mogelijk zijn het aantal leden zo snel te laten toenemen dat de wachttijd kan worden afgeschaft. Maar dan moet ook het aantal vliegtuigen worden uitgebreid. Anders wordt de verhouding vliegtuigen-vliegers te ongunstig. De startcapaciteit stelt echter grenzen. De twee lieren met in totaal 4 trom-

mels hebben wat dat betreft hun maximum wel bereikt. Daarbij komt de beperkte opleidingscapaciteit. Een 15- tot 20-tal leerlingen per seizoen tot solo standaard brengen is wel het maximaal haalbare. En als er per jaar dan ook ongeveer eenzelfde aantal leden het lidmaatschap opzegt is uitbreiding van het ledental nauwelijks mogelijk. In 1935 bedroeg de TZC-contributie f 20,- per jaar. Omgerekend naar de huidige koopkracht van de gulden ongeveer f 200,-. Dat lijkt niet hoog maar er kwam ook nog wel wat bij. Per start moest een bon van 15 cent worden ingeleverd. En maakte je nogal wat starts per jaar dan liepen de zweefvlieggelden toch aardig op. Als we daarbij dan ook nog rekening houden met het in de crisisjaren zeer geringe vrij-bestedbare budget van de "gewone man", waaruit de TZC heette te bestaan, dan is duidelijk dat de meeste zweefvliegers behoorlijke financiële offers moesten brengen. In 1955 waren contributie en startgelden verdubbeld tot, respectievelijk, f 40,- en f 0,50. In de loop van de daarop volgende twintig jaar nam de contributie toe tot f 175,-, de startgelden stegen tot f 2,25 per kwartier. Het systeem van betalen per start had echter nadelen. Op niet-thermische uren wilde niemand vliegen en een overvloed van liefhebbers stond te dringen als de cumuli langs de hemel dreven. Bovendien wist de penningmeester nooit precies welke inkomsten hij voor een komend jaar moest begroten. Een slechte zomer werkte immers door in de opbrengst van de startgelden. In 1974 werd het startgelden-systeem dan ook afgeschaft. De contributie steeg tot f 325,- en ieder mocht vliegen zoveel hij of zij wilde. Pas bij vluchten langer dan een uur werd extra geld berekend. Tamelijk snel wordt de contributie in de daarop volgende jaren verhoogd tot f 810,- per jaar in 1985. Daar komt de KNVvL-contributie van f 125,- nog bovenop. Wat dat betreft is de cirkel dan ook haast weer rond, zweefvliegen vraagt, net als 50 jaar geleden, behoorlijke financiële offers.

Zweefvliegen: helaas niet alleen een kwestie van thermiek.



Subsidies hebben in de financiën van de club de laatste 40 jaar een grote rol gespeeld. Direct en indirect werd er door "derden" het nodige aan de clubkas bijgedragen. De belangrijkste subsidieverlener was, en is, natuurlijk het Rijk. Dit stelde, via subsidiering van de KNVvL, vliegtuigen en lieren ter beschikking. Ook de zogenaamde scholierensubsidie werd door het Rijk verleend. Dit laatste hield in dat jongeren, die aan bepaalde voorwaarden voldeden, op voor de club lucratieve wijze hun opleidingskosten vergoed konden krijgen. Deze vergoeding werd per start betaalbaar gesteld zodat er de TZC veel aan gelegen was dat de aanwezige "scholieren" het maximum aantal voor vergoeding in aanmerking komende starts (40) maakten. Helaas kwam het nogal eens voor dat deze jongeren het na een tijdje voor gezien hielden, zodat de club belangrijke inkomsten miste. Een aantal jaren is toen de regeling gehanteerd dat scholieren eerst de volledige contributie moesten betalen. Pas als ze hun 40 starts gemaakt hadden kregen ze de hen toekomende korting op de contributie uitbetaald. Wie desondanks niet meer wilde komen werd met vaderlijk opvoedende briefjes door het bestuur benaderd. Via de Luchtmacht werd ook in de kosten van het zweefvliegen bijgedragen. Zweefvliegen was erkend als dienstsport en dat hield in dat de KLu-zweefvliegclub, de partner van de TZC, in aanmerking kwam voor geld en rijdend materieel. Dat kwam ook de TZC-leden ten goede. Verder ontving de TZC rechtstreeks bijdragen in natura, niet alleen van de Luchtmacht, maar ook van de NAM. De al eerder genoemde terreinwagen is daar een voorbeeld van.

Hoe belangrijk deze subsidies voor de club waren, mag blijken uit het feit dat 20 jaar geleden ongeveer de helft van de clubbegroting gefinancierd werd uit door het Rijk beschikbaar gestelde subsidies. In de loop der jaren is het relatieve belang daarvan in de clubbegroting echter danig teruggelopen. Doelsubsidies werden lager en in 1983 is de scholieren-subsidie zelfs geheel afgeschaft. Ook de officiële bijdrage van de Luchtmacht wordt minder. In 1985 werd nog voor een bedrag van f 8.900,- brandstof ter beschikking gesteld. Daarmee is het gesubsidieerde deel van de TZC-begroting teruggebracht tot ongeveer 7,5%. Geen wonder dat de contributie de laatste jaren versneld omhoog moest gaan om deze teruggang op te vangen.

Op diverse manieren is in het verleden getracht de clubinkomsten te verhogen. Genoemd is al de in 1948 gehouden straat-collecte onder de Enschedese bevolking. Een andere poging om aan geld te komen was een rond 1960 geïntroduceerd boetestelsel binnen de club. Een minitueus uitgewerkt schema van alle denkbare overtredingen gaf aan aan welke straf- en boetebepalingen TZC-ers waren onderworpen. Zo kostte een

gevaarlijke start f 0,50 en een slordig circuit f 1,-. Schade aan vliegbasis-outillage werd bestraft met f 5,- plus een startverbod en "grove nalatigheden", zoals het voortijdig verlaten van het veld na een opgelegd startverbod of het zich zonder permissie ophouden in de onderofficiers-mess, kwam de overtreders op f 2,50 plus kans op roeyement te staan. Wat dit reglement de club heeft opgeleverd valt niet meer na te gaan. Een ontspannen sfeer en plezier in het vliegen waarschijnlijk niet.

Activiteiten binnen de club

Zoals al eerder geschreven is, heeft zweefvliegen veel met werken en, in tijd gemeten, weinig met vliegen te maken. Wat gechargeerd misschien, maar toch met een kern van waarheid. Een actieve opstelling van de leden is vereist bij onderhoud en reparatie van de clubeigendommen. Om het even of dat zweefvliegtuigen, clubhuis, lieren of transportmiddelen betreft.

In de beginjaren, maar ook later nog, nam het werken aan de vliegtuigen een belangrijk deel van de beschikbare clubtijd in beslag. Het herstellen van gekraakte ESG's en Baby's was welhaast een permanente bezigheid. Een tamelijk willekeurige bladzijde uit het logboek van de Grunau Baby II (PH-86) leert ons bijvoorbeeld dat op 22 april 1946 de schaats brak. Deze was hersteld op 24 april. Op 26 mei van dat jaar werd het toestel op 4 meter hoogte overtrokken waarop het de grond in dook. Resultaat: 2 rompgordingen, 2 spanten en de schaats gebroken. Herstel vond plaats door de bouwgroep voor 8 juni. Vijf vliegdagen later (21 juli) werd bij een harde landing de schouderlijst beschadigd. Ook nu weer werk voor de bouwgroep die het karwei klaarde in drie dagen. In dat jaar, 1946, werden door de PH-86 100 starts gemaakt, met een totale vliegtijd van 12 uur en 47 minuten. De verhouding vliegen versus "plakken" is duidelijk. Een verhouding die echter in de loop der jaren wel ten gunste van het vliegen verschoof. Zo zijn de kraken bijvoorbeeld aanzienlijk minder in aantal dan vroeger, maar qua aard niet veranderd zolang gevlogen werd met de traditionele, in hout- of composietbouw uitgevoerde zweefvliegtuigen. Toch zien we wat het onderhoud betreft een accentverlegging. Een accentverlegging die is opgetreden sedert de intrede van "plastic" (glasfiber/epoxy) zweefvliegtuigen in het vlootbestand. Het bewerken van plastic vraagt immers niet alleen een grote deskundigheid (die vereisen hout-, en metaalbewerking ook) maar meer in het bijzonder speciale materialen, hulpmiddelen en omgevingscondities. Ingrijpende herstellingen dan perforaties van romp of vleugels en oppervlakkige beschadigingen kunnen binnen een zweefvliegclub moeilijk uitgevoerd worden. Afgezien van de beperkte mogelijkheden tot het uitvoeren van reparaties

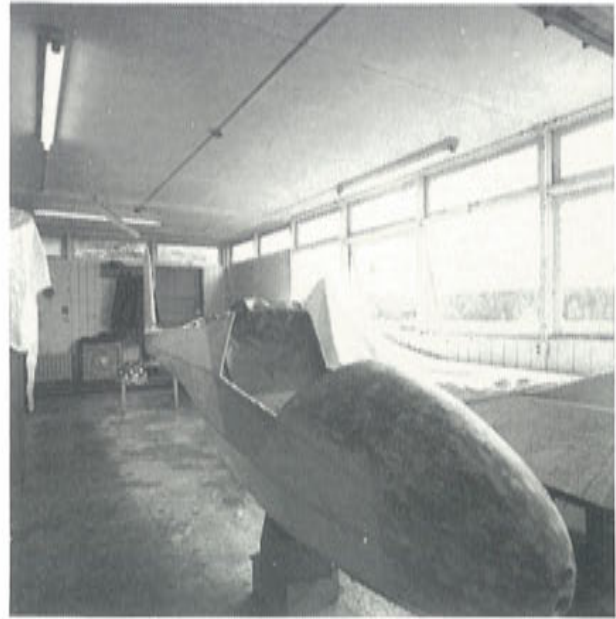


Het domein van Jan Heerink.

vraagt ook het regulier onderhoud van moderne zweefvliegtuigen minder tijd dan voorheen. Rompen en vleugels hoeven niet om de 5 of 10 jaar van nieuw linnen te worden voorzien. Het tijdrovend en uiterst vervelend blank schuren van metalen delen in geval van composiet-bouw (Ka-8, Ka-13) komt ook niet meer voor. Met goed schoon houden en regelmatig polijsten is het onderhoud aan GVK-vliegtuigen voor een belangrijk deel gedekt.

Met het toenemen van de electronica aan boord is wel weer een heel nieuw onderhoudsterrein geopend. Radio, acoustische variometers, Soll-fahrtgebers en vluchtcomputers vragen om zeer deskundig onderhoud. De TZC kan zich wat dat betreft gelukkig prijzen enkele deskundige leden te hebben. Maar door al deze steeds specialis-tischer wordende onderhoudstaken blijft er voor het doorsnee-lid minder te doen. Weliswaar vragen clubhuis, ophaalwagens, WIZ-lier en hangar ook om onderhoud, het geheel aan activiteiten is toch wezenlijk anders dan in die beginjaren toen de clubleden nog hun eigen vliegtuig bouwden.

Dat een actieve inbreng van de leden op onder-houdsterrein een bestaansvoorwaarde is voor een zweefvliegclub wil nog niet zeggen dat die ook spontaan tot stand komt. Wie kennis neemt van de jaarverslagen treft door de jaren heen dezelfde uitingen van bestuurlijke frustratie aan. Leden doen niets of, zo ze al iets doen, slechts het minimale. Ze "drukken hun snor" en laten het werk over aan de enkelingen die wel de verantwoorde-lijkheid voelen voor het luchtwaardig houden van de clubkisten. Technici zijn er altijd te we-nig. Vroeger en nu. Wat een geluk dat er mensen zijn als Jan Heerink, Hans Bekker, Herman Ulderink, Fred Stekelenburg en, tot voor enkele jaren, Bertus van der Salm. Zonder dezen zou het zweefvliegen onbetaalbaar zijn, zo er al gevlogen kon worden.



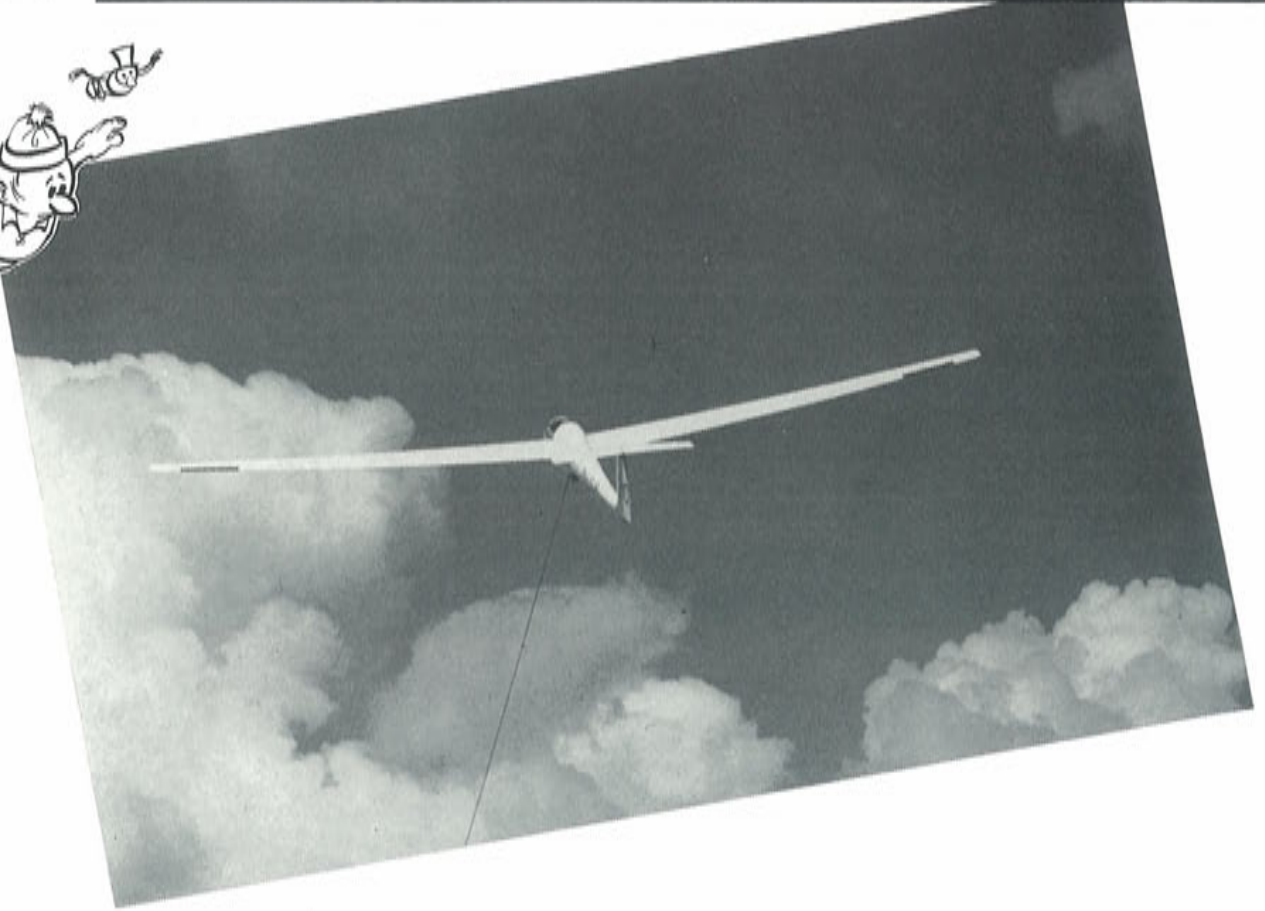
Privé-vliegtuigen

Een opvallende tendens in de zeventiger jaren was de sterke uitbreiding binnen de club van het aantal privé-vliegtuigen. De laatste jaren is de groei er wat dat betreft wat uit, de economische malaise doet ook hier haar invloed gelden. Momenteel (1985) telt de TZC een veertiental leden met een eigen zweefvliegtuig. Karel Tibbe vliegt met een ex-clubkist, de PH-291. Het omge-keerde komt ook voor, een ASW-19 (PH-593) is door de TZC van een stel clubleden (Rob Broerse, Jan Kuipers en Hans van der Star) gekocht. Eén kist is éénmans-bezit, de Astir van Fransois van Haaff. De DG-100 is het bezit van een gelegenheidscombinatie. Jan Heerink heeft samen met Hans Bekker een Ka-6 (PH-364).

Een verhaal apart vormt verder de vloot van Jan Heerink en Johan Hartkamp. Die bestaat uit een Ka-6 (PH-401) en een V-20 (PH-90). Deze laatste is een vooroorlogs prestatietoestel van Nederlands ontwerp en fabrikaat. Het overleefde de oorlog, doch werd in 1962 als gevolg van een stevige kraak op Teuge, na 24 dienstjaren afge-schreven. Voor 200 gulden kochten Heerink en Hartkamp de resten en in 1965, na veel vakkun-dig herstelwerk, vloog het toestel weer. Nadien heeft het nog enkele jaren op Schiphol in het luchtvaartmuseum Aviodome gestaan. Begin 1985 kwam het weer terug op Twente. Voor beide Ka-zessen geldt eenzelfde verhaal. Ook die zijn na een kraak gekocht en met veel toewijding her-steld tot niet van nieuw te onderscheiden zweef-vliegtuigen. Hans Bekker is bezig een Sagitta op te knappen. Wanneer die zal vliegen is nog onzeker.

3

Vliegtuigen en startmiddelen



Het eerste vliegtuig

HET EERSTE VLIEGTUIG VAN de Twentse zweefvliegers was de A.Z.1 met de registratie PH-8. Deze Zögling was in 1933 door de afdeling zweefvliegen van de TAC besteld bij de bouwafdeling van de Amsterdamse Club voor Zweefvliegen. Deze bouwafdeling was een onderafdeling van de ACvZ en hier werden zo'n 15 Zöglings gebouwd. Als mentor van de bouwafdeling trad op de vooraanstaande vliegtuigbouwer en helikopterdeskundige Ir. A.G. von Baumhauer en verder maakte ook J.K. Hockstra er deel van uit. De Zöglings werden hier in licentie gebouwd naar een ontwerp van Lippisch en Stamer.

De PH-8, de voor Twente bestemde Zögling, was in april 1933 gereed en heeft nog op de Hiswa gestaan in de stand van de ACvZ en de Commissie Zweefvliegen van de KNVvL alvorens het toestel naar Twente werd overgebracht. Na aankomst op Twente werd het toestel met enig ceremonieel gedoopt.

De Zögling was een eenpersoons lesvliegtuig waarvan in een groot aantal landen maar liefst 50 verschillende uitvoeringen met steeds andere namen in gebruik zijn geweest. A.Z. bijvoorbeeld staat voor Amsterdamse Zögling. Het toestel had een spanwijdte van ruim 10 meter met een vleugelkooie van anderhalve meter. Het geheel was gemaakt van hout en linnen, verstevigd met spanraden. De romp, met een lengte van bijna zes meter, was geheel open en de vlieger zat voor op de romp op een zitje bovenop de schaats. Van



De doop van de Zögling PH-8. V.l.n.r.: Noordenbos met zoon, Oosterveld, Bosman, Levers, Brettschneider, F. Rokker (half zichtbaar), Rosenboom, Sachs, Eitink en mevr. Noordenbos (met bloemen).

enige bescherming of comfort was geen sprake. De vliegtijd werd vooral in het begin uitgedrukt in seconden in plaats van in minuten.

De rubberkabelstart

Deze korte vluchten werden veroorzaakt door de startmethode die in die jaren werd gebruikt: de rubberkabelstart. Net als de gehele zweefvliegsport was ook deze startmethode overgenomen uit Duitsland. In het heuvelachtige Duitsland werden er goede resultaten mee geboekt maar dit startmiddel was eigenlijk niet geschikt voor het vlakke Nederland.



De rubberkabelstart.



De rubberkabelstart werkte als volgt: het vliegtuig werd op een 10 meter lange, met zeep ingesmeerde startplank geplaatst. Achter de startplank werd een stalen kurketrekker de grond ingedraaid met een boven de grond uitstekend stalen oog. Hier werd een touw door gestoken dat om een in de staart van het vliegtuig gemonteerde stalen dwarspen werd geslagen. Eén man kon zo, zittend bij de staart van het vliegtuig, tijdens het uittrekken van de rubberkabel, het vliegtuig in bedwang houden en op commando loslaten. Aan de voorzijde van het vliegtuig, aan de neushaak, werd de 100 meter lange rubberkabel bevestigd met een stalen ring die de kabel in twee helften van 50 meter verdeelde. De beide uiteinden van de rubberkabel werden verlengd met 10 meter touw waaraan de zogenaamde "lijntrekkers", zes links en zes rechts, zich opstelden.

Wanneer de vlieger stevig in de riemen zat met de voeten goed op het voetenstuur, riep hij: "Achter klaar?" en wanneer de man achter dit bevestigde, stelden de lijntrekkers voor het vliegtuig zich, op aanwijzing van de vlieger, in een V-vorm op. Dit moest zeer nauwkeurig gebeuren, want de hartlijn van de V bepaalde de richting waarin het vliegtuig werd opgetrokken en dus ook de plaats waar het zou landen. Had de V de gewenste richting, dan gaf de vlieger het commando: "Uitlopen" gevolgd door het commando: "Looppas". Als de kabel voldoende uitgerekt was riep de vlieger: "Los!" en dan schoot het vliegtuig als een steen uit een katapult met een snelheid van ongeveer 75 km per uur voorwaarts. De lijntrekkers bleven rennen en waaierden naar links en rechts uit om niet in de landingsrichting van het vliegtuig te komen. Als de kabel ontspannen was viel de kabelring vanzelf uit de open starthaak. De Twentse zweefvliegers maakten ook nog gebruik van een variant op de traditionele rubberkabel start. Om een grotere hoogte te bereiken werd de rubberkabel vanuit de punt van de "V" verlengd met een staalkabel van 50 of 100 meter.

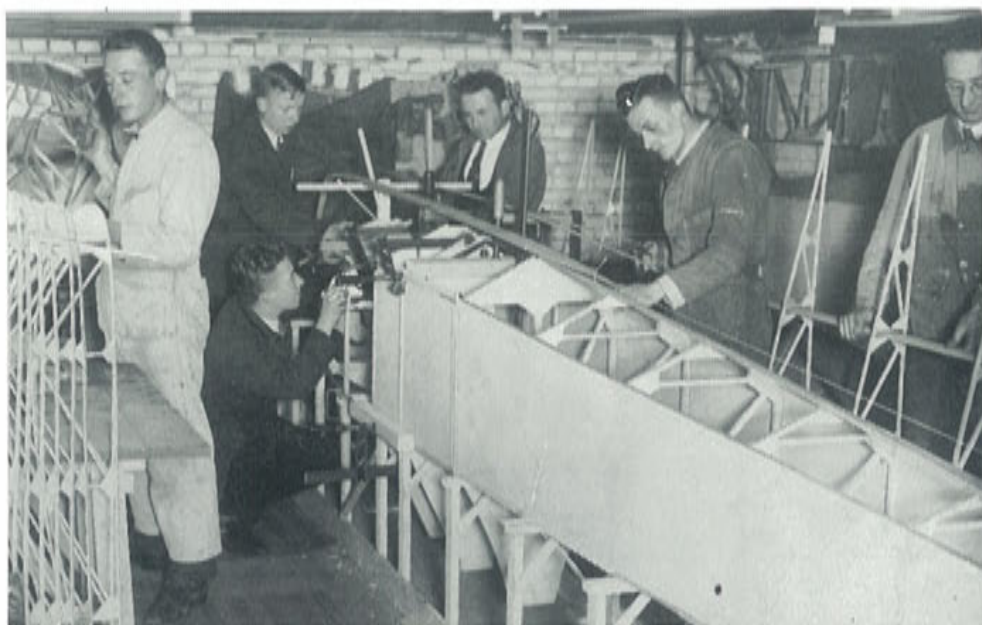


De ESG met romp tijdens grondtransport.

De bedoeling was nu dat het vliegtuig wegdraaide langs een heuvel of duinrug om in de hellingwind verder te zweven of het dal in te glijden. Langs de kust en in heuvelachtig terrein werden zo, ook in Nederland, heel mooie vluchten gemaakt. Verder landinwaarts, zoals bijvoorbeeld op Twente, liet de rubberkabelstart slechts kleine sprongetjes toe. Een groot voordeel van deze startwijze was de geweldige teamgeest die erdoor werd gekweekt. De hele dag liepen veertien man te zwoegen om een clubgenoot voor een luttel aantal seconden de lucht in te krijgen.

De eerste kraakjes

De rubberkabelstart met zijn hoge startsnellheid en lage vlieghoogten leverde alle ingrediënten voor kraakjes. En die werden dan ook veelvuldig gemaakt. Vaak ging het mis in de landing. De naam "Stoothavik" waarmee de Zögling was getooid, gaf vrij aardig de landingstechniek van de heer Lempersz aan. Lempersz, machinist bij de N.S. en zweefvliegtuigtechnicus, was zeer geïnteresseerd in luchtvaart en had zich als een van de weinigen grondig verdiept in aerodynamica. Er werd beweerd dat dit de reden was dat hij niet zo



De bouw van de Houtduif bij Meenderman. V.l.n.r.: Bosman, Brettschneider, Hoogenkamp, Lempersz, Wijkens en Aussen.



De ESG in 1946. V.l.n.r.: Rein Sybranda, Bob Simons en Jan Eitink.

goed vloog. Tijdens de vlucht concentreerden zijn gedachten zich meer op de aerodynamische gebeurtenissen die zich rond de vleugels afspeelden dan op de stuurknuppel.

Op een dag toen hij met de rubberkabel was gestart, dook het toestel opeens fel naar beneden en raakte, nog voordat de vlieger de juiste conclusies uit de liftformule had kunnen trekken, met grote kracht de grond. Lempersz schoot uit de riemen, smakte op het gras, sprong op en rende in wilde paniek, vrezend dat de Zögling hem achterna kwam, het bos in.

Gevolg van zo'n kraak was dat er geruime tijd niet gevlogen kon worden. Eén vliegtuig kapot betekende de hele vloot kapot. Meestal werd met man en macht gewerkt om de schade weer te herstellen. En als dat nodig was om de volgende dag weer te kunnen vliegen werd desnoods de hele nacht doorgewerkt.

"De Houtduif"

Al spoedig ontstond de behoefte aan een tweede vliegtuig. Liefst een vliegtuig dat ook geschikt was voor het vliegen van prestaties.

Geld voor de aankoop van een nieuw toestel was er niet. Het ledental was nogal beperkt en de meeste leden waren ook niet erg kapitaalkrchtig. Daar kwam nog bij de moeilijke economische situatie in de jaren dertig. Maar wat de zweefclub in die jaren aan financiën miste kon ruimschoots met vakmanschap worden gecompenseerd. Als het kopen van een vliegtuig te duur was kon men



Enige TZC-leden in 1946. V.l.n.r.: Martin Langkamp, Ina Dorenbos, Ronny Dorenbos, N.N. Bosma, Rein Sybranda, Jan Eitink, Dick Kottier.

er toch zelf een bouwen? Aldus werd besloten. De keuze viel op het type Grunau Baby II, in die tijd een prestatietoestel.

Er werd spoedig begonnen met de benodigde voorbereidingen zoals overleg met de Luchtvaartdienst en J.K. Hoekstra die de benodigde bouwtekeningen leverde. De aannemer Meenderman in de Leliestraat stelde een bouwzolder beschikbaar. De bouw, waaraan alle leden meehielpen, stond onder leiding van de bouwgroep. Bouwleider was Henk Lempersz, de belangrijkste bouwers waren de loodgieters Bosman, Hoogenkamp en Aussen en de timmerlieden Wijkens en later ook Altena. Het werk van de timmerlieden was gemakkelijk van dat van de loodgieters te onderscheiden. De loodgieters, die zo uit hun werk naar de bouwzolder gingen, lieten namelijk op ieder latje dat ze aanraakten "loodzwarte" vingerafdrukken achter. Eitink verzorgde in zijn machinefabriek alle metalen delen voor het vliegtuig zoals de ontkoppelhaak en de beslagen. De bouwzolder bij Meenderman was zeer klein en slecht te ventileren. Wanneer er gelakt werd raakten de bouwers al gauw bedwemd. Eens moest men Bosman, half bewusteloos, uit de romp halen. Bovendien werd de bouwzolder slechts verlicht met petroleumlampen. Wegens brandgevaar kon hier dus 's avonds niet gelakt worden. Dit gebeurde later dan ook vooral in de werkplaats van Coert Aussen.

Met uitzondering van Heerink, Hartkamp en Bekker, kunnen slechts weinigen van ons zich een goede voorstelling maken van de geweldige omvang van het project dat hier werd gestart. Uit een stapel hout, wat metaal, een paar vierkante meter linnen, en wat potten lijm en spanlak ontstond een luchtwaardig zweefvliegtuig.

De Luchtvaartdienst hield de bouw scherp in de gaten. Steeds als een bepaalde fase was voltooid, bijvoorbeeld de romp was gereed om bekleed te worden, kwam een inspecteur de zaak bekijken. Om zo weinig mogelijk tijd te verliezen met wachten op deze controles werd steeds zoveel mogelijk werk tegelijk getoond. Als alles in orde was kon met de volgende fase worden begonnen. Door zelf een vliegtuig te bouwen werd natuurlijk een aanzienlijke hoeveelheid geld uitge-

spaad. Toch was ook de zelfbouw bepaald niet gratis. De belangrijkste bron van inkomsten werd gevormd door de contributies. Daarnaast werd natuurlijk nog wel het een en ander geritseld. Eitink berekende zelden werk dat hij in zijn machinefabriek voor de zweefclub liet verrichten. En als hij het al deed steevast te weinig. Ook tandarts Noordenbos vulde wel eens gratis een holle kies van een houthandelaar of textielondernemer op voorwaarde dat de zweefclub een bepaalde hoeveelheid hout of linnen kreeg. Dan waren er verder nog de verschillende donaties. Zo werd stukje bij beetje het kapitaal vergaard waarmee de bouw kon worden gefinancierd.

Eind 1935, na vele lange maanden zwoegen en zweten, was de bouw voltooid. De Luchtvaartdienst gaf de benodigde bescheiden, zoals Bewijs van Luchtwaardigheid en Bewijs van Inschrijving af en op 27 december verscheen het volgende bericht in de krant:

JONGELUI BOUWDEN FRAAI ZWEEFVLIEGTUIG.

Geslaagde proefvlucht te Enschede.

DE GRONAU BABY II DE LUCHT IN.

ENSCHDEDE, 27 Dec. — Het in een timmermanswerkplaats aan de ellestraat te Enschede vervaardigde zweefvliegtuig, het eerste in Nederland gebouwde prestatietoestel, de „Grunau Baby II“, is dezer dagen gereed gekomen. Het is door leden van de Twentsche Zweefvliegclub zelf vervaardigd, die er onmiddellijk een proefvlucht mee wilden laten maken.

Per vrachtwagen werd het toestel naar het wit besneeuwde vliegveld getransporteerd. Tijdens het afladen kwamen de eerste bewonderaars: het vliegveldpersoneel stond sprakeloos. Uit de mond van den heer Van der Graff, den instructeur der N.S., ontvingen de jeugdige instructeurs het compliment: „Menig vliegtuigbouwer kan hier komen leeren, hoe triplex geplakt moet worden.“

In den namiddag, toen de „Grunau Baby II“ voor het eerst geheel gemonteerd was, konden de jeugdige constructeurs niet meer wachten met invliegen. Met toestemming van den heer v. d. Graff besteeg de instructeur, H. Sachs, het toestel, de startwagen werd aangeslagen en de „Baby“ maakte voor het eerst zijn uitstapje over het vliegveld. Eerst langzaam naar den overkant, den kop in den wind, honderd meter staalkabel tusschen auto en toestel en voort ging het over het donzen dek. De wagenwielen slipten en gooiden een wolk van sneeuw op. Oe instructeur zag haast niets meer. Plotseling hield het hobbelen op... de „Baby“ was haar eerste luchtreis begonnen...

De instructeur steeg vijf meter, trok toen de haak los en rustig planeerde de hageleuwe vogel langs den auto.

De proefvlucht was zeer goed geslaagd. De jeugdige bouwers waren zichtbaar ontroerd.

TWENTSCHE ZWEEFVLIEG CLUB

SECRETARIAAT: Cent v.d. Lindelaan 43 ENSCHDEDE

Hiermede hebben wij de eer U uit te noodigen bij de doop van ons zweefvliegtuig:

„GRUNAU BABY II“

welke zal plaats hebben op Zondag 2 Februari a.s. om 11.30 uur op het vliegveld Twenthe.

De doopplechtigheid zal worden verricht door Mevrouw M. G. van Heek-Roelvink.

Dit geheel door onze leden gebouwde prestatie-toestel heeft met succes de proeven voor het luchtvaardigheidsbewijs afgelegd.

Wij hopen na afloop der plechtigheid U meerdere vluchten te kunnen demonstreeren.

Uwe aanwezigheid zal door ons zeer op prijs gesteld worden.

Namens het bestuur:

Dr. Ing. K. Prett

Secr.

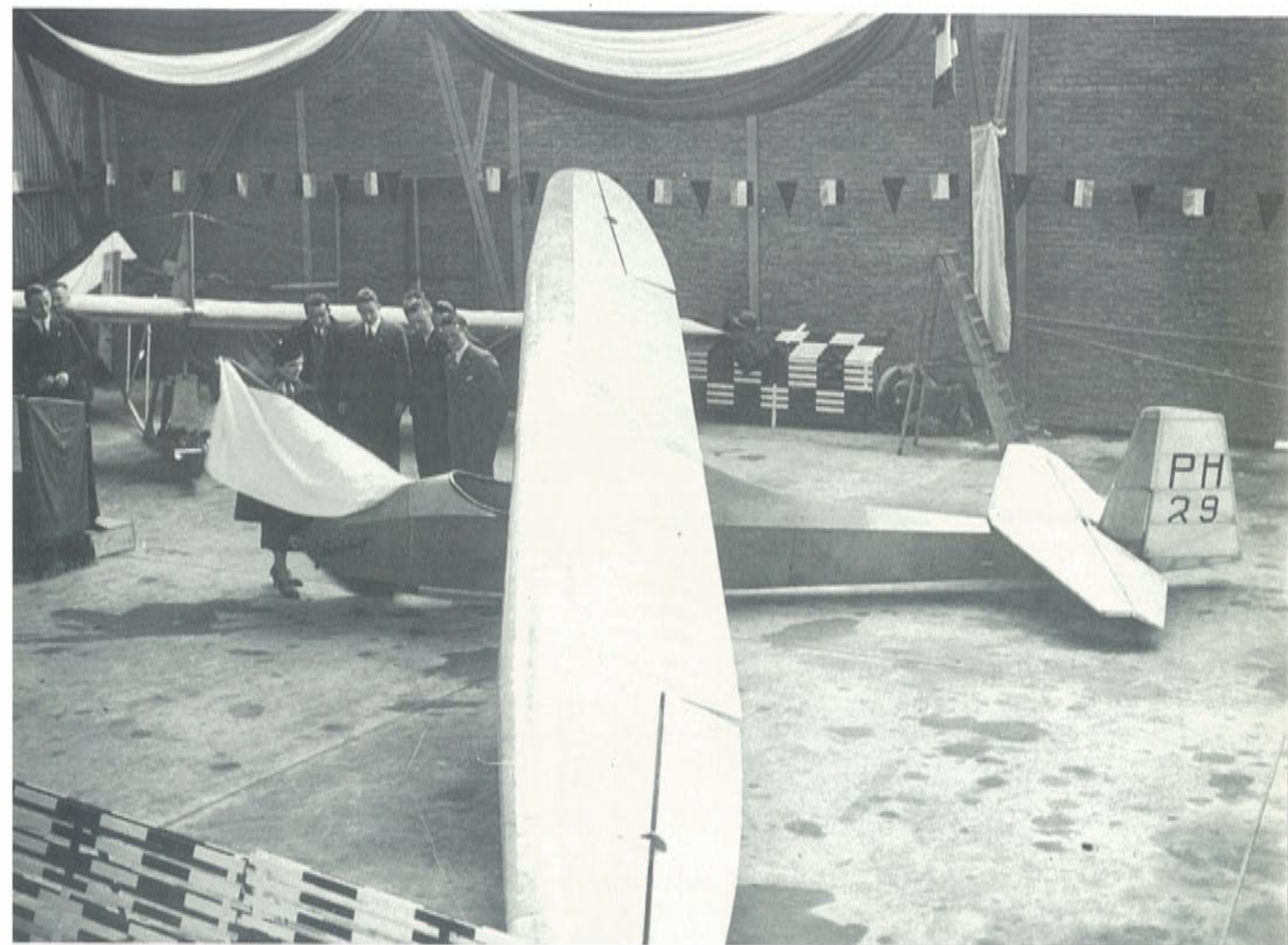
Enschede, 23 Jan. 1936.

Op 23 januari 1936 verzond de TZC, trots als een jonge vader, uitnodigingen tot het bijwonen van de doopplechtigheid van de Grunau Baby op zondag 2 februari. In een feestelijk versierde hangar doopte mevrouw Van Heek-Roelvink de PH-29 officieel met de naam "Houtduif" door een vlag weg te nemen die de op de neus geschilderde naam bedekte.

Deze kleine ceremonie aan het begin van het jaar 1936 in de hangar van vliegveld Twente betekende de eerste belangrijke mijlpaal in de geschiedenis van de kort daarvoor opgerichte Twentsche Zweefvlieg Club. De Houtduif was het bewijs van de juiste zweefvliegmentaliteit: initiatief, de bereidheid hard te werken en een geweldig enthousiasme voor het vliegen. Na de oorlog werd de registratie PH-29 veranderd in PH-86. In 1961 werd de Houtduif wegens hoge ouderdom uit de vaart genomen: de RLD achtte het toestel niet langer luchtwaardig. In 1964 vond de "feestelijke verbranding" van de Baby plaats, Bertus van der Salm was de brandstichter. Jammer, het luchtvaartmuseum zou er nu best blij mee zijn geweest.

Na de voltooiing van de Houtduif zijn nog een aantal bouwopgingen ondernomen. Er werd onder andere gebouwd in de schuur bij het landhuis van Noordenbos, de "Eschbekke" nabij het huidige Zuidkamp en bij Eitink. Een compleet vliegtuig is echter nooit meer afgeleverd.

TWENTSCHE ZWEEFVLIEG CLUB	
SECRETARIAAT: Cent v.d. Lindelaan 43 ENSCHDEDE	
BEWIJS VAN LIDMAATSCHAP 108	
(Lid - Donateur)	
KWARTAAL I	<i>[Handwritten signature]</i>
KWARTAAL II	<i>[Handwritten signature]</i>
KWARTAAL III	<i>[Handwritten signature]</i>
KWARTAAL IV	<i>[Handwritten signature]</i>
Handtekening v.d. Lid: <i>[Handwritten signature]</i>	
Dit bewijs is alleen geldig en geeft slechts recht van toegang tot het vliegveld en deelname aan de oefeningen, indien het desbetreffende kwartaal door de penningmeester is getoekend.	



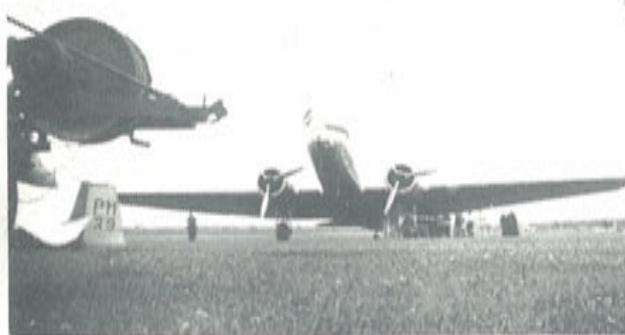
*In een feestelijk versierde hangar doopt mev.
Van Heek-Roelvink de PH-29 met de naam Houtduif.
Op de achtergrond is de Zögling te zien.*



Roelof Rosenboom als militair voor de Houtduif.



De sleepauto van de TZC met v.l.n.r.: Bosman, Wijkens, Brettschneider, J. Rokker, F. Rokker en Rietman. Achter de auto is zichtbaar de sleepkabelbevestiging met ont-koppelhaak en kabelhaspel.



De sleepkabelinrichting van nabij gezien. Op de achtergrond de Ulver.

De autosleepstart, de autolierstart en de vliegtuigsleepstart

Tot 1935 is op Twente gebruik gemaakt van de rubberkabelstart. In dat jaar werd het eerste mechanische startstelsel, de autosleepstart, ingevoerd. Hierbij werd het vliegtuig door een rijdende auto opgesleept.

Twente, in die tijd een grote grasvlakte zonder banen of begroeiing, was zeer geschikt voor deze manier van starten. De autosleepstart vereiste namelijk een groot en vlak terrein zonder hobbels en drassige stukken. Iedere versnelling of vertraging van de auto betekende voor het vliegtuig of een ruk aan de kabel of een slap hangen van de kabel waardoor deze uit de haak kon glijden. Een tweede vereiste voor deze startmethode was een grote, zware, open auto, goed afgeveerd en gemakkelijk te schakelen zodat zonder horten en stoten de snelheid kon worden opgevoerd. De TZC maakte daarvoor gebruik van een viercilinder Hudson uit 1926.

Voor beginners werd gebruik gemaakt van een kabel met een lengte van 50 meter. De stalen kabel, met een dikte van 3 à 4 mm, was zowel aan het vliegtuig als aan de auto bevestigd met een ont-koppelhaak. De haak aan het vliegtuig bleef open, zodat, wanneer de gewenste hoogte was bereikt en de auto snelheid minderde, de kabel

vanzelf uit de haak viel. Daarnaast kon de vlieger ook zelf ont-koppelen. De haak aan de auto was gesloten en werd door de instructeur bediend. De instructeur zat tijdens de autosleepstart steeds achterstevoren in de open auto en kon tegelijkertijd zowel de vlieger als de chauffeur instructies geven. De communicatie met de vlieger ging met behulp van tekens. Een arm omhoog betekende bijvoorbeeld: knuppel naar achteren halen, armen gekruist boven het hoofd: ont-koppelen, armen gespreid: vlak leggen enzovoort. Bij leerlingen bleef, ook na het ont-koppelen, de auto voor het vliegtuig rijden zodat ook tijdens de vrije vlucht de instructeur aanwijzingen aan de leerling kon blijven geven.

Voor gevorderden werd gebruik gemaakt van een kabel met een lengte van 150 meter. Hiermee kon voldoende hoogte worden bereikt voor het vliegen van het A-brevet. Voor het B-brevet werd een 300 meter lange kabel gebruikt.

Vergeleken met de rubberkabelstart betekende de autosleepstart natuurlijk een geweldige vooruitgang. De vluchtduur liep sterk op en door het vliegtuig per auto over het veld te transporteren van landingsplaats naar startplaats, kon ook veel sneller gewerkt worden, en werden dus per dag veel meer vluchten gemaakt. Ook het geven van instructie kon eenvoudiger en beter geschieden. Zowel tijdens sleepoefeningen, waarbij de leer-

ling niet van de grond kwam maar alleen over het terrein werd voortgesleept om te leren het vliegtuig horizontaal te houden, de zogenaamde "sledevaarten", als tijdens vlieg oefeningen, was steeds visueel contact tussen leerling en instructeur mogelijk.

Op de foto is de Hudson sleepauto van de TZC te zien. Achter aan de auto is een stalen frame bevestigd met in het midden daarvan een kabelrol. Aan de achterkant van dit frame zit de ontkoppelhaak die vanuit de auto door de instructeur bediend kon worden.

De autosleepstart werd in 1936 vervangen door de autolierstart. Deze startmethode lijkt veel op de lierstart zoals wij die kennen. Praktisch waren er toch wel wat verschillen.

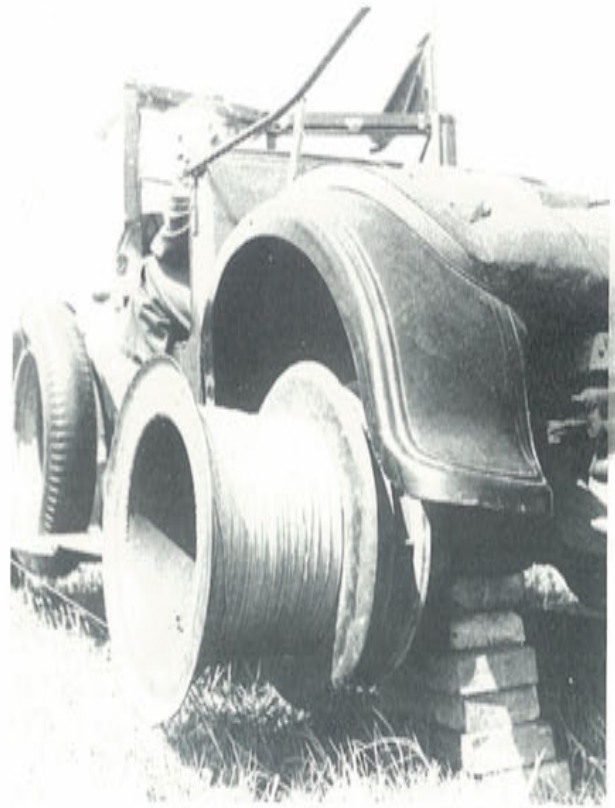
Bij de TZC werd het zogenaamde trommelwielstelsel toegepast. Op het achterwiel van de lierauto werd een trommel bevestigd en het wiel werd opgekrikt, zodat het vrij kon draaien wanneer de motor werd gestart en in de versnelling gezet. Voor de goede geleiding van de kabel op de trommel was aan de voorkant van de auto een viertal geleiderollen geplaatst. Hier bevond zich ook het stalen kapmes.

Een moeilijkheid van het lieren met een auto was het overschakelen. Bij de autosleepstart bestond al de mogelijkheid dat de kabel uit de open ontkoppelhaak van het zweefvliegtuig viel. Bij de lierstart gebeurde dit nog veel gemakkelijker. Veel hing hier af van de schakeltechniek van de chauffeur.

Het rendement van de kabellengte was bij de autolierstart erg slecht vergeleken bij de autosleepstart. Met 1000 meter kabel werd slechts een hoogte van 200 meter bereikt.

Het grote voordeel van de lierstart was dat door het starten met een stilstaand startmiddel de start rustig en gelijkmatig, zonder horten en stoten, kon verlopen. Er werd steeds een zodanige hoogte bereikt dat een circuit kon worden gevlogen en het voortdurende terug slepen van vliegtuigen over het veld kon op deze manier worden voorkomen. De startproductie kon dus belangrijk worden opgevoerd.

Voor het uitrijden van de kabels had de TZC een aardige oplossing gevonden. Eén van de leden, Rosenboom, sergeant bij de bereden troepen, kreeg als deskundige opdracht voor dit doel een motor aan te schaffen. Voortaan werd kabel gere-



Het trommelwielstelsel ten voeten uit.

den met een motor van het type Indian. Later werd de Indian vervangen door een sterkere motor van het type Harley-Davidson.

Al gauw bleek dat de motor ook uiterst geschikt was om dames het hoofd op hol te brengen. Niet zelden werd een aardig meisje uit het toeschouwerspubliek uitgenodigd om op het stuur van de motor plaats te nemen en een rondje mee te rijden.

De lierstart betekende een principiële verandering in het vliegbedrijf. Voor die tijd kon de instructeur het hele gebeuren op het veld overzien en zo nodig corrigerend ingrijpen. Maar wat gebeurde er waar zijn toezicht ontbrak? Bijvoorbeeld dit. Op een mooie zomerdag stond op de startplaats een instructeur de voor het starten benodigde vlaggesenen naar de lierman te geven. Er gebeurde niets. Ook na herhaalde pogingen bleef de kabel bewegingsloos in het gras liggen. Uiteindelijk werd besloten een onderzoek ter plaatse in te stellen. De lier bleek verlaten. Een eindje verder in het koren werd de lierman aange-



Grondtransport van de Houtduif.

troffen met een dame verwickeld in activiteiten, die niets met zweefvliegen te maken hadden (en hier derhalve buiten beschouwing dienen te blijven). De voorzitter Eitink vond dat ook en verwijderde betrokken jongeman voor drie maanden van het veld. Het kwam overigens veel meer voor dat zich dames ophiielden in de omgeving van de lier. In het zweefvlieg jargon werden zij aangeduid met "liertrutjes".

Voor de autolierstart werd gebruik gemaakt van een Cadillac uit 1928. Deze Cadillac was zijn carrière bij de TZC begonnen als opvolger van de Hudson en werd, toen de autosleepstart werd afgeschaft, omgebouwd tot lier. Later werd de Cadillac vervangen door een Fordsonlierauto. Totdat in 1956 een echte lier beschikbaar kwam is steeds het voornaamste startmiddel de autolier geweest.

Incidenteel werd ook voor de oorlog al gesleept. De D.H. 60 "Moth" waarmee dit gebeurde, de PH-ASU, was eigendom van Noordenbos, die zowel lid was van de TZC als van de Aeroclub. Volgens hem betekende ASU: "André (Noordenbos) Slept U". De helft van de kosten van het slepen nam hij voor zijn rekening, de andere helft werd betaald door de zweefvliegclub die de leden hiervoor startgeld in rekening bracht.

De "Einheitsschulmaschine Grunau"

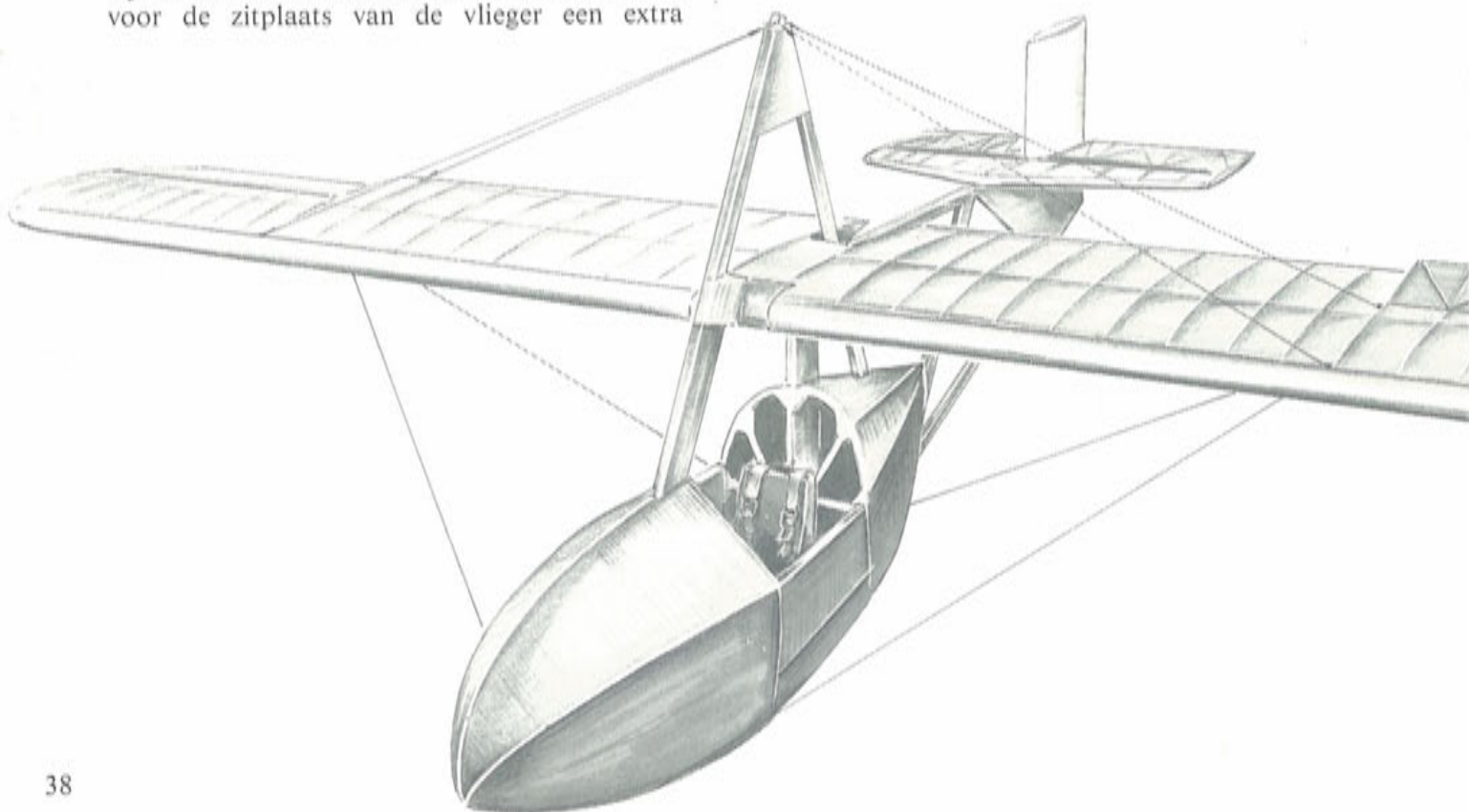
Voor de oorlog werd de TZC vloot nog uitgebreid met een derde toestel van het type E.S.G., de PH-72. Zowel qua uiterlijk als wat betreft prestaties lijkt de E.S.G. veel op de Zögling. Het belangrijkste verschil in constructie was dat de E.S.G., voor de zitplaats van de vlieger een extra



rompspant had. Deze kon dienst doen als "prik keldraadstang" en als houvast, zowel in letterlijke als figuurlijke zin. De vlieger kon zich er aan vast houden en kreeg, met de spant voor zijn neus wat meer het gevoel "in" een vliegtuig te zitten dan er bovenop. De Duitsers noemden deze spant "Schädelspalter". Ook een aantal Twentenaren moesten tot de pijnlijke conclusie komen dat de spant bij een harde landing inderdaad dit effect had.

De vliegeigenschappen van de E.S.G. waren goediger dan die van de Zögling. Het toestel reageerde traag op de stuurbewegingen en viel niet onverwacht weg wanneer te langzaam werd gevlogen.

Bij de ESG was een rompje gefabriceerd, het zogenaamde "eitje". Deze romp, of eigenlijk was het niet veel meer dan een omhulsel rond de zitplaats van de vlieger, kon worden aangebracht wanneer oefeningen voor het B-brevet werden gevlogen. Door de romp nam de weerstand sterk af en verbeterde zowel de glijhoek als de manoeuvreerbaarheid.



De sololesmethode

Totdat in 1954 de eerste tweezitter op Twente kwam werd opgeleid volgens de sololesmethode. Dat deze methode zolang gevolgd werd had twee redenen. In de eerste plaats kon de TZC zich financieel geen tweezitter veroorloven. En in de tweede plaats vereiste een tweezitter een krachtig startmiddel waarmee het toestel niet alleen los kon komen maar ook nog naar een behoorlijke hoogte kon worden gebracht. Voor zinnig instructie geven volgens de DBO-methode is op zijn minst een vluchtduur van enkele minuten nodig.

Bij de TZC is ruim twintig jaar gebruik gemaakt van de sololesmethode. Een leerling begon zijn zweefvliegcarrière met grondoefeningen. Het eerste wat hij leerde was het zogenaamde "horizon houden". Hij werd stevig in de riemen gesespt en moest proberen met de knuppel het toestel horizontaal te houden. De instructeur aan de tip bewoog onverwacht de vleugels omhoog en omlaag en keek dan hoe de leerling reageerde. Als dit goed verliep werd begonnen met de sledevaarten. Het toestel werd langzaam over het veld getrokken en naast de bediening van de rolroeren kwam hier ook de bediening van het richtingsroer aan de orde. De knuppel bleef gedrukt. De sledevaart was eigenlijk het enige wat op de grond

geoefend kon worden en dit werd dan ook uitvoerig gedaan. Als ook dit goed ging kwam het grote moment. Voor het eerst mocht de knuppel in de vliegstand worden gezet en werd een "vlucht" gemaakt tot een hoogte van wel 60 cm en met een duur van wel vier seconden! Wij kunnen ons dit moeilijk voorstellen maar voor een zweefvlieger in die dagen was dat het belangrijkste moment in zijn leven.

Stapje voor stapje werd de hoogte opgevoerd. De volgende belangrijke mijlpaal was het bereiken van de hoogte van 10 meter waarbij voor het eerst over de hangar gekeken kon worden. Dit was zo'n geweldige sensatie dat de leerling soms bijna vergat te landen, te laat afving en bonkend op de aarde terugkeerde. Over dit soort ervaringen werd in het clubhuis 's avonds nog uren nagepraat. Iemand die zo iets had meegemaakt was zo ongeveer een luchtheld.

Het eerste brevet dat werd uitgereikt was het A-brevet. Hiervoor moesten twee rechtlijnige vluchten van 20 seconden of één rechtlijnige vlucht van 30 seconden worden gevlogen in een van tevoren opgegeven richting.

Voor het B-brevet moesten vijf vluchten worden gemaakt. Bij elke vlucht moest of een S-bocht (wanneer was gestart met de rubberkabel) of een volledige cirkel worden gevlogen (in geval van mechanische start). Bovendien moest de vluchtduur minimaal 60 seconden bedragen. Dat betekende dat het toestel ongeveer op een hoogte van 200 meter gebracht moest kunnen worden. Het C-brevet vereiste een vlucht van minimaal vijf minuten boven een gegeven hoogte en dat was dus per definitie een thermiekvlucht.



Of een leerling een bepaald brevet haalde was niet alleen afhankelijk van zijn eigen kunnen, maar werd ook in belangrijke mate bepaald door het beschikbare startmiddel. Met de rubberkabel was het vliegen van een C-brevet op Twente niet mogelijk.

In de tijd van de E.S.G. en de Zögling begon de opleiding bij de TZC met de autosleepstart. Na de grond oefeningen en de eerste zelfstandige vluchtjes ging de leerling verder op de Zögling voor het beoefenen van bochten. Wanneer hij eenmaal circuits vloog begon hij met het maken van laplandingen. De bedoeling was hier dat hij het vliegtuig zo dicht mogelijk bij een lappenkruis neerzette. Als hij deze techniek goed beheerste kon hij worden overgelest naar de Baby.

Wanneer we de sololesmethode vergelijken met het huidige dubbelbesturingsonderricht dan valt op dat het huidige systeem niet alleen veel effectiever, maar ook veel veiliger is. Over het algemeen leidt een tweezitter die wordt ingezet voor instructie een lang en kraakvrij bestaan. De Zögling en de diverse ESG's en Baby's die bij de TZC hebben gevlogen zijn alle meermalen gekraakt.

In tegenstelling tot de sololesmethode begint het dubbelbesturingsonderricht niet laag bij de grond maar hoog in de lucht. Daar ontvangt een leerling zijn eerste vlieglessen. En pas als hij het bovenwerk beheerst begint hij met het beoefenen van starts en landingen. Wanneer een DBO leerling solo gaat heeft hij "alles" al eens meegeemaakt. Hij weet hoe een kabelbreuk aanvoelt en hoe daarop gereageerd moet worden, hij herkent een overtrek en weet hoe te corrigeren, en hij kent de herstelprocedure om uit een vrille te komen. Hij hoeft dit allemaal niet zelf te ontdekken zoals zijn voorganger die "solo" werd opgeleid dat wel moest.

Bij de sololesmethode leerde de leerling zich, onder begeleiding van een instructeur die op geen enkele manier kon ingrijpen, als het ware zelf vliegen. En, net als de luchtvaartpioniers, veroverde ook hij het luchtruim alleen. Hij was daarover dan ook net zo enthousiast als zij.

Dit systeem werkte natuurlijk kraken in de hand. Voortdurend werd laag bij de grond gevlogen door zeer onervaren mensen. Een hedendaags instructeur zou waarschijnlijk de aanblik van een dergelijk vliegbedrijf niet lang kunnen verdragen. Toch zijn op deze manier vele generaties bekwame vliegers opgeleid. Helaas niet alleen maar om te zweefvliegen.

De Tweede Wereldoorlog en de tijd daarna

De zweefvliedsport in het voor-oorlogse Duitsland, ontstaan als gevolg van het Verdrag van Versailles, werd ook voor heel andere doeleinden gebruikt dan sportieve. Hitler leidde zo zijn vliegers op voor de Tweede Wereldoorlog. De effec-

ten hiervan zouden in Nederland spoedig merkbaar worden.

Kort voor het losbarsten van de strijd en de bezetting werd het zweefvliegen op Twente beëindigd. De eerste bloeiperiode van de TZC was voorbij en het zou tot ver na de oorlog duren voor het weer echt goed ging.

De Nederlandse zweefvliegvlucht werd namelijk in de oorlog gedecimeerd. Tijdens de slag om Arnhem bijvoorbeeld gebruikten de Duitsers de werkplaats van het Zweefvliegcentrum Terlet als paardestal. Ze gooiden alle vliegtuigen die binnen stonden buiten op een grote hoop. De ESG rompjes werden opgestookt als brandhout. De enige parachute van de TZC die zich ook op Terlet bevond ging, met een heleboel ander materiaal, in vlammen op. Met de TZC-vlucht liep het evenmin erg goed af. De Zögling en de ESG overleefden de oorlog niet. De Houtduif gelukkig wel.

Om na de oorlog de Nederlandse zweefvliegers weer de lucht in te krijgen pakte de KNVvL de zaken grondig aan. Spoedig nadat de geallieerden het door de Duitsers in 1940 uitgevaardigde zweefvliegverbod hadden opgeheven, werd van 8 tot 15 september 1945 op het vliegveldje van Van Kuyk Vliegtuigindustrie N.V. te Leende, bij Eindhoven, een zweefvliegekamp georganiseerd. De TZC nam aan dit kamp deel met vijf vliegers en de Houtduif. Het doel van dit kamp was om, na de nodige checkstarts en proeven van bekwaamheid, de verlopen bevoegdheden van instructeurs, startleiders, technici en zweefvliegbewijshouders opnieuw geldigheid te verlenen. De vliegtuigen werden gerepareerd, geïnspecteerd en voorzien van nieuwe Bewijzen van Luchtwaardigheid. Verder werd op dit kamp alle mogelijke hulp, voorlichting en bijstand verleend om de clubs in staat te stellen, althans te proberen de draad weer op te pakken.

De Houtduif keerde naar Twente terug met het nieuwe registratienummer PH-86 en kon dus meteen de lucht in. De autolier verkeerde na de oorlog in zo'n deplorabele toestand dat de eerste tijd alleen gestart kon worden met het oude beproefde middel: de autosleepstart.

Ter ondersteuning van de zweefvliegerij, maar evenzeer om de Nederlandse vliegtuigbouwers aan werk te helpen, stelde de overheid in 1945 een aanzienlijk bedrag aan de KNVvL ter beschikking voor de aankoop van nieuwe zweefvliegtuigen. Bij Fokker plaatste de KNVvL een order van 30 ESG's, 24 Grunau Baby's, 6 Goeviers en 6 Olympia's en bij De Schelde een order van 6 metalen ESG's. Clubs die in aanmerking wensten te komen voor één of meer van deze toestellen dienden zich tot de KNVvL te wenden die ze als eigenaresse in huur uitgaf. De TZC meldde zich niet op tijd, maar dank zij het voortvarende optreden van de toenmalige penningmeester, Van Ulzen, leidde dit niet tot vertraging.



De tweezitter Goevier.

gen. Hij reisde naar Den Haag, bracht bij de KNVvL de wens naar voren alsnog in aanmerking te willen komen voor een ESG. De heren van de Vereniging waren in principe accoord, mits de TZC alsnog een zodanig verzoek indiende. Meteen reisde Van Ulzen door naar Fokker en verklaarde daar dat de KNVvL de TZC een ESG had toegewezen. Fokker zegde alle medewerking toe en beloofde er spoedig een ESG voor de TZC gereed te hebben. Enige dagen later arriveerde bij de secretaris een boze brief waarin de KNVvL zich beklaagde over het eigengereide optreden van Van Ulzen. Weer een paar dagen later kwam er een tweede brief van dezelfde instantie waarin op korzelige toon toestemming aan de TZC werd verleend een ESG bij Fokker te halen hoewel "die reeds voor een andere club gereserveerd was". Aldus geschiedde de eerste naoorlogse vlootuitbreiding.

De vliegende start die de KNVvL de Nederlandse zweefvliegerij na de oorlog had bereid bleek toch moeilijker dan was verwacht. Van de in 1946 door de KNVvL aan de clubs in huur uitgegeven ESG's was in de korte tijd dat er mee werd gevlogen ruim tweederde reeds één maal gekraakt, en een groot aantal reeds tweemaal. In de vijf jaar gedwongen rust was blijkbaar meer ervaring en routine verloren gegaan dan was gedacht. De KNVvL besloot uit oogpunt van vliegveiligheid, maar zeker ook om geloofwaardig te blijven ten opzichte

van de subsidieverlener, tot een krachtig ingrijpen. Er werd voor alle KNVvL vliegtuigen een vliegverbod afgekondigd. Er volgde een algemene ledenvergadering in Utrecht. Hier werd een kamp aangekondigd op Teuge. Op dit kamp werden, midden augustus, alle instructeurs, zweefvliegleders en technici uitgenodigd voor een praktische en theoretische opfrisser. Twente vaardigde Sybranda en Bosman af die beide alle drie de kwaliteiten bezaten. Na controle van een KNVvL inspecteur op Twente mocht de ESG weer de lucht in.

De periode van 1945 tot 1954 was voor de TZC bijzonder moeilijk. Langzaam maar zeker verdween de "hoera, we vliegen weer" stemming van kort na de bevrijding en ontdekte de TZC dat zij naakt was. Het materiaal was slecht, de verschillende autolieren konden met moeite in bedrijf gehouden worden, er werd veel gekraakt en dus weinig gevlogen. Het gevolg was dat het ledental met 30% terugliep. Wat dit voor de inkomsten betekende behoeft geen betoog. Ondanks dat groeide de vloot nog iets. Hoewel sterk wisselend voor wat betreft de PH-nummers van de gehuurde kisten bestond de vloot steeds uit de Houtduif en de ESG die in 1950 door de KNVvL



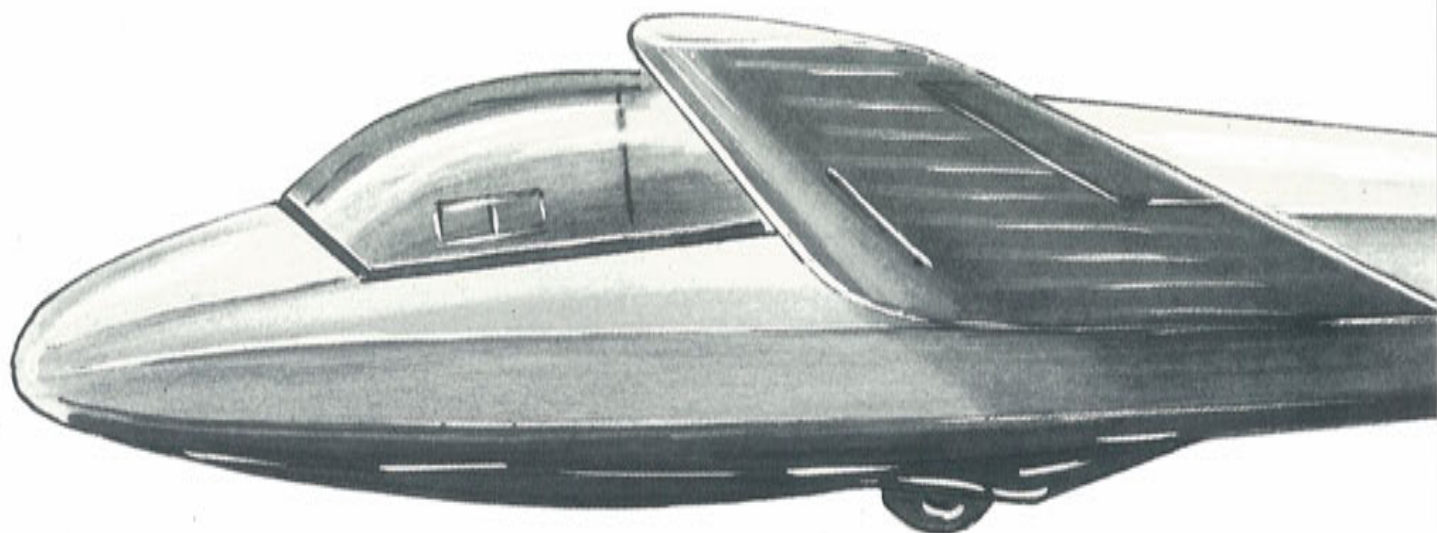
Bertus van der Salm met de Skylark II PH-254 na een buitenlanding. Herford, 1962.

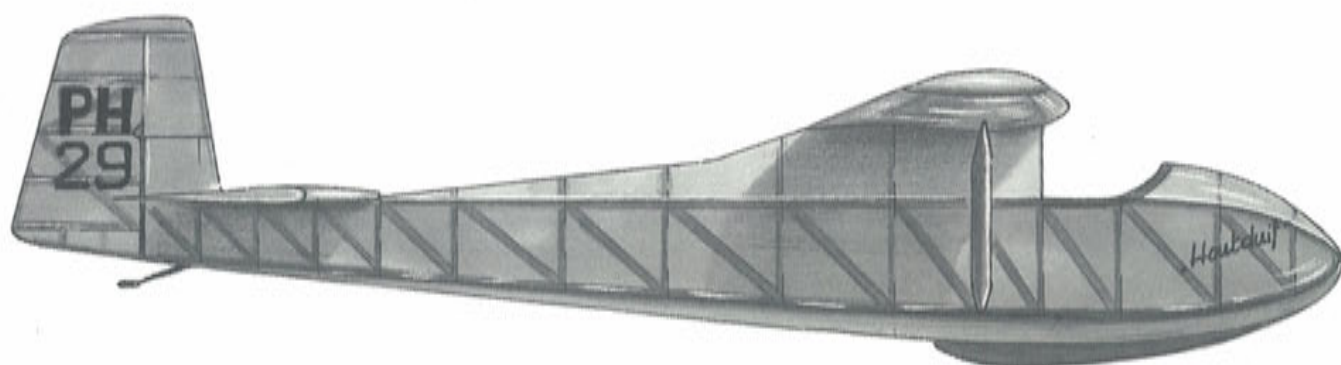
aan de club werd geschonken, met daarnaast een gehuurde Baby. De LSK-club, zoals de KLu-club toen heette, versterkte deze vloot nog met een door haar gehuurde ESG.

De toon in de jaarverslagen uit het begin van de jaren vijftig was somber. Steeds leek de TZC bezig aan het laatste jaar van haar bestaan. Aan de weinigen die toen doorgingen zijn velen nu veel verschuldigd.

Een keer ten goede

Een keerpunt in de geschiedenis van de Nederlandse zweefvliegerij en dus ook in de geschiedenis van de TZC is geweest de overeenkomst tussen de KNVvL en de overheid waarbij onder toezicht van de RLD de Nederlandse zweefvliegsport door de Koninklijke Luchtmacht via de KNVvL werd gesubsidieerd. Net als kort na de



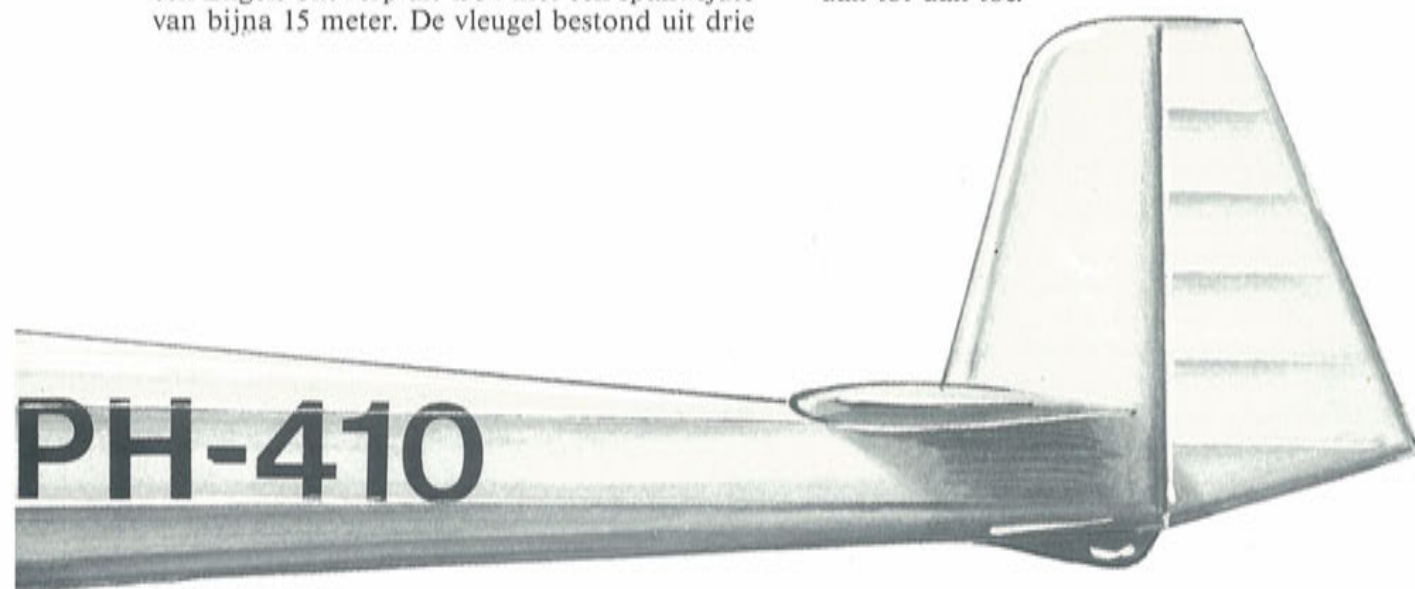


oorlog kwam geld beschikbaar voor de aankoop van vliegtuigen en ander materieel zoals lieren. In het kader van het door de KNVvL opgestelde 10-jarenplan bestelde de Vereniging 6 Goeviers, 10 Skylarks en 10 Grunau Baby's.

Voor de TZC betekende deze overeenkomst het einde van een moeilijke periode en in 1956, toen alle positieve effecten ervan in volle omvang merkbaar werden, kon het bestuur voor het eerst de toekomst weer met vertrouwen tegemoet zien. De sombere, dreigende en waarschuwendende toon uit de jaarverslagen verdween.

Al meteen in 1954 kreeg de TZC een Goevier in huur. Samen met de twee door de TZC en LSK gehuurde Baby's, haar eigen Houtduif en ESG had de club daarmee de beschikking over vijf vliegtuigen. Het jaarlijkse aantal starts schommelde rond de 500. Toen echter in 1956 een WIZ-lier beschikbaar kwam verviervoudigde het aantal starts tot een totaal van 2114. Aangezien in die jaren nog het startgelden-systeem werd gehanteerd betekende dit groeiende aantal starts een geweldige financiële opkikker. In 1957 kreeg de TZC voor het eerst de beschikking over een prestatietoestel: de Skylark II. De Skylark was een Engels ontwerp uit 1954 met een spanwijdte van bijna 15 meter. De vleugel bestond uit drie

loodzware delen. Het middelste deel werd op de romp gemonteerd en de tippen met de ailerons werden er links en rechts aangeschoven. De Skylark had een beste glijhoek van 1:30 bij een snelheid van 74 km per uur. In vergelijking met de Houtduif, met een glijhoek van 1:17 betekende dit dus een ruime verdubbeling. De bedoeling was dat de Skylark startte met een afwerpbaar wiel. Gezien de grote gevaren voor beschadiging van het wiel bij te laat afwerpen en, nog erger, van het vliegtuig bij te vroeg afwerpen werd bij de TZC het wiel alleen gebruikt voor grondtransport. Behalve een goede glijhoek had de Skylark ook wat nare trekjes die nogal overeenkwamen met die van één van zijn opvolgers, de Cirrus. De Skylark overtrok bij 58 km/u zonder enige voorafgaande waarschuwing zeer fel en agressief. Bij thermiekvliegen moest de vlieger, wanneer hij steiler wilde draaien, eerst zeer nadrukkelijk de snelheid opvoeren en pas dan aanrollen en zo voorkomen dat het vliegtuig in een vrille zou vallen. In de landing moest, in tegenstelling tot wat toen de gewoonte was, nauwelijks worden afgevangen. De Skylark bood de TZC de mogelijkheid overland te vliegen op een ruimere schaal dan tot dan toe.





De Rhönlerche. Vlieger Bert Markerink, instructeur Jaap Hazes.

De tweezitters

De tweezitters waarmee de TZC achtereenvolgens instructie gaf waren de Goevier, PH-211 van 1954 tot 1970, de Rhönlerche PH-279 van 1961 tot 1971 en de ASK-13, PH-410 vanaf 1969. De TZC had ook tweezitters die niet bedoeld waren voor dubbel besturings onderricht. De zogenaamde prestatietweezitters waren achtereenvolgens de Ka-7, PH-263 van 1961 tot 1964, de Ka-13, PH-431 van 1975 tot 1980 en de ASK-21, PH-712 vanaf 1982.

De Goevier was een side by side tweezitter die erg zwaar en traag was in de besturing. Leerlingen die solo kwamen vlogen de eerste solostarts op de Grunau Baby. Met de komst van de Rhön bleef de Goevier steeds meer in de hangar totdat ze verkocht werd naar Nistelrode waar ze nog steeds vliegt.

De Rhön werd niet van de KNVvL gehuurd maar meteen door de TZC gekocht. Hoewel de vliegeigenschappen (of, volgens sommigen val-eigenschappen) met de huidige ASK-13 niet vergelijkbaar zijn was dit vliegtuig zeer geschikt voor instructie. De leerlingen vlogen op de Rhön hun eerste 40 (!) solostarts voor ze op de Ka-8 mochten.

De Ka-7 was, hoewel de prestaties zeker niet slecht waren, niet geschikt voor het doel waarvoor ze was gebouwd. De instructeur had vanuit de achterste zitplaats een uitermate slecht uitzicht. Dat werd in de eerste plaats veroorzaakt door de plaatsing van de vleugels die werkten als oogkleppen en in de tweede plaats door de hoge plaatsing van het instrumentenpaneel van de achterste cockpit. Daarbij kwam dat de kleppen erg gemakkelijk uit de vergrendeling schoten en in geheel geopende staat werkten als sluisen. Schleicher zag dit in en maakte alles goed met de ASK-13. De Ka-7 werd in 1964 bij een overlandvlucht volledig gekraakt.

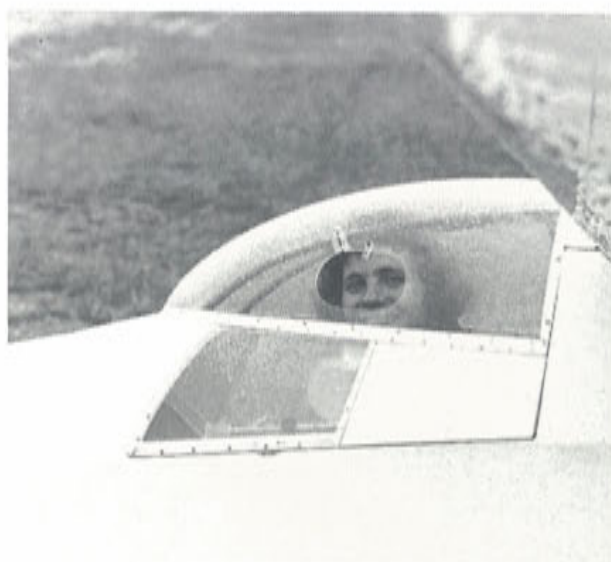
Vanaf 1954 heeft de TZC aan tweezitters dus nooit gebrek gehad. Naast het DBO-vliegtuig was meestal steeds een tweede tweezitter beschikbaar voor de voortgezette opleiding en voor

prestatievliegen. Daar kwam echter meestal weinig van terecht. De Ka-7, de tweede ASK-13 en de ASK-21 werden of worden bijna uitsluitend gebruikt voor lokale vluchten door zweefvliegbegeleiders. Voortgezette opleiding gebeurt zelden en overlandvliegen is vaak niet eens mogelijk door het ontbreken van een ophaalwagen. Na een aantal jaren luxe bestaan wordt de tweede tweezitter ingezet voor instructie en neemt een nieuwe tweezitter haar rol over.

Deze gang van zaken ligt voor de hand. Meestal heeft zich inmiddels een modernere eenzitter aangediend die opleiding op een iets meer geavanceerde tweezitter vooronderstelt. Het weinige overland vliegen is ook begrijpelijk. Nog afgezien van het tot voor kort ontbreken van een ophaalwagen zijn de eisen voor het overlandvliegen op tweezitters hoog. De vliegers die hiervoor in aanmerking komen zullen vaak liever overland gaan met een prestatie-eenzitter. Als gunstige uitzondering moet hier echter de door Peter Batenburg en John Tielbeke met de ASK-21 gevlogen 300 km driehoek genoemd worden tijdens het kamp op Brienne Le Chateau in juli 1985.

De eenzitters

Met de komst van de Goevier verdween de ESG en met de komst van de Rhön de Grunau Baby. Sinds 1963 wordt de ruggegraat van de TZC vloot gevormd door de Ka-8. De TZC had er drie: de PH-291, eerst in huur van de KNVvL, later in eigendom en tegenwoordig in privé eigendom van enkele leden, de PH-348 en de PH-420 die in 1985, geheel onbemand zijn laatste vlucht maakte. De Ka-8 is een overgangstrainer en wordt



Verregend uitzicht uit de "oude" kap van de KA-8 PH-291.

overal voor gebruikt. De solo vliegende leerling maakt er zijn eerste serie solo's op, maar net zo goed werd met de Ka-8 wedstrijden gevlogen. Meermalen kon met de Ka-8 al goud worden binnengehaald.

Tot 1963 diende de Ka-8 als overgangstrainer voor de Skylark II. Vanaf 1964 vervult de Ka-8 deze rol voor de Ka-6.

De Ka-6CR PH-324 volgde in 1963 de gecrashte Skylark op. Lang, misschien zelfs wel té lang, bleef de Ka-6 het enige prestatietoestel van de TZC. Opmerkelijk is dat ze in de ruim 20 jaar van haar bestaan nog nooit is gekraakt

Concentratie voor de start, Karel Tibbe in de KA-6.





Een kijkje in de vroegere zweefvlieg-hangar op "oost" met Houtduif, Tiger-Moth en Goevier.

Een blik in de toekomst

Het lijkt erop dat 1985, het jaar van het 50-jarig bestaan, het begin zal zijn van een belangrijk nieuw tijdperk. Eind 1985 zal de eerste Schleicher ASK-23 afgeleverd worden. Begin 1986 de tweede. De ASK-23 is bedoeld als opvolger van de Ka-8 in het "plastic" tijdperk. Na een periode van evaluatie, dat wil zeggen beproeving en gewenning door de instructeurs, zal uiteindelijk iedere leerling zijn eerste solostart op plastic maken.

Startmiddelen

Aangezien de autolier na de oorlog in deplorabele toestand verkeerde begon de TZC met autosleepstarts. Het vliegveld was door de Duitsers in de oorlog sterk uitgebreid en voorzien van verharde banen en daarmee uitermate geschikt geworden voor autosleepstarts. Met een kabel van 5 à 600 meter kon een hoogte van zo'n 450 meter gehaald worden. Toch had deze startmethode nadelen. De sleepauto was over het algemeen niet in staat voldoende snelheid te ontwikkelen. Gedurende de gehele start vloog het zweefvliegtuig net boven de overtreksnelheid. Toen de autolier weer gereed kwam werd dit, net als voor de oorlog, het voornaamste startmiddel. In de loop der jaren zijn een groot aantal auto's versleten. Automotoren zijn uiteraard niet ontworpen om zweefvliegtuigen op te trekken en het kostte veel onderhoud om de zaak draaiende te houden.

In 1950 is ook nog een korte tijd gebruik gemaakt van een start met een op de WIZ-lier lijkende tweetrommellier. Deze voldeed echter niet en verdween reeds korte tijd later weer van het veld. In 1956 komt voor de TZC de WIZ-lier beschikbaar. Deze WIZ-lier was een van de tien lieren die

de KNVvL in het kader van het tienjarenplan bij de Forddealer Rosier en Meyer in Arnhem liet bouwen. Met deze krachtige twee-trommellier kon de startproductie maar liefst ruim verviervoudigd worden. Hoe sterk deze lier ook was, hij kon toch niet alles hebben. Dat bemerkte de lierman die in 1963 de koppelvormer opblies door met vol vermogen de kabel in te lieren. Het kwaad werd ogenblikkelijk gestraft. Onder zeer hoge druk spoot de olie door alle mogelijke naden de lier in en van top tot teen druipend van de olie kon de lierman ogenblikkelijk afgevoerd worden richting badkuip. Een nieuwe koppelvormer moest in de Verenigde Staten worden besteld en om de startcapaciteit enigszins op peil te houden werden met de GMC weer volgens het keerrolsysteem autosleepstarts gemaakt. GMC en vliegtuig waren hierbij met elkaar via de kabelgeleiding van de WIZ-lier verbonden. De GMC reed dan het startend vliegtuig tegemoet.

In 1966 werd de WIZ-lier eigendom van de TZC. Vanaf 1954 stelde de Luchtmacht Tiger Moth's beschikbaar als sleepvliegtuig. Zowel op Twente als op elders gehouden kampen werd van deze startmogelijkheid dankbaar gebruik gemaakt.



De Klu Tiger-Moth A-6 na het afwerpen van de kabel.



*De eerste tweetrom-
mellier.
Lierman Jan Eitink,
1950.*

De Tiger Moth beschikte echter niet over een erg krachtige motor. Het kostte veel terrein voor het zweefvliegtuig los was en het stijgen ging ook zeer moeizaam. De laatste Tiger Moth sneuvelde in 1960 op Terlet.

Intussen verstrekte de Luchtmacht ook nog op andere wijze de startmiddelen. In 1964 arriveerde op Twente een "KLu-lier". Een immens groot gevaarte waar de huidige KLu-lier bij in het niet valt. De lierman zat hierin als een vorst op de troon met links en rechts van hem klapstoeltjes voor de lierhulpen. Vanuit zijn hoge positie keek hij over een indrukwekkend motorgedeelte, met aan weerszijden grote trommels, als het ware midden op het veld. Deze lier leek nog te groeien als hij bediend werd door mannetjes van 16 of 17 jaar. In 1977 werd deze lier vervangen door de tweede KLu-lier, de Tost-lier die wij nog steeds hebben.

De crash van de laatste Tiger Moth betekende echter helemaal niet het einde van het sleepvliegen want de Tiger werd ogenblikkelijk vervangen door twee Piper PA-18 Super Cub's. Dit vliegtuig was veel geschikter als sleepvliegtuig dan de Tiger Moth door zijn veel krachtiger 135 pk motor. Soms, als er twee sleepvliegers beschikbaar waren werd er met twee Pipers tegelijk gesleept en ook tegelijk gestart, een weelde die wij nu niet meer kennen. Maar ook de Piper-periode liep af. Twee Pipers werden één Piper en in 1977 was er helemaal geen sleepkist meer. De Piper Cub's werden door de KLu uitgefaseerd en vervangen door helikopters. Van deze zijde was dus niets meer te verwachten. De Pipers waren echter nog steeds eigendom van de Amerikaanse regering en het leek wat kostbaar om de vliegtuigen terug te verschepen naar Amerika. De KNVvL kreeg de



*De "WIZ"-lier in zijn
jonge jaren, 1956.*



Nederlandse Pipers in bruikleen op voorwaarde dat alle kosten voor rekening zouden komen van de KNVvL en met de mededeling dat de vliegtuigen op ieder gewenst moment ingeleverd moesten kunnen worden. Onder dezelfde voorwaarde stelde de KNVvL de vliegtuigen vervolgens ter beschikking van de clubs en zo arriveerde op 4 januari 1979 de PH-TZC op Twente.

De Tiger Moth's en de militaire Pipers werden uitsluitend gevlogen door militaire vliegers. Voor de PH-TZC is dat nog zo met de uitzondering van Jan Peerlkamp, een niet-militair vlieger die wel militair is, Hans Menting, een ex-militairvlieger, nu burgervlieger bij de KLM, Henk Rodermond, een ex-militair die bijna vlieger was en Jeroen Kole, een burgervlieger ook bij de KLM.

Sleepbedrijf met Klu Tiger-Moth.

Henk Rodermond en de Piper, een onvermoelbare combinatie.





Twee generaties Klu-lieren.



"Plastic"

In 1960 was bijna de gehele vloot in huur van de KNVvL en tien jaar later zijn vrijwel alle vliegtuigen eigendom geworden van de TZC. Hieruit zijn verschillende conclusies te trekken. Bijvoorbeeld dat de club in die periode rijker is geworden. Maar ook dat de club in die tien jaar minder afhankelijk is geworden van de KNVvL.

In de eerste 20 à 30 jaar waren de clubs financieel niet in staat zelf vliegtuigen te kopen; ze waren dus geheel en al aangewezen op de KNVvL. Het vlootbeleid werd bepaald in Den Haag. Van daar uit werd beslist welke club welk vliegtuig mocht huren.

Toen de welvaart toe nam en daarmee ook de middelen van de clubs, verdween de noodzaak het zweefvliegen met subsidiegelden van de overheid te steunen en daarmee de bemiddelende rol van de KNVvL. De clubs konden hun eigen vlootbeleid gaan bepalen.

De eerste jaren werd gewoon voortgebouwd op de beleidslijnen die nog bepaald waren vanuit Den Haag. Maar iedere vloot verouderd en op een bepaald moment moet iedere club gaan beslissen hoe het verder moet met de ontwikkeling van de vloot. Voor de TZC komt dat ogenblik in 1972. Een Cirrus ja of nee?

De Cirrus

Hoewel de TZC vanaf 1957 altijd prestatievliegtuigen heeft gehad waartegen voor een belangrijk deel dezelfde bezwaren konden worden aangevoerd als tegen de aanschaf van de Cirrus, is zelden de aankoop van een vliegtuig zo omstreden geweest als die van de Cirrus in 1972.

In het bestuur gingen al vanaf 1969 de gedachten in de richting van een kunststof prestatietoestel als aanvulling op de Ka-6CR. De Ka-6 kon de kwalificatie van prestatietoestel, zo meende het bestuur, nauwelijks nog dragen. In 1970 werd voor het eerst in het jaarverslag over plastic gesproken, maar de club kon zich op dat moment niets niet veroorloven.

De plannen verdwenen voorlopig in de ijskast.

Mevr. Jongerling doopt de Standaard Cirrus PH-459 met de naam "Gerrit Jongerling".





De doop van de Cirrus. Maarten Vrijland spreekt de gasten toe.

Ook landelijk nam de belangstelling voor kunststof toe. Ter gelegenheid van haar 8e lustrum organiseerde de DSA begin 1971 een "Symposium en Tentoonstelling over kunststof zweefvliegtuigen". Zestien TZC'ers bezochten deze informatieve bijeenkomst en huiverden met de andere aanwezigen mee toen een film werd vertoond over het verschijnsel "Flutter".

Op 26 januari 1972 besloot het bestuur tot een enquête over het vlootbeleid. Uitgaande van een basisvloot van een Rhön, twee Ka-8-en en een Ka-6CR konden de leden kiezen uit drie alternatieven: A Basisvloot + Ka-8 + Cirrus; B Basisvloot + Cirrus; C Basisvloot + één Ka-8, de werkelijke situatie van dat ogenblik. Alternatief A betekende f 25,- extra per lid per jaar en een dubbel uurtarief voor de Cirrus. Alternatief B betekende f 15,- per lid per jaar extra. Om de keuze te "vergemakkelijken" wees het bestuur erop dat alternatief C. onbillijk was tegenover de meer gevorderde vliegers.

Op de algemene ledenvergadering van 25 februari liepen de gemoederen zo hoog op dat de vergadering werd geschorst. Besloten werd tot een voortzetting op 17 maart. In de tussentijd was de sfeer om te snijden. Het bestuur deed een schrijven uitgaan waarin ze de noodzaak snel een Cirrus te kopen benadrukte: de Ka-6 is verouderd, alle Ka-6 vliegers zouden erop mogen vliegen, de TZC moest ook de meer gevorderde vliegers wat bieden, de Ka-6 zou in eisen omlaag gaan. Ook de leden lieten zich niet onbetuigd. Drie oudere leden betwijfelden de noodzaak van de Cirrus en vroegen zich in een brief aan het bestuur af of het niet een privé-toestel zou worden voor enkelen.

Bij de voortzetting van de vergadering verzette Johan Hartkamp zich in een zeer gefundeerd betoog tegen de aanschaf van de Cirrus. Ook bij deze gelegenheid spitste het debat zich meer toe op de vraag of er een erg duur vliegtuig gekocht

moest worden waar slechts een handjevol leden op mochten vliegen. Door te dreigen met aftreden wist het bestuur zijn zin door te drukken en werd de Cirrus besteld. Op 3 november 1973 maakte Bertus van der Salm de eerste vlucht op de Standaard Cirrus PH-459.

Op 7 juni 1974 werd de Cirrus, na voorgevlogen te zijn door Simon Kramers, door mevrouw Jongerling officieel gedoopt tot "Gerrit Jongerling". Hiermee eerde de TZC een van haar meest prominente leden en naoorlogse pioniers, de in 1966 op 54-jarige leeftijd overleden secretaris Gerrit Jongerling.

De eisen van de Cirrus werden wel iets hoger dan het bestuur de leden had voorgespiegeld 400 solo-starts en 100 solo-uren. Met deze eisen bleef de Cirrus in haar beginjaren dus inderdaad een "privé" toestel voor een klein select gezelschap ervaren vliegers.

Dat de eisen hoog aangehouden werden was niet onverstandig. Tot aan haar laatste vlucht is de Cirrus nooit gekraakt. Dit ondanks de vaak, zeker voor een beginner, lastige vliegeigenschappen. De overtreksnelheid van de Cirrus lag bijvoorbeeld bij 62 km per uur. Wanneer te langzaam werd gevlogen viel het toestel onaangekondigd fel weg in een vrille. Met de Cirrus een weinig plezierige belevenis. Een andere eigenschap van de Cirrus die voor de beginnende Cirrus-vlieger lastig was, was het ontbreken van een hoorbare snelheidsindicatie. De Cirrus was zozeer gestroomlijnd dat de snelheid voornamelijk van de snelheidsmeter moest worden afgelezen.

Geheel nieuw was ook het intrekbare landingsgestel. Vooral in het begin werd nog wel eens vergeten dat het wiel voor de landing ook weer uitgedaan moest worden. Al gauw werd dan ook een alarm ingebouwd dat afging wanneer de vlieger de kleppen opende zonder dat het wiel uit was. Dit alarm nu werkte ook regelmatig verkeerd. De

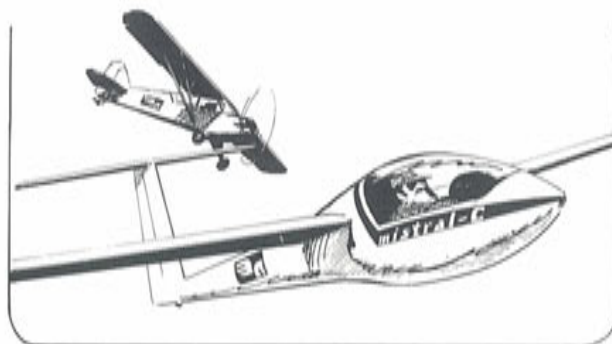
vlieger die keurig zijn wiel had uitgedaan schrok zich dan wezenloos wanneer hij in de landing de kleppen opende en geheel onverwacht en ook volkomen ten onrechte het alarm naast zijn oor afgang. Het was dan altijd een boeiend gezicht om te zien hoe in dat geval een landende Cirrus eerst keurig zijn wiel weer indeed, om het vervolgens weer pijlsnel uit te doen om dan nog net op tijd een correcte landing uit te voeren. Aardig was hier vooral de volkomen verwrongen, niet begrijpende gelaatsuitdrukking van de vlieger.

Voor de Ka-6 vliegers die op de Cirrus kwamen, en tot de komst van de Mistrals in 1979 was dat de gebruikelijke overstap, ging een wereld open. Met een glijhoek van 1:38,5 leek thermiek bijna overbodig.

In de loop der jaren verloor ook de Cirrus haar exclusiviteit. Steeds meer vliegers maakten kennis met dit kunststofvliegtuig en naarmate de Cirrus meer ingeburgerd raakte bij de TZC nam de weerstand tegen plastic af.

Verdere vlootvernieuwing

Toen enige jaren later een nieuwe overgangstrainer moest worden aangeschaft ging het dan ook niet meer om de vraag of dit vliegtuig al dan niet van kunststof moest zijn, maar uitsluitend over de vraag welk type kunststof vliegtuig. De keuze viel op de Mistral-C. In 1979 bestelde de club maar liefst twee van deze toestellen tegelijk. Ze arriveerden kort na elkaar in 1979. De vlieg-

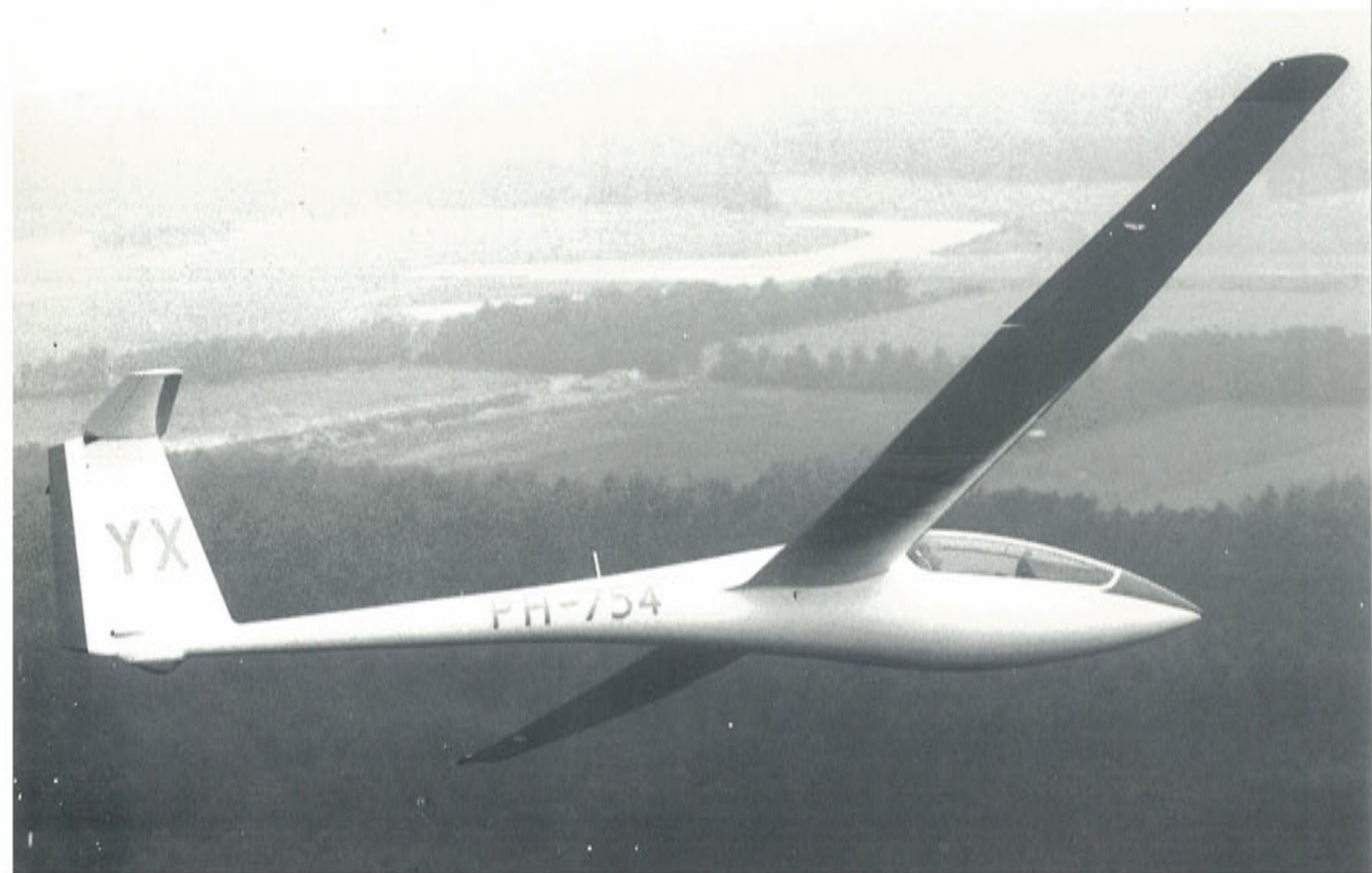


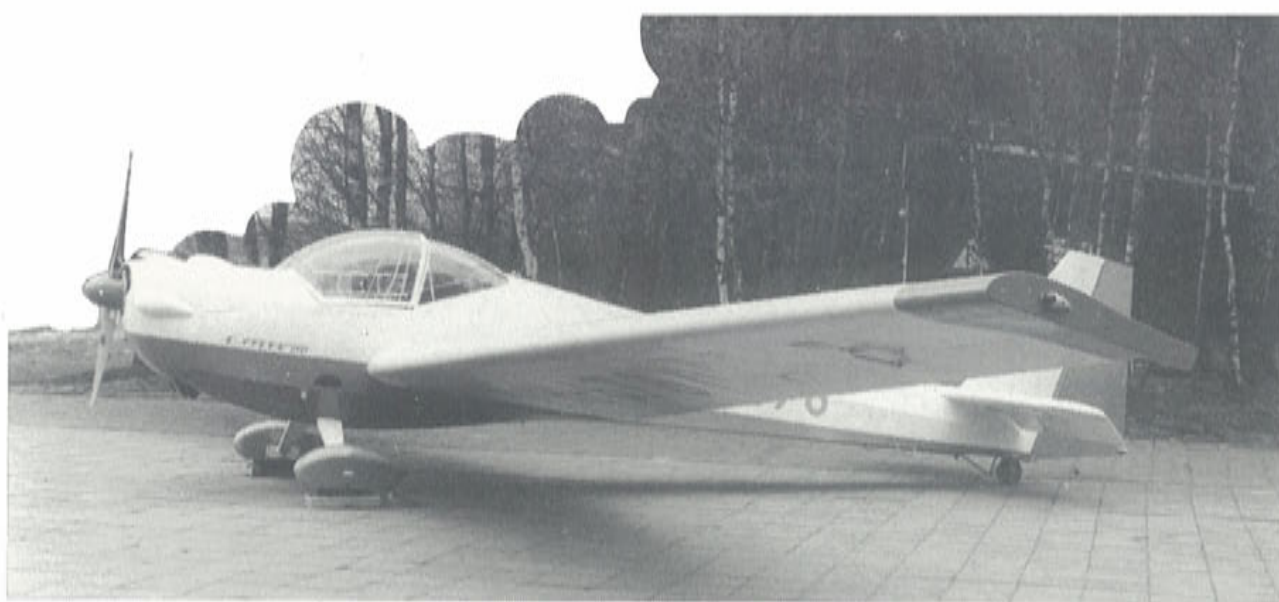
eigenschappen en de afwerking van de Mistrals viel echter zozeer tegen dat binnen vier jaar beide toestellen weer waren afgestoten.

In 1982 verongelukte Bertus van der Salm dodelijk met de Cirrus. Ter vervanging van dit vliegtuig kocht de club in 1983 de ASW-19, de PH-593, van de drie privé-eigenaren Broerse, Kuipers en Van der Star. Samen met de in 1985 gekochte tweede ASW-19, de PH-754 vormt de PH-593 de prestatievloot van de TZC. Met deze beide toestellen zijn alle voorwaarden voor intensief overland- en wedstrijdvliegen aanwezig.

Bij de in de toekomst geheel uit kunststof vliegtuigen bestaande vloot behoort uiteraard ook een kunststof tweezitter. In 1982 schafte de club hiervoor een ASK-21, PH-712 aan. Dit toestel biedt uitstekende mogelijkheden voor het overlessen op de ASW-19 en binnenkort als DBO-kist voor de ASK 23's die eind 1985 en begin 1986 moeten arriveren.

De ASW-19, vlieger Rob Smink.





De motorzwever SF-25C PH-678.

De motorzwever

In het eind 1972 door hem geproduceerde stuk "Richtlijnen voor het bestuursbeleid" formuleerde de toenmalige voorzitter van de TZC, Maarten Vrijland, als één van de programmapunten de zo spoedig mogelijke aanschaf van een "bromzweefvliegtuig". Als voordelen van de motorzwever werden genoemd de snelle en doelmatige opleidingsmogelijkheden, het, vooral voor oudere leden, aantrekkelijke vliegen op afspraak en de mogelijkheid om met een met radio uitgeruste bromzwever vanaf Twente te opereren onder dezelfde condities als de motorvliegclub.

In 1973 besloot het bestuur opnieuw tot een enquête. Drieënzestig leden verklaarden zich bij deze enquête bereid tot betaling van f 600,- per jaar voor de exploitatie van een motorzwever; 9 leden aarzelden en 38 leden wilden of konden geen f 600,- extra voor een motorzwever betalen. Van 35 leden werd geen reactie ontvangen.

Volgens de formule van een in die tijd bekend TV-programma werd op een clubavond in 1973 een "kort geding" aangespannen met als onderwerp de stelling: "De TZC moet gaan motorzweven". Onder leiding van de neutrale spelleider Van der Salm traden Frank Monsma en Ronnie Sabbé op als respectievelijk voor- en tegenstander van de motorzwever. Aan het eind van deze, vooral informatieve, avond bleek de ene helft der aanwezigen voorstander en de andere helft tegenstander van de komst van een motorzwever naar Twente.

In 1974 organiseerde het bestuur een kennismakingsweekend met de motorzwever. Twee dagen lang maakte een groot aantal leden vanaf Twente rondvluchten met een Duitse SF-28 Tandem-Falke. De reacties waren zonder uitzondering gunstig.

In 1977 stond de TZC voor de vraag of de vloot eerst moest worden uitgebreid met een plastic tweezitter met daarna de aanschaf van een motorzwever, of dat als eerste een motorzwever moest worden aangeschaft, later gevolgd door de plastic tweezitter.

Het bestuur liet zich in deze kwestie adviseren

door twee commissies. De commissie motorzwever, met als woordvoerder Jack Mol Sr., zou informatie verzamelen over verschillende typen motorzwevers en de aspecten die samenhangen met de aanschaf van een dergelijk toestel. De commissie kunststof tweezitter, onder leiding van Jan van de Brand, zou hetzelfde doen voor dat vliegtuig. Op de algemene ledenvergadering van 2 februari 1979 brachten beide commissies verslag uit van hun bevindingen. Na intensieve discussie, waarbij veel leden uit het oog verloren dat het niet ging om een keuze tussen twee vliegtuigen maar uitsluitend over de vraag wat eerst en wat daarna, staakten de stemmen bij 30-30. Bij een tweede stemming, waarbij ook alle niet-stemgerechtigde leden meestemden kreeg de motorzwever 41 stemmen tegen 14 voor de plastic tweezitter, en bij de derde stemming, alleen voor stemgerechtigde leden won de motorzwever met maar liefst 16 stemmen. Dit resultaat was vooral te danken aan het deskundige en enthousiaste pleidooi van Jack Mol. Deze stemming machtigde het bestuur aan het eind van de vergadering

Jack Mol Sr. stapte in de motorzwever.



om 01.30 uur 's morgens tot aankoop van een motorzwever. De SF-25C leek voor de TZC het meest geschikt en na overleg met de BITSS vergadering, waarin vertegenwoordigers van besturen, instructeurs, technici, sleepvliegers en start-officieren, werd in juni 1979 een toestel van dit type besteld. In december van hetzelfde jaar vlogen Mol en Van der Salm de PH-678 over van München naar Twente.

De introductie van de motorzwever bij de TZC werd vergemakkelijkt door een door Jack Mol geschreven handleiding over het gebruik van dit vliegtuig. Later werkte hij zijn geschrift om tot een "echt" handboek.



In hoeverre wordt de motorzwever gebruikt waarvoor hij gekocht is? Ieder nieuw lid krijgt, voor hij begint met zijn zweefvlieg-opleiding, verplicht twee uur instructie op de motorzwever. Of deze twee uur instructie de zweefvliegopleiding versnelt was tot eind 1985 moeilijk meetbaar. Veel DBO-ers verschijnen met te weinig regelmaat op het veld. Overlandtraining gebeurt, buiten de verplichte examenvluchten, weinig. Het vliegen op afspraak vormt het leeuwendeel van de motoruren. De bij aanschaf van de motorzwever verwachte 350 vlieguren per jaar worden bij lange na niet gehaald. Met moeite haalt de motorzwever jaarlijks de voor goede exploitatie minimaal noodzakelijke 200 uur. Toch blijkt de meerderheid van de leden voor behoud van dit vliegtuig.

Kraken

In haar 50-jarig bestaan kreeg de TZC tweemaal te maken met een dodelijk ongeval. In 1947 verongelukte Pieters met de ESG PH-123. Na de start dook het toestel van geringe hoogte op onverklaarbare wijze loodrecht naar beneden waarbij de vlieger op slag werd gedood. De luchtmachtautoriteiten wilden de voorzitter van de TZC spreken en Jan Eitink fietste pijlsnel naar Enschede om zijn vader te halen. Thuis aangekomen stond zijn vader reeds voor het raam naar hem uit te kijken en nog voor junior iets had gezegd vroeg zijn vader: "Pieters is verongelukt, hé?". Helaas kon Jan dit merkwaardige gevoel van zijn vader slechts bevestigen. Na later bleek leed de zo tragisch om het leven gekomen Pieters aan toevallen en vrijwel zeker was dit de oorzaak van zijn verongelukken.

Het tweede dodelijke ongeval vond plaats in 1982. Tijdens de laatste dag van zijn laatste Nationale Kampioenschappen verongelukte Bertus van der Salm nabij Lochem met de Cirrus. Na uitvoerig onderzoek kwam de Raad voor de Luchtvaart tot de conclusie dat de vlieger aan het eind van een zes en half uur durende, zeer inspannende wedstrijdvlucht, zo zeer vermoeid moet zijn geraakt dat hij de macht over de besturing verloor en daardoor vanaf geringe hoogte in een tolvucht tegen de grond sloeg.

Met Bertus van der Salm verloor de TZC één van haar meest prominente en markante leden. Als chef-instructeur, als technicus en als overlandvlieger was hij betrokken bij een groot aantal facetten van de Twentse zweefvliegerij. Slechts dankzij grote inspanningen van een groot aantal mensen konden de werkzaamheden die Bertus verrichtte voortgang vinden.

Bij een drietal kraken raakten vliegers in meer of mindere mate gewond. In 1964 vloog Jan Heerink samen met Piet Laro van Twente naar Hilversum. Voorbij Terlet begon het moeilijk te worden en op 400 meter werd besloten tot een buitenlanding. Bevangen door een zonnesteek, veroorzaakt door het in die tijd gebruikelijke bloothoofds vliegen, had de vlieger het toestel in de laatste fase van de landing niet meer in de hand. De Ka-7 raakte een lantaarnpaal en stortte neer in een weiland. Jan Heerink brak hierbij zijn rug en beschadigde een nekzwervel. Na een periode van acht weken in een gipskorset verliet de vlieger goed hersteld het ziekenhuis. Laro bleef ongedeerd.

In 1968 werd Harry Smink zwaar gewond toen hij met een privé-toestel, de T-10, op lage hoogte aan de lierkabel in een vrilte terecht kwam, en neerstortte in het toen nog midden op het veld staande, sparrebos. De bomen braken de val zo zeer dat de vlieger het er levend afbracht maar konden niet voorkomen dat hij aan beide benen zwaar gewond raakte. Ondanks ingrijpende operaties waren de gevolgen van dit ongeval blijvend.



Gekraakte Piper op Venlo.

In 1981 raakte bij een poging tot buitenlanding met een van Terlet gehuurde Ka-8 een vliegster gewond. Carla Kuipers ontdekte al thermiekend dat het veld tegen de wind in niet meer bereikbaar was. Ze besloot tussen Hengelo en het veld buiten te landen. In de laatste fase van de landing raakt de linker vleugel een bomenrij waardoor het toestel op de kop draaide en met kracht tegen de grond sloeg. Goed beschermd door de staalbuizen Ka-8 romp raakte Carla licht gewond aan haar knie. Na een kleine medische ingreep was van blijvend letsel geen sprake.

In de loop der jaren zijn er natuurlijk een eindeloos aantal kraken en kraakjes geweest. Soms ging het een paar jaar goed maar er waren ook perioden dat de technici aan de lopende band stonden te plakken. Dit laatste was bijvoorbeeld het geval in 1959. In dat jaar werd de gehele vloot gekraakt. Eerst sneuvelde de Baby PH-220. Nog voordat dit vliegtuig gereed was bleef de Houtduif gedurende de start met de staartslof achter een putdeksel haken waardoor al startend de brokstukken omlaag vielen. Na een redelijk

normale landing verdween ook de PH-86 richting werkplaats. De daarna van Venlo gehuurde Baby ging binnen een uur in dezelfde richting: een naar binnen slaande steen beschadigde het spantwerk in de romp volledig. De Goevier werd, tijdens de landing op het lierp pad na een kabelbreuk, bij de staart gegrepen door de zich nog sneller richting lier voortspoedende kabelchute. Het toestel landde achterstevoren waarbij het zwaar werd beschadigd. De Skylark tot slot nam tijdens de start een baanbord mee aan de lierkabel. Dit bord beschadigde het stabilo waardoor dit onder een hoek van 45° met de romp op het toestel kwam te staan. De onverschrokken vlieger Blommestein ging door tot 300 meter en slaagde er in een veilige landing te maken.

In 1960 maakte de TZC kennis met de prikkeldraad stang. Tijdens een vliegkamp op Teuge bleef de Baby in de uitloop van de landing aan het eind van een weiland, met de neus balanceerend boven de sloot, in het prikkeldraad hangen. De vlieger zat bewegingloos met het draad op de keel te wachten tot hij bevrijd werd. De volgende dag dreigde voor een andere vlieger hetzelfde gevaar. Hij meende slim te zijn en dook tijdig naar beneden de cockpit in. Uiteraard kwam hij tot stilstand met het prikkeldraad in de nek. Hierop werden de vliegtuigen van prikkeldraadstangen voorzien.

De meest recente kraak werd gemaakt door Theo van 't Rood. Tijdens de oefendagen die voorafgingen aan de wereldkampioenschappen zweefvliegen in Rieti vloog hij de ASW-20 (waarvan hij, samen met Ben Hulsbergen, de eigenaar was) total-loss toen hij tijdens een buitenlanding op het laatste moment een hoogspanningskabel moest ontwijken. Theo zelf bleef vrijwel ongedeerd.

Hoewel het uitermate moeilijk is hierin enige lijn te ontdekken lijkt zich een ontwikkeling af te tekenen waarbij de kraakfrequentie afneemt door, afgezien van de begin 1985 weggewaaid Ka-8 PH-420, het achterwege blijven van zeer domme en slordige fouten.

Ongeluk bij het zweefvliegen.

Zaterdagavond tegen kwart voor zeven is bij het zweefvliegen op het vliegveld „Twente“ een ongeluk gebeurd, dat gelukkigerwijze geen ernstige gevolgen met zich meebracht.

De „Pegasus“, Grunau Baby P.H. 86, van de Twentse Zweefvliegclub bestuurd door den heer J. van U. wonenstuurde alhier, kwam op een gegeven ogenblik naar beneden en kwam zo ongelukkig terecht, dat een 4-tal spanten werden ontzet, terwijl de rompbekleding werd beschadigd. De bestuurder liep hierbij enige schaafwonden op.

Men had een nieuwe startmethode toegepast waarbij gebruik werd gemaakt van de zwaartepuntshaak en waardoor een snellere stijging ontstaat.

Tengevolge van de harde wind was de heer Van U. gedwongen eerder los te koppelen en wel op een hoogte van 80 meter, waarop hij besloot terug te vliegen. Bij het nemen van de laatste bocht bleek de hoogte evenwel onvoldoende te zijn zodat de machine te hoog werd afgevangen, een en ander met het gevolg dat de romp tegen den grond kwam.

De lessen konden met een tweede toestel worden hervat. Met een eigen bouwplaat hoopt men de „Pegasus“ weer volkomen vliegklaar te hebben.

1947

4

Zweefvliegen door de jaren heen





NA DE BESCHRIJVING VAN het wel en wee van de TZC als organisatie en de aandacht voor

de meer instrumentele kant van het zweefvliegen, de vliegtuigen en startmiddelen, wordt het tijd de schijnwerper te richten op het vliegen zelf. Nu is dat lastig. Zweefvliegers beschrijven hun sport, en zij niet alleen, doorgaans in superlatieven. Buitenstaanders horen die beleefd aan maar worden er niet veel wijzer van. Beter is het eens een dag op het veld te vertoeven, de gang van zaken mee te maken en de sfeer te proeven. Die gang van zaken beschrijven is wat we in dit hoofdstuk proberen te doen. Hoe gaat het op zo'n zweefvliegveld toe, welke personen kunnen we daar ontmoeten, vroeger en nu? Maar, ... één ding doen we hier niet; het vliegen zelf beschrijven. Voor (oud-)zweefvliegers is dat niet nodig en anderen dat duidelijk te maken, daartoe is onze pen niet bij machte. Aan hen de raad: kom een keer mee-vliegen, dat is het beste.

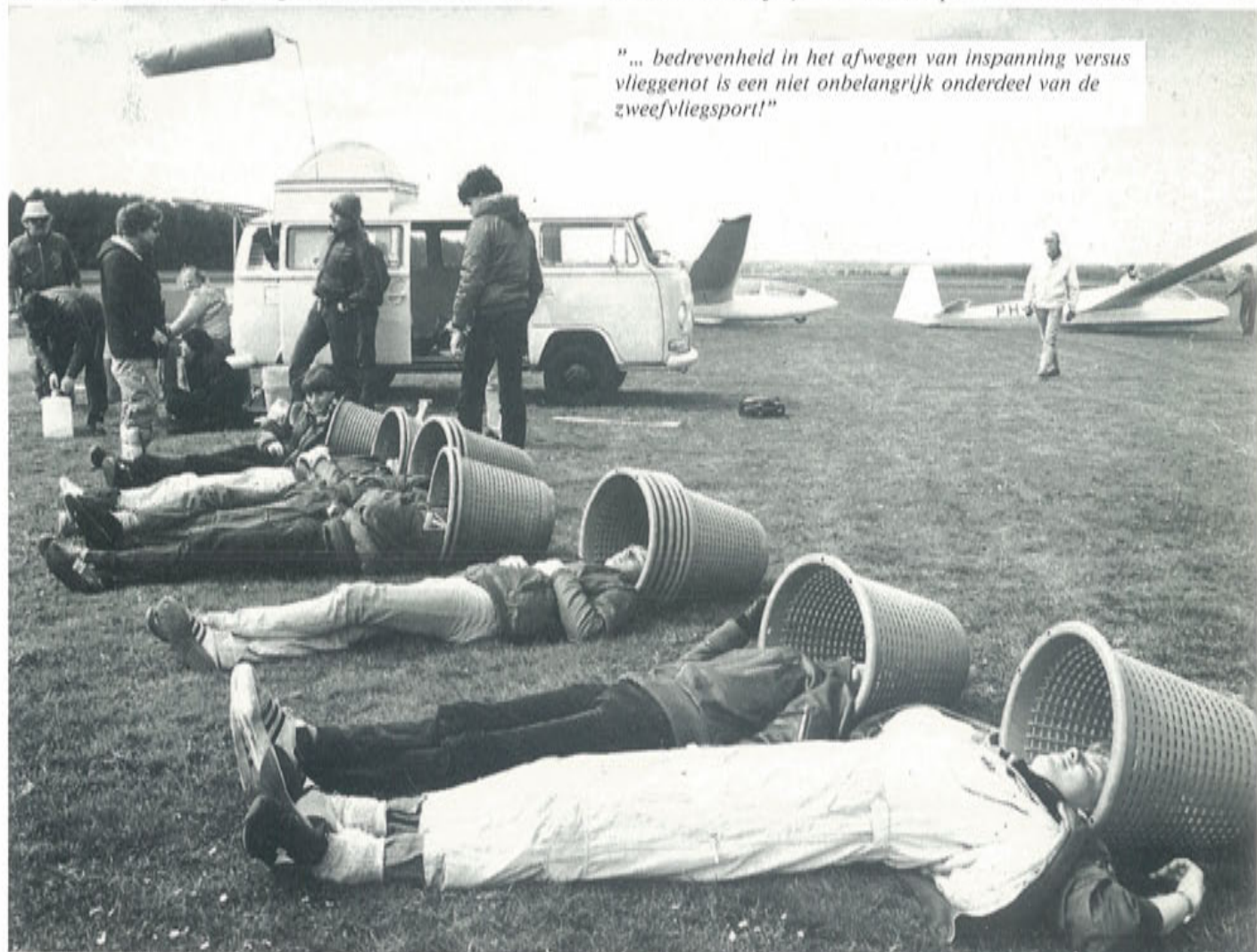
De startofficier

Een béetje zweefvlieger houdt de startofficier-van-dienst te vriend. Dat moet ook wel, want de startofficier is een bijzonder persoon. Waar dat uit blijkt? Niet uit het feit dat hij, of zij, behangen is met communicatieapparatuur. Ook niet uit het feit dat deze functionaris aan het eind van de vliegtag een heeser stemgeluid heeft dan bij de aanvang daarvan, gevolg van het luidkeels aan-



De "startofficier", in dit geval Henk Verbeek

sporen van clubleden om een medevlieger niet in zijn eentje met een kist in het veld te laten staan. Nee, een startofficier ontleent zijn bijzondere positie aan het feit dat hij de startvolgorde-lijst bijhoudt. Hij kan beslissen over het al dan niet op een gunstig moment toewijzen van een kist naar keuze. Startofficier zijn is niet de meest dankbare taak binnen een club. Toch zijn zij onmisbaar voor het soepel laten verlopen van het vliegbedrijf. De startofficier is het die de startbeurten toewijst, een lierist op thermische uren



"... bedrevenheid in het afwegen van inspanning versus vliegenot is een niet onbelangrijk onderdeel van de zweefvliegsport!"

verbant naar de lier, kabelrijders chartert, het tijdschrijven in de gaten houdt, DBO'ers achter de vodden zit, ervaren leden die zich bekwaam drukken op hun collegiale plichten wijst, bezoekers te woord staat en zorgt dat deze niet direct voor startende vliegtuigen langs lopen dan wel met brandende sigaret een passagiersvlucht willen maken, opdoemende problemen en tegenslagen door actief handelen bestrijdt en nog duizend dingen meer. En dat alles wel op eigen gezag maar toch onder supervisie van de instructeur. Echt baas over de meute zijn is het dus ook nog niet. Maar toch, een startofficier kun je beter te vriend houden.

De zweefvlieg instructeur



Ook de zweefvlieg instructeur is niet zomaar iemand. Hij of zij is de verpersoonlijking van de mogelijkheid tot vliegen. Wie anders mag zweefvliegtuigen en lier controleren, leidt leerlingen op, houdt het vliegen van solovliegende leden in de gaten en draagt de eindverantwoordelijkheid voor het vliegbedrijf? Dus zonder zijn aanwezigheid geen vliegen. De TZC kan zich medio 1985 gelukkig prijzen met een corps van 19 instructeurs. Veel clubs hebben er minder. Vroeger was het instructeursbestand van de TZC trouwens ook maar magertjes. Voor de oorlog droeg Harry Sachs het vliegbedrijf. Na de oorlog was vliegen onmogelijk als niet kapitein Beckers of Sybranda aanwezig was. Lange tijd was het geringe aantal instructeurs voor het bestuur een voortdurende zorg. Zoals heden ten dage het kleine aantal bevoegde technici dat nog is. Eigenlijk is het merkwaardig dat de opleiding van ervaren zweefvliegers tot volledig bevoegde instructeurs lange tijd zo amateuristisch en wei-

nig gestructureerd is verlopen. Tot tamelijk recent immers bestond de opleiding uit niet veel meer dan goed opletten hoe ervaren instructeurs "het" deden en links en rechts leentje buur spelen om aan de artikelen, boeken e.d. te komen waaruit de door de RLD geëiste, niet geringe, kennis geput kon worden. Een gestructureerd theorieboek voor instructeur-in-opleiding bestond niet. Tegenwoordig is de instructeursopleiding op degelijker wijze opgezet. Wie zich geroepen voelt instructeur te worden begint met het zelfstandig bestuderen van de theorie. De kennis die de instructeur zich dient te verwerven is door de RLD expliciet omschreven. Een goed hulpmiddel is hierbij het onlangs verschenen boek "Theorie van het zweefvliegen". Ook op Terlet worden wel theorie-bijeenkomsten voor aanstaande instructeurs georganiseerd in het kader van de door de RLD erkende opleiding-in-eigen-beheer voor de instructiebevoegdheid A (grondinstructie).

Beheerst de instructeur in de dop, naar eigen inschatting, de theorie voldoende, dan vraagt hij (of zij) aan het TZC-bestuur of zij accoord gaat met het aanzoeken van een mentor. Is die gevonden, dan mag, onder toezicht van die mentor, begonnen worden met het geven van grondinstructie. Deze periode wordt afgesloten door een RLD-examen voor de A-bevoegdheid. Dan begint het tweede deel van de opleiding, dit ter verkrijging van de B/C-bevoegdheid. De aspirant bekwaamt zich dan in het in de lucht instructie geven. Ook deze periode wordt afgesloten met een examen. Tijdens dat examen speelt de examinator voor leerling die de meest voorkomende, maar ook wel zeer onwaarschijnlijke, fouten maakt. Slaagt de examinandus voor dit examen dan is hij volledig bevoegd instructeur.

Zweefvliegtechnici

Eigenlijk horen technici niet in dit hoofdstuk over vliegen thuis. Tenminste, niet de huidige TZC-technici. Ze doen van alles, zijn even onmisbaar als instructeurs, maar vliegen nauwelijks. Hans Bekker, Jan Heerink en Herman Ulderink zijn degenen die al jaren de TZC-vloot vliegend houden, tot 1982 geleid door Bertus van der Salm. Dat de TZC een goede naam heeft voor wat betreft het onderhoud bewijst het feit dat Jan Heerink een van de eerste erkende technici was (nr. 006) en dat de TZC de beschikking heeft over een werkplaats met erkenning op 8 deelterreinen van onderhoud en reparatie. Een erkenning die slechts 3 van de 24 Nederlandse zweefvliegtuigwerkplaatsen hebben.

De werkplaats mag echter nog zo goed uitgerust zijn en de technici nog zo deskundig en plichtsgetrouw, er gebeurt niet veel als de leden niet meehelpen bij het onderhoud. Dit meehelpen is noodzakelijk, want als het onderhoud op commerciële basis moest gebeuren dan werd het zweefvliegen onbetaalbaar. Wat dat meehelpen



Briefing door Karel Tibbe.

betreft zijn de noodkreten van bestuur en technici in de loop der tijd niet veranderd. Zover de documentatie in de tijd terug reikt, zo lang wordt er door hen geklaagd over leden die wel willen vliegen, maar niet werken. De beginperiode wellicht uitgezonderd. Toen moest er eerst gebouwd worden voor er zelfs maar van vliegen sprake kon zijn. Ook het aantal kraken zorgde er toentertijd voor dat de handvaardigheid van de leden niet achteruit ging. Sinds echter de vliegtuigen vliegklaar gekocht worden en het aantal kraken drastisch is verminderd, gaat de onderhoudsbetrokkenheid achteruit. Daarbij moet worden aangetekend dat de voorschriften het echt actief en zelfstandig participeren van de leden bij het onderhoud op wat hoger en dus, interessanter, niveau dan poetsen, schuren en schilderen verhinderen. Alles dient ten slotte onder toezicht van een bevoegd technicus te gebeuren. Ook de opkomst van plastic zweefvliegtuigen, die minder onderhoud behoeven en waar, als er echt iets aan kapot is, door de amateur aan het herstel slechts minimaal kan worden bijgedragen, stimuleert de betrokkenheid niet.

Het vliegen

Als je wilt vliegen wordt je geacht 's morgens om 8 uur bij de hangar aanwezig te zijn. Dat is al 50 jaar zo. En wil je hoog op de startlijst staan dan is het zaak nog vroeger te komen, althans op

zondag. Wie dan het eerst komt, het eerst vliegt. Op zaterdag beslist het lot over de startvolgorde van de aanwezigen. Maar, kunnen we ons afvragen, is het wel zo voordelig om hoog op de startlijst te staan en dus spoedig te vliegen? Thermiek is er zo vroeg zeker niet en wellicht is het daarom raadzaam wat lager op de startlijst te staan. Je vliegt dan later en de kans op thermisch vliegen is groter. Lijkt het echter een hele mooie dag te worden en hebben zeer velen zich voor jou gemeld, dan is het risico niet ondenkbeeldig dat je pas vliegt als de thermiek vermindert. Het bepalen van de strategie waardoor je met minimaal wachten, optimaal kunt vliegen is geen sinecure. Sommige, meer ervaren, vliegers hebben dit tot ware kunst verheven. Evenzeer is het een kunst om exact op dat tijdstip op de strip aanwezig te zijn, dat je aan de beurt bent om in te stappen. De hele dag op de strip aanwezig zijn is immers erg arbeidsintensief. Het is daarom wel zaak je op tactische momenten terug te trekken in het Cumultje (voor koffie), het NLM-restaurant (idem, plus taart) of hangar (om aan de eigen auto te werken). Daarnaast bestaat natuurlijk de mogelijkheid op uitgelezen momenten te gaan tijdschrijven (bij guur weer), kabelrijden of lieren. Dit laatste is vooral aantrekkelijk als er lierhulpjes ter beschikking staan. Kisten uit het veld halen is tenslotte werk voor DBO'ers. Bedrevenheid in het afwegen van inspanning versus vliegenot is een niet onbelangrijk onderdeel van de zweefvliegsport!

Tipfietsen... 'n handigheidje.

Kabelrijden, 800 meter hobbelen in de eerste versnelling.



Het 's morgens opstellen is een rite apart. De keus in startrichtingen op Twente is beperkt, alleen oost-west of vice-versa langs baan 11-29. En een enkele keer noord-zuid op de "light aircraft strip". Dat was vroeger wel anders. Toen stond de TZC een enorm grasveld ten dienste, bij iedere denkbare windrichting kon tegen de wind in gestart worden. Door de aanleg van start- en rolbanen, de bouw van shelters en de intensivering van het gebruik van de vliegbasis als akkerbouwbedrijf is het aantal startrichtingen sterk ingeperkt. Bij sterke dwarswind is het gebruik van de Piper noodzakelijk, dan moet er namelijk gestart worden van de light-aircraft strip. Het is de mooiste wijze van starten, zij het dat de startproductie niet hoog is en dus het aantal starts per dag laag.

Laten we aannemen dat er wordt gelierd. Het transport van de vliegtuigen van de hangar naar de strip gebeurt over de rolbanen. Oudere leden, gezeten in kabelauto's of eigen wagen, trekken de vliegtuigen naar de startplaats. De kisten worden horizontaal gehouden door DBO'ers op de fiets. Tip-fietsen is op Twente al sinds mensenheugenis in gebruik maar, in de ogen van bezoekers van andere clubs, een gruwel! Zo rond negen uur, half tien hebben de vliegtuigen de dagelijkse inspectie door de instructeur ondergaan en worden ze door deze met de eerste starts van de dag ingevlogen.

Na de briefing, waarin de instructeur van dienst een obligaat praatje houdt over weer, zicht en de voor die dag geldende procedures en afspraken, kan rond tien uur het echte vliegbedrijf starten.

De eerste twee uur vinden doorgaans alleen "jo-jo" starts plaats. De thermiek komt zelden los voor half twaalf. Echter, wat thermiek betreft heeft de TZC op Twente weinig te klagen. Ook wat andere aspecten betreft ligt het veld gunstig, de omgeving biedt genoeg mogelijkheden tot eventuele buitenlandingen en van luchtwegen of gelimiteerde hoogten wordt in de praktijk geen hinder ondervonden. Met zuid-oosten wind kan het zicht wel eens slechter dan elders zijn, een gevolg van de relatief nabije ligging van het Ruhrgebied.

Gelest wordt er doorgaans met de ASK-13. De ASK-21 wordt meer gebruikt voor passagiersvluchten en, incidenteel, voor de voortgezette opleiding. De Ka-8 heeft zijn langste tijd gehad. In september 1985 is de eerste van zijn plastic opvolgers (de ASK-23) gearriveerd. De PH-324, een KA-6CR, is nog steeds kraakvrij en vliegt uitstekend. De plastic-fanaten zien er wat op neer, die hebben meer plezier in de twee ter beschikking staande ASW-19 vliegtuigen. Samen met de motorzwever, een Scheibe SF-25C, vormt dit de



vloot. Niet een waarvoor de TZC zich hoeft te schamen.

De drukte op het veld is natuurlijk sterk afhankelijk van het weer, maar daarnaast ook van de tijd van het jaar. Een mooie voorjaarsdag laat zo een startlijst met 45 namen zien. Niet velen maken dan meer dan één start. Na de zomermaanden taant het enthousiasme om zo tegen oktober, november vrijwel te verdwijnen. Hoewel, sedert 1984 wordt er ook de in winter gevlogen. Er schijnen dus toch genoeg lieden gevonden te kunnen worden die bij temperaturen tot min vijf graden een vliegbedrijf draaiend willen houden. Het is maar wat je vliegen voor je plezier noemt.

Instructie

Met de komst van de Goevier in 1954 begint voor de TZC de nieuwe wijze van instructiegeven: het Dubbel Besturings Onderricht (DBO). De instructeurs die alleen bevoegd waren voor de sololesmethode, moesten worden omgeschoold op Terlet. Kapitein Beckers van de LSK-club ging als eerste, korte tijd later gevolgd door Van Staaden en Lueks.

Het begin van een vliegdag; instructeur René Kalsbeek vliegt de Ka-8 in.

Zelfs te doen door DBO'ers... tijdschrijven.



In vergelijking met de sololesmethode bood het dubbel besturingsonderricht alle mogelijkheden voor grondige instructie. De leerling maakt vanaf het begin steeds een complete vlucht mee en raakt zo snel vertrouwd met alle aspecten ervan. Aangezien hij zelf kan ingrijpen kan de instructeur alle situaties waarmee een zweefvlieger te maken krijgt in het leven roepen en controleren of de leerling correct en alert reageert. In combinatie met een goed startmiddel kan een leerling zo snel worden opgeleid tot solostandaard. In de beginjaren ging het echter té snel. De mogelijkheden van het dubbelbesturingsonderricht werden overschat. Het was geen uitzondering als een leerling reeds met zijn 25-ste start solo vloog. Het gevolg was een verhoudingsgewijs groot aantal kraken. Om de leerling wat meer ervaring en zelfvertrouwen te geven is in de loop der jaren dan ook welbewust het aantal DBO-starts sterk opgevoerd.

Tegenwoordig echter lijken we te zijn terecht gekomen in het andere uiterste. Zonder dat het gaat om uitzonderlijk slechte vliegers komt het voor dat er leerlingen rondvliegen die met 60 of 70 starts nog steeds niet solo zijn. Hoe komt dit? Hiervoor zijn twee factoren aan te wijzen. In de eerste plaats is het instructeurscorps van de TZC explosief gegroeid en in de tweede plaats zijn er veel meer DBO-ers, die bovendien minder frequent komen. Hierdoor ontstaat een situatie waarbij instructeurs en leerlingen elkaar niet of nauwelijks kennen. Een groot aantal instructie-starts gaat dan verloren met uit te vinden voor de instructeur wat de leerling kan, en voor de leerling wat de instructeur wil.

Wie anno 1985 bij de TZC begint met zweefvliegen, en daarvoor al een jaar op de wachtlijst heeft moeten staan, vangt zijn of haar vliegloopbaan aan met een doopvlucht op de motorzwever. Ook de eerste anderhalf à twee instructie-uren worden daarop gegeven. De MZV is immers een ideaal instructievliegtuig om een vliegtuig recht te leren houden, gecoördineerde bochten te vliegen en het verkennen van de omgeving van het veld. Na de motorzwever gaat de DBO'er naar de ASK-13, waarop de opleiding tot solo-standaard wordt gegeven. Meestal zal dat het geval zijn na zo'n 45 tot 50 vluchten, soms meer. Zie boven. De vorderingen worden min of meer bijgehouden in het vluchtenboekje, zodat de opeenvolgende instructeurs weten hoever hun pupil gevorderd is. Tijdens de instructeursvergaderingen wordt het leerlingenbestand besproken.

De opleiding en examinering voor het zweefvliegbewijs gebeurt binnen de club. De meeste solisten beginnen daar na twee jaar aan. De aloude landingsproeven zijn enkele jaren geleden aangepast aan de eisen die moderne toestellen stellen, en aangevuld met enkele examenvluchten. Die nieuwe landingsproeven zijn in de ogen van diegenen die eindeloos bezig zijn geweest met series

sliplandingen, een exameneis die nog gebaseerd was op het vliegen met de vooroorlogse klep-loze kisten, een vereenvoudiging. De theoretische opleiding, waarvoor al jaren gebruik gemaakt wordt van het boek "Eerst weten ...dan zweven", wordt gegeven door TZC-instructeurs en ervaren vliegers. Hiervoor, en voor het in eigen beheer afgenomen zweefvliegbewijs-examen, bewijst de briefing-room van het Cumultje goede diensten.

Zweefvliegekampen

Hoogtepunten binnen de club vormen de al sedert 1956 vrijwel jaarlijks georganiseerde zweefvliegekampen. Tijdens die kampen wordt al het rijdend en vliegend materieel overgebracht naar een doorgaans gunstig gelegen zweefvliegveld. Gedurende twee of drie weken wordt daar dan door zweefvliegende leden, plus gezinnen, gekampeerd en gevlogen. Juist het langere tijd bij elkaar zijn en het van 's morgens vroeg tot 's avonds laat vliegen geeft die kampen een bijzondere sfeer.



De bartent vervulde een belangrijke rol in het Ventose kampeven.

Het eerste evenement dat de naam "kamp" kreeg werd al van 15 tot 23 augustus 1936 georganiseerd. Dat kamp echter werd gehouden op het vliegveld Twente zelf en behalve door TZC-leden vooral bijgewoond door van uit het hele land afkomstige vliegers. Hoofdmoot van dat kamp vormden de zweefvliegwedstrijden, maar hierover is al in hoofdstuk 1 geschreven. Gelet op doelstelling en deelnemers hoort dit kamp, ondanks het feit dat het als zodanig werd aangeduid, niet in dit hoofdstuk thuis.

Echte clubkampen worden dus georganiseerd sedert 1956. Wie over de in de 50er en 60er jaren georganiseerde kampen spreekt, spreekt ook over het echtpaar Elly en Goof Sackers. Zij waren de organisatoren en spil van het kampeven. Kenmerkend voor de kampen uit die tijd was het gebruik van militaire voorzieningen. Het transport naar en van de kampplaats werd verzorgd door militaire voertuigen, gekampeerd werd in

militaire tenten en er werd, indien er op niet te grote afstand van een kazerne gekampeerd werd, gegeten uit een militaire keuken. De speciale relatie tussen TZC, de Luchtmacht zweefvliegclub en het militaire apparaat als zodanig bood de kampdeelnemers vele voordelen. Ook voor de zweefvliegende militairen was de zaak goed geregeld, niet ieder is het immers gegeven om in de tijd van de baas als dienstopdracht te zweefvliegen.

Tot in de jaren zeventig werden de kampen strak georganiseerd, waren het echt kampen in de ware zin des woords. Veel gezamenlijke activiteiten, een duidelijke kampleiding. Daarna krijgen de kampen een minder strak, minder militair geleid karakter. Met de geest der tijd verandert de sfeer. Meer privé-tenten, -caravans en -vliegtuigen gaan mee. De centrale tent, voor eten en samenzijn na het vliegen, verdwijnt. Wat nu is overgebleven is een aantal TZC'ers die met hun gezinnen, en het TZC-materiaal, tijdens een afgesproken periode op een bepaald veld verblijven. Van een "kampleiding" in de eerder beschreven, meer traditionele zin, is tegenwoordig geen sprake meer.

De kampen werden in de loop der jaren gehouden op Venlo, Ameland, Teuge en Terlet. Vooral Venlo is vaak bezocht. Vliegbeperkingen - zo aardig is het nu ook weer niet om tijdens de lierstart op vliegende straaljagers neer te kijken - deden de TZC zoeken naar een alternatief. De laatste jaren is dat vaak Terlet geweest. Ambiance en vliegmogelijkheden daar zijn in Nederland moeilijk te overtreffen. Diegenen die een echt gezamenlijk kamp wensen, komen door het verspreid kamperen daar moeilijk aan hun trekken. Ook



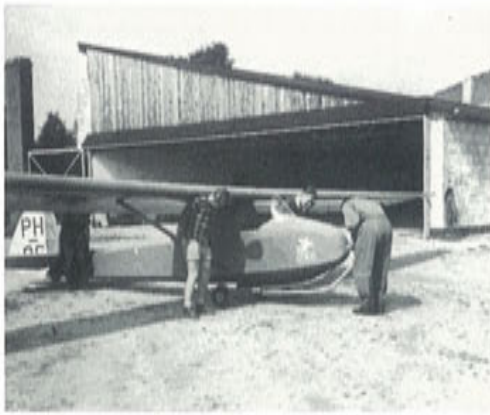
Kamp Blois, Frankrijk 1980. Signor Vitalis houdt met zijn kudde het gras op de strip kort.

het Nederlandse zomerweer gooit nogal eens roet in het eten. Om wat dat laatste betreft wat meer op safe te spelen werd in 1982 gekozen voor een kamp in Angers, gelegen in de Loire-vallei. Helaas, het mocht niet zo zijn. De veertien dagen aanhoudende regen zorgden weliswaar voor "kastelenweer", maar dan toch anders van inhoud dan zweefvliegers doorgaans onder dit woord verstaan. Het modale TZC-lid heeft toen veel geleerd over de leefwijze van de Franse adel, maar zeker niet onder "kasteelachtige" cumuli gevlogen!

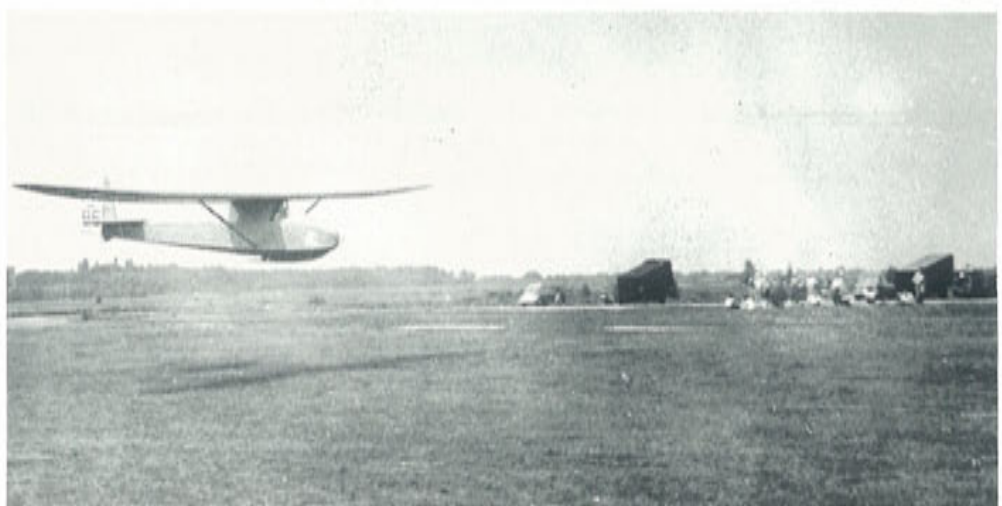
Frankrijk mocht zich trouwens ook in 1980, 1981 en 1983 verheugen in TZC-belangstelling. In beperkte kring werden toen kampen gehouden in Blois en Roanne. 1985 zorgde voor prachtig vliegweer in Brienne le Chateau waardoor daar veel prestaties gevlogen konden worden.

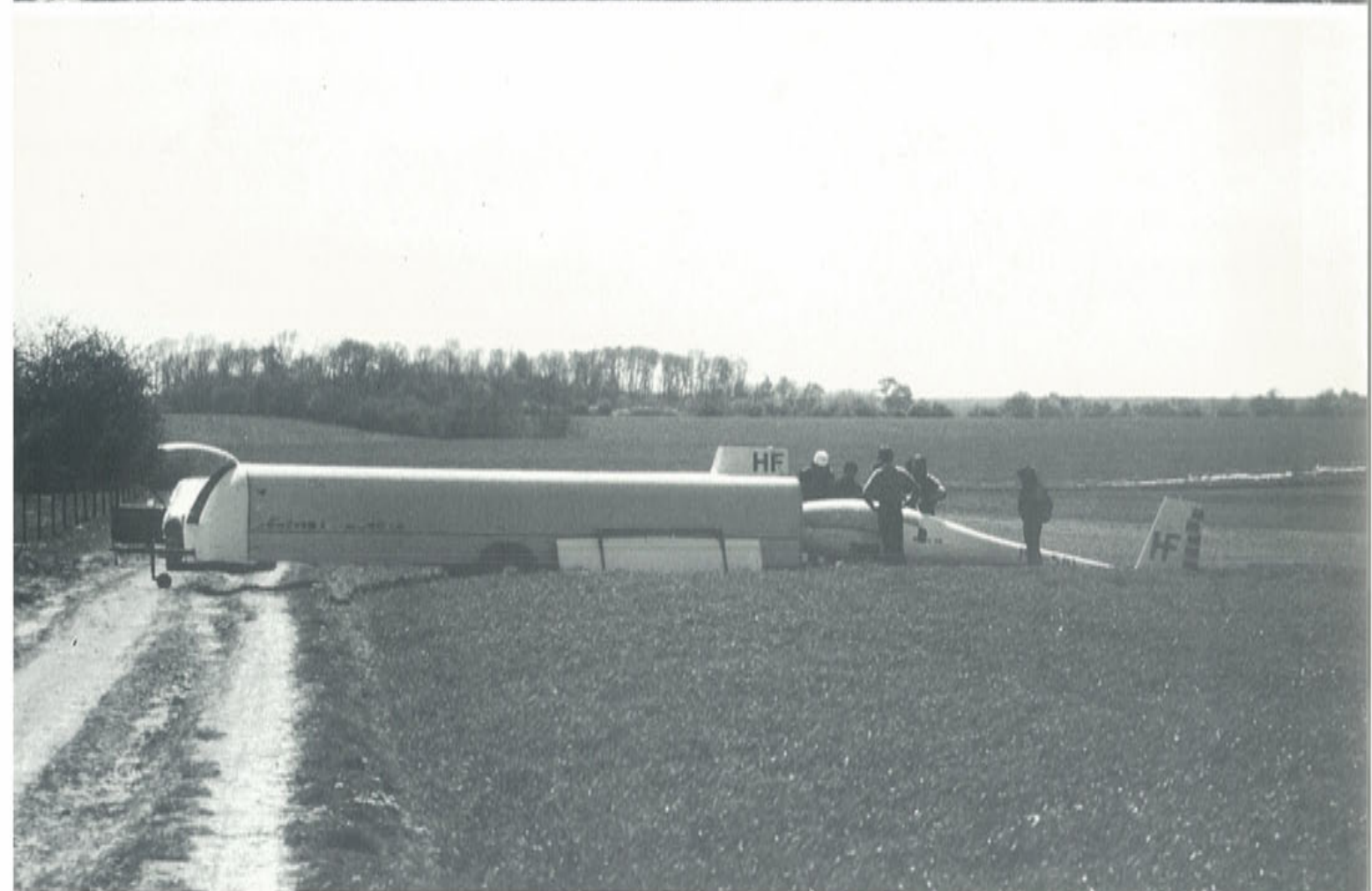
Typisch Nederlands zomerweer dus!





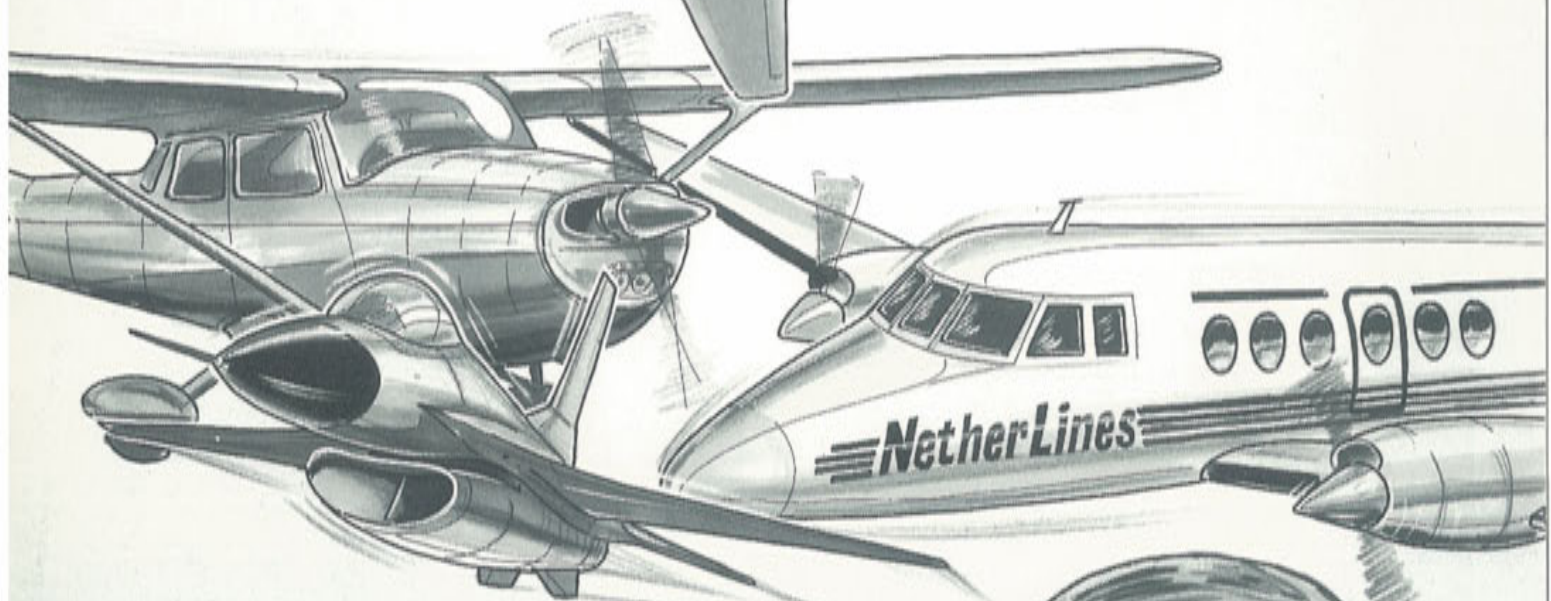
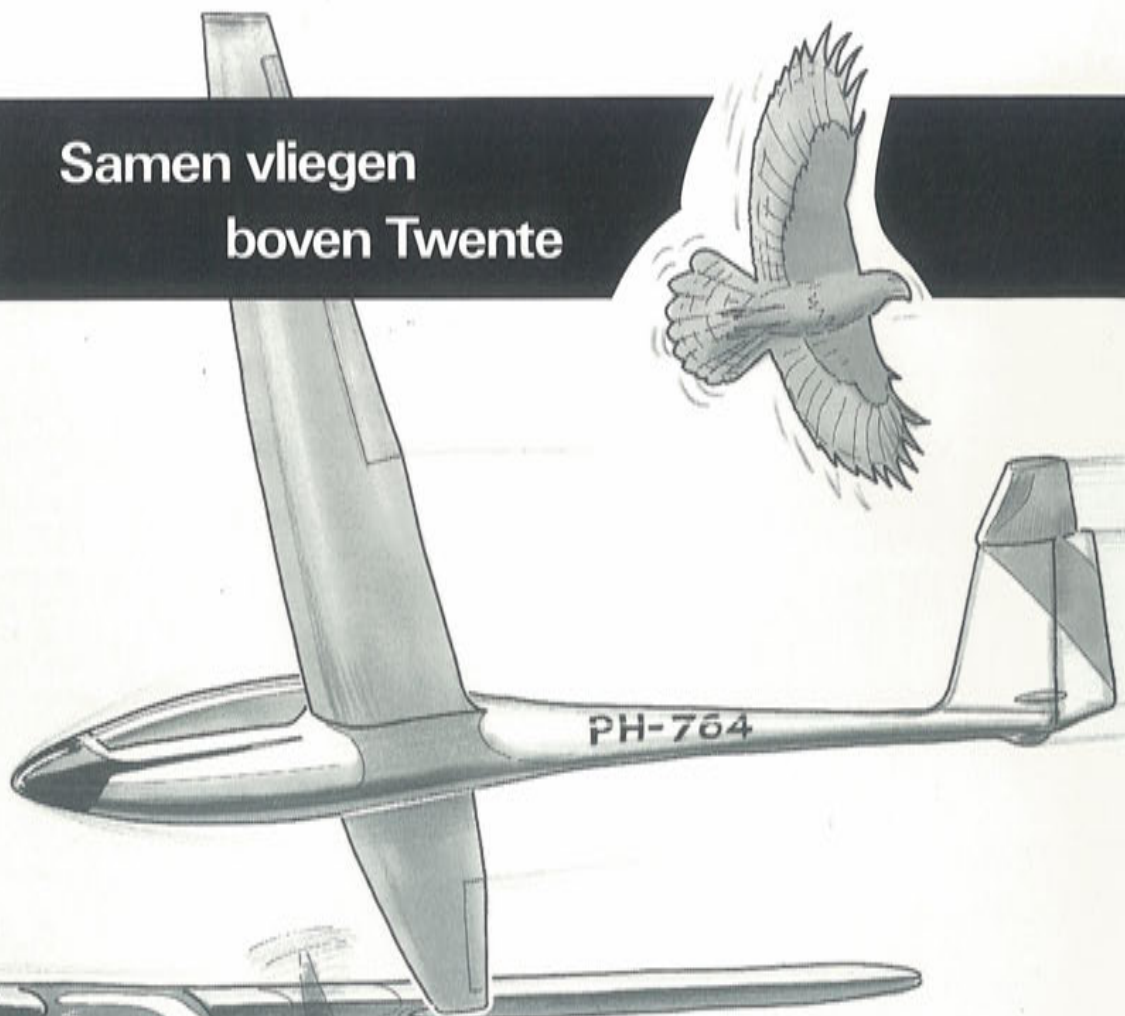
Start solovlucht Wijchman, Venlo 1957.





5

Samen vliegen
boven Twente



Lax Tompa19471

Het vliegveld "Twente"



ET WAS PAS IN HET BEGIN van de jaren twintig van deze eeuw dat in Nederland de luchtvaart enigszins in de belangstelling kwam. Daarvoor waren wel de nodige demonstraties gehouden. De naam Jan Olyslagers bijvoorbeeld heeft nog een bekende klank, maar meer dan druk bezochte incidenten waren dat niet. De ELTA, de Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling Amsterdam, die in augustus 1919 gehouden werd, heeft de belangstelling echter sterk vergroot. In enkele weken tijd werd die tentoonstelling door ongeveer een miljoen mensen bezocht en ondergingen vierduizend bezoekers hun luchtdoop. De tijd was rijp voor de oprichting van de KLM (7 oktober 1919). Her en der in het land werden initiatieven ondernomen om te komen tot het aanleggen van vliegvelden. Schiphol begon zijn bestaan als burgerluchthaven op 17 mei 1920. Diverse vliegvelden volgden. Het was in 1924 dat het Departement van Waterstaat vroeg of er in Twente, toendertijd een van de belangrijke industriegebieden in Nederland, nog geen plannen bestonden voor het aanleggen van een vliegveld.

De gemeente Enschede pakte deze vraag op en het bleek dat er toch nogal wat zakenlieden, fabrikanten en particulieren waren die wel wat in een goed geoutilleerd vliegveld zagen. In 1927 werd het vliegveld-comité "Twente" gevormd dat de stichting van een "vlieghaven" moest voorbereiden. Veel schot zat er aanvankelijk niet in, grondbezitters roken hun kans en de gevraagde grondprijzen verhinderden succes op korte termijn. De belangstelling verflauwde. Op 20 maart 1928 kwam daarom de grote Plesman zelf naar Twente en in het Concertgebouw te Hengelo hield hij een enthousiasmerende toespraak. Die had succes en in 1929 werd een NV opgericht waarvan de aandelen in handen werden gesteld van enkele grote Twentse gemeenten. Het veld werd aangelegd en op 31 augustus 1931 vond de officiële opening plaats.



Hangar en stationsgebouw. Op de verkeerstoren is de radiopeilantenne zichtbaar. Voor het terras een Fokker F VII a.



Vliegveld Twente in de tweede helft van de dertiger jaren. Ten oosten van de hangar valt nog het clubhuis van de TZC te ontwaren.

Vliegveld Twenthe

ZATERDAG 12 MEI

Groote Sensatie

DES NAMIDDAGS 14.30

GROOTE ZWEEFVLIEGDEMONSTRATIE

door den bekenden zweefvlieger Nyenhoff.

RONDVLUCHTEN K.L.M. boven Twenthe

à 14.- per persoon.

Kunstvluchten W. v. Graft.

Groote Wedstrijd v. d. Twentsche Aero Club.

Entréeprijs 1 0.30 per persoon.

Uitgeverij: Drukkerij de Oosthoek - Enschede

Zweefvliegen als kermisattractie, sensatie in 1934.

Bij de inrichting van het veld had men de zaken grootschalig aangepakt. Het landingsterrein bezat de afmetingen van 800 bij 800 meter, een grote hangar werd neergezet alsmede een restaurant en een onderkomen voor de sportvliegers van de Twentsche Aero Club. Op het vliegveld kreeg de Nederlandsche Luchtvaartschool (N.L.S.) een nevenvestiging, die onder leiding stond van Willem van Graft. Jan van Ulzen, een van de eerste vliegers van de TZC, was bij de NLS vliegtuigmonteur. Reeds kort na de opening van het veld werden er zweefvliegactiviteiten ont-

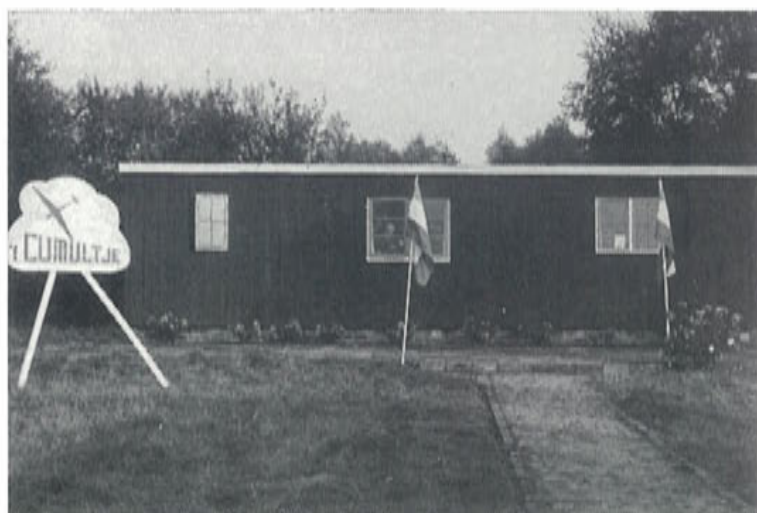
plooid. Om het veld in de belangstelling te brengen werden de eerste jaren grote luchtvaartmanifestaties gehouden. Zeppelin's landden er en in 1936 werden op Twente de eerste Nederlandse zweefvliegkampioenschappen georganiseerd. Drommen streekbewoners keken bij die gelegenheden naar de "luchtvertoningen". Ook in de weekends waren vele kijkers aan de rand van het veld te vinden.

Een groot commercieel succes is de luchthaven Twente nooit geworden. De KLM nam het veld weliswaar op in haar binnenlandse luchtnet, maar een lonende exploitatie bleek in die jaren niet mogelijk. De frequentie van de vluchten nam daarom snel af. In 1939 werd de vestiging van de NLS opgeheven. De oorlog wierp haar schaduw in deze grensstreek ver vooruit. Vlak voor het uitbreken van de oorlog werd het veld omgeploegd en op 10 mei 1940 werden alle gebouwen opgeblazen. In de nazomer van 1941 begonnen de Duitsers het vliegveld, of wat daar van over was, om te bouwen tot een militaire basis. Het veld werd van de oorspronkelijke 64 ha vergroot tot 1586 ha en onderkomens voor het personeel werden gebouwd. Het huidige banenstelsel (06-24, 11-29) is een erfenis van de Duitsers. Toentertijd lag er ook nog de startbaan 16-34 (nu central taxiway, bekend onder de naam "oude Duitse baan"). Kerstmis 1944 was de opbouw vrijwel voltooid en kon het veld als basis voor nachtjagers in gebruik genomen worden.

Veel profijt hebben de Duitsers er niet van gehad. Op 17 maart 1945 stelde een zwaar geallieerd bombardement de basis buiten gebruik. Wat nog overeind stond werd in de nadagen van de oorlog door de Duitsers verwoest. Na de bevrijding was Twente tijdelijk hoofdkwartier van Engelse militairen.

In november 1945 meldden de Nederlandse Luchtstrijdkrachten (LSK) zich als de volgende gebruikers van Twente aan. Na een puinruimen opbouwperiode arriveerde op 31 maart 1946 het 320 squadron op de vliegbasis, later gevolgd door het 322 squadron dat met Spitfires (MK IX) vloog. Vervolgens hadden Gloster Meteors, F-86 K Sabre's (waarvan een exemplaar bij het zgn. Deventer-hek op een sokkel staat), Fokker S14's, F 104's en NF 5's hier hun thuisbasis. In 1986 wordt de F-16 verwacht.

Ook de civiele luchtvaart maakt gebruik van Twente. In 1966 werd Twente opnieuw opgenomen in het binnenlandse luchtnet. De vluchten werden uitgevoerd door de NLM. 1973 was voor Twente een topjaar met 54000 passagiers, per dag werden toen 5 vluchten Schiphol-Twente v.v. uitgevoerd. Sindsdien nam de belangstelling af en werd het aantal vluchten van de NLM drastisch gereduceerd. In maart 1985 beëindigde de NLM de vluchten op Twente. Netherlines (een kort daarvoor opgerichte luchtvaartmaatschappij) nam de verbindingen over.



De opening van het "oude" Cumultje, 31 augustus 1957.



Het Cumultje, een voormalig vliegtuigkrat en kantoor van de Luchtmacht wordt naar zijn definitieve standplaats getransporteerd.

Zweefvliegers op Twente

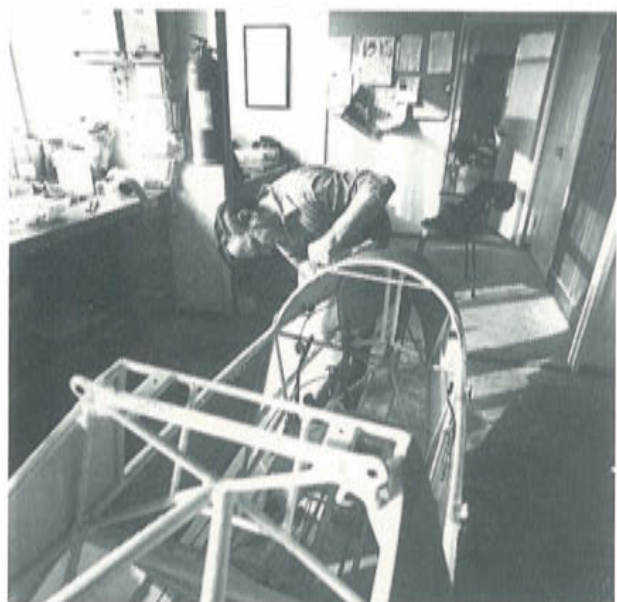
Reeds bij de openingsfestiviteiten van het vliegveld Twente in 1931 gaven zweefvliegers acte de présence. Ook daarna werd frequent van het veld gebruik gemaakt. Het was dan ook zeer geschikt voor zweefvliegen. Het veld bestond uit een grasvlakte van 800x800 meter. Dat maakte het mogelijk tegen iedere windrichting in te starten. Bovendien lag het veld in een tamelijk thermiekrijke omgeving. In 1935 werd het vliegveld de thuisbasis van de Twentsche Zweefvlieg Club. De sluiting van het vliegveld begin 1940 trof natuurlijk ook de TZC. Het rijdend en vliegend

materieel werd bij de leden ondergebracht. Veel daarvan overleefde de oorlog niet. Ook het clubhuis op het vliegveld werd door de Duitsers afgebroken. Een brief van Rokker, gericht aan de KNVvL d.d. 22 november 1945, leert ons dat het bezit van de TZC toen bestond uit:

- 1 Grunau Baby, compleet met instrumenten (De Houtduif);
- 1 Grunau Babyromp en een stel onbeklede vleugels;
- 1 ESG en 1 Zögling-romp, "beschadigd door oorlogsgeweld";
- 1 Lier (A-Ford), waarvan de banden ontvreemd waren;
- 1 Ophaalwagen;
- 1 Gedeeltelijk verbrande parachute.

In 1946 werd weer begonnen met zweefvliegen. Vergeleken met de tijd voor de oorlog was de situatie op het veld danig veranderd. Bestond, zoals gezegd, voor 1940 het vliegveld uit een grote grasvlakte die vrijelijk starten in alle richtingen

mogelijk maakte, na de oorlog kon alleen gestart worden op de grasstroken langs de startbanen. Eventueel was het mogelijk vanaf de L/A-strip te slepen. Bovendien mocht alleen van het veld gebruik gemaakt worden als de KLu (toen LSK) niet vloog, dus alleen op zaterdagmiddag en op zondag. In de loop van de tijd werd het beschikbare zweefvliegterrein steeds meer ingeperkt; zo verschenen er borden langs baan 06-24, werd in 1973 een aanvang gemaakt met de bouw van betonnen shelters, kwamen er "barriers" etc. Nu is het alleen nog maar mogelijk om langs baan 11-29 en de L/A-strip te lieren. De grasstrook naast de baan wordt echter steeds smaller, de boer ploegt ieder jaar een halve meter extra om. De TZC pakt hem terug door met de kabelparachutes voortijdig zijn aardappelen te rooien. Voor het slepen kan van de L/A-strip gebruik gemaakt worden, zolang de graaf-activiteiten van de talloze mollen dat althans niet verhinderen.



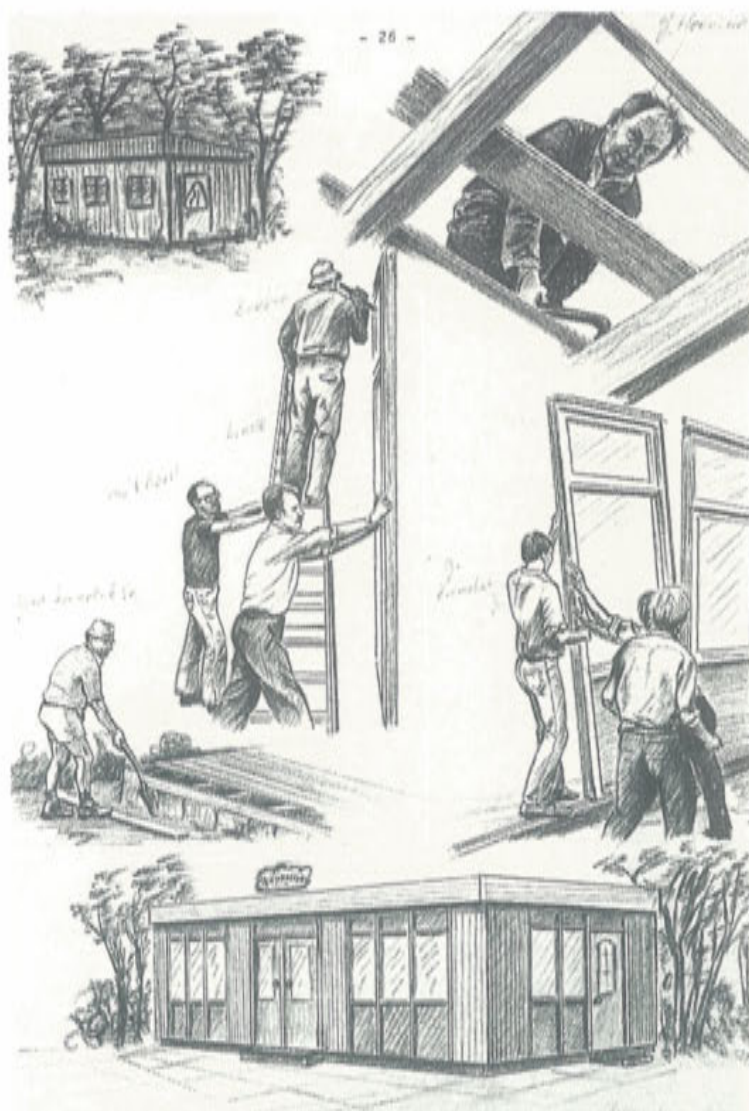
Jan Heerink neemt de romp van een Ka-8 onderhanden.



Hangars en clubhuizen

Van groot belang voor het reilen en zeilen van de club zijn de onderkomens voor vliegtuigen en het clubhuis. Voor de oorlog werden de zweefvliegtuigen ondergebracht in de grote hangar. Daar vonden ze hun plaats tussen de vliegtuigen van de NLS en de TAC. Nieuwbouw en ingrijpende reparaties werden verricht in de diverse lokaliteiten die de bouwgroepen door de jaren heen ter beschikking stonden. De schuur van Noordenbos is al genoemd, maar ook in Enschede zelf is op diverse adressen gebouwd. Na de oorlog werd het materiaal eerst opgeslagen in hangar 9, daarna in 10. Later kwam de hangar van het Vlieg syndicaat Twente vrij. Het Vlieg syndicaat was een samenwerkingsorganisatie van diverse Twentse textiel fabrieken, Philips en Holland Signaalapparaten. Samen hielden ze een aantal vliegtuigen in de lucht. In 1973 werd het Syndicaat opgeheven en een snelle en doeltreffende interventie van Jaap Loek, secretaris van de militaire zweefvliegclub, bij de basiscommandant deed deze de naast het clubhuis gelegen hangar aan de TZC in bruikleen geven. Deze goed geoutilleerde hangar biedt de TZC op dit moment voldoende ruimte voor het bergen van de vliegtuigen. In de winter kan de ruimte vorstvrij gehouden worden. De ruime werkplaats is direct tegen de hangar aangebouwd zodat er wat onderdak betreft weinig te wensen over is.

Ook het clubhuis, vanouds "het Cumultje" geheten, mag er tegenwoordig wezen. Dat is wel anders geweest. Het vooroorlogse Cumultje was een houten gebouwtje, gelegen in de nabijheid van de grote hangar. Het was het eerste gezamenlijke bouwproject van de gefuseerde afdeling Zweefvliegen van de TAC en de Enschedese Vliegtuig Club. Het is de oorlog niet doorgekomen. In de eerste tijd na de oorlog, tot 1957, had de TZC niet de beschikking over een eigen clubhuis. Jaarvergaderingen werden daarom gehouden in restaurant Cosa te Hengelo. Ook organiseerde men wel op zondagmiddag clubbijeenkomsten, bedoeld voor leden plus aanhanger, in het theehuis in het Van Heekpark. Het ware clubhuisleven kon pas weer beginnen in 1957. In dat jaar wist de toenmalige kapitein Beckers de hand te leggen op een voormalig vliegtuigkrat. Kort was die in gebruik geweest bij de luchtmacht als kantoortje, maar al spoedig werd het bouwsel in zijn geheel overgeplaatst naar een locatie naast hangar 16 (waar ook het huidige Cumultje staat). Onder leiding van Lueks en Heerink werd de krat eigenhandig van een interieur voorzien en op 31 augustus 1957 kon het clubonderkomen officieel worden geopend. Tot 1980 heeft dat Cumultje dienst gedaan. Toen was het wel zeer bouwvallig geworden en werd besloten een nieuw Cumultje te bouwen. Via Harry



De opbouw van het huidige Cumultje.





Linde Sr kon een houten noodkantoor van de AKZO uit Hengelo op de kop getikt worden. Ook de transformatie daarvan tot clubhuis hield weer veel werk in: zelf afbreken, vervoeren, fundering leggen, opbouwen en inrichten. En ook nu weer verliepen de activiteiten onder leiding van Jan Heerink. De hulp van de Luchtmacht, door inzet van personeel en beschikbaar stelling van materiaal was onontbeerlijk. Of dat alles via de officiële kanalen is aangevraagd wagen we te betwijfelen. In ieder geval: op 19 december 1981 werd het nieuwe Cumultje feestelijk geopend. De TZC kan zich nu gelukkig prijzen met een representatieve ruimte, een bar en een briefingroom. Het Cumultje wordt geleid door een relatief autonoom bestuur dat van alles organiseert; feestavonden, clubbijeekkomsten, barbecue's. De ligging van het clubhuis binnen de hekken van de vliegbasis is echter een handicap, de aanloop van niet-leden is beperkt en daarmee de mogelijkheid het Cumultje méér te laten zijn dan verzamelpunt voor en na het vliegen.

TZC en de Luchtmacht

Direct na de oorlog is het vliegveld Twente door de Koninklijke Luchtmacht in bezit genomen. Dat gebeurde tamelijk wederrechtelijk en zonder al te veel rekening te houden met de belangen van anderen. In 1948 werd de Staat dan ook gedwongen tot schadevergoeding aan diverse grondbezitters wegens het zonder compensatie in gebruik houden van gronden buiten het oorspronkelijke, vooroorlogse veld.

Vanaf 1946 kon de TZC weer vliegen op het inmiddels wat opgekalefaterde veld. De aanwezigheid van de nodige niet dichtgegooide bomkraters maakte het landen extra spannend. Enkele jaren heeft ook de Winterswijkse Zweefvlieg Club gebruik gemaakt van het veld. Rond 1950 echter ging die club ter ziele.

Tussen de TZC en de Luchtmacht is na de oorlog een nauwe samenwerking ontstaan. Niet alleen mocht de TZC van een militair veld gebruik maken, ook anderszins heeft de KLu veel bijgedragen aan de club. Zo werden hangars, opslagruimten en locaties voor de opeenvolgende Cumultjes gratis of tegen geringe vergoeding aan de club ter beschikking gesteld. Deze welwillende houding van de Luchtmacht, die nog met vele andere voorbeelden te illustreren valt, vloeit voort uit de speciale relatie die bestaat tussen het Rijk, c.q. het Ministerie van Defensie en de zweefvliegwereld.

Vanaf 1952 steunt de Luchtmacht de KNVvL, eerst door middel van een bescheiden bedrag (f 87.000,- per jaar) aan subsidie en het officieel openstellen van militaire vliegbases voor medegebruik door zweefvliegclubs. Na 1954 echter wordt de steun omgezet in samenwerking. Aanleiding daartoe vormden de problemen waar de militaire zweefvliegclubs mee worstelden. Die clubs kampten met een groot verloop van leden, eigen aan een organisatie waarvan vooral dienstplichtigen deel uitmaken. Maar dat had wel tot gevolg dat kadervorming ontbrak en dat de militaire zweefvliegerij, inmiddels erkend als dienstsport, niet van de grond kwam. De luchtmacht onderkende dat probleem en door de toenmalige kapitein E. Verduyn Lunel werd aan de Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten voorgesteld een meer structurele verbintenis met de KNVvL aan te gaan. De overwegingen daartoe waren dat niet-vliegend personeel door middel van zweefvliegen meer "air-minded" gemaakt kon worden, dat zweefvliegen een goede tijdspassing voor de dienstplichtig soldaat geacht werd en dat zweefvliegen een adequaat wervings- en selectiemiddel was voor het aantrekken van toekomstige (beroeps-)vliegers.

Op 28 december 1954 werd vervolgens een overeenkomst gesloten tussen het Rijk, c.q. de Lucht-
macht, en de KNVvL. De KNVvL zou door mid-
del van de zweefvliegclubs zweefvliegtuigen ter
beschikking stellen. De luchtmacht op haar
beurt bracht lieren, kabelwagens, ophaaltrailers,
sleepvliegtuigen, parachutes en barografen in.
Ook benzine voor en onderhoud van het rijdend
materieel was voor rekening van het Rijk. Hoewel
deze overeenkomst in eerste instantie was aange-
gaan om de militaire zweefvliegerij uit het slop
te helpen, bleek de overeenkomst van verstre-
kende, zeer stimulerende invloed te zijn op de
hele Nederlandse zweefvliegerij. In voorgaande
hoofdstukken is daar meermalen op gewezen.
In 1976 vond de Luchtvaartdienst het tijd worden voor
een hernieuwde overeenkomst. De bij de Lucht-
macht in gebruik zijnde Piper Super Cub's wer-
den uitgefaseerd en deze laatste propeller-vlieg-
tuigen van de Luchtvaartdienst wilde men wel ter
beschikking stellen van de zweefvliegclubs. Ver-
der wilde het departement de steun in natura die
via diverse, al dan niet officiële, wegen werd ver-
leend begrotingstechnisch zichtbaar maken en in
één overeenkomst regelen. Een gevolg van de in
1977 gesloten nieuwe overeenkomst was dat voort-
aan alle steun direct aan de KNVvL werd ver-
strekt en dat deze niet meer, zoals eerst, via de
KLu-clubs aan de zweefvliegerij ter beschikking
werd gesteld. De speciale positie die de KLu-clubs
tot dan toe hadden werd daarmee uitgehold en de
met die club gelieerde burger-zweefvliegclubs

konden zich diensgevolge veel onafhanke-
lijker gaan opstellen. Reeds eerder, in hoofdstuk
twee, is geschreven dat de steunverlening door de
Luchtvaartdienst sterk terugloopt. De benarde positie
van de schatkist is daar mede debet aan.

De TZC en de KLu-Zc Twenthe

Reeds gedurende 38 jaren is er een zeer goede
samenwerking met de militaire zweefvliegclub,
de KLu-Zc Twenthe. Deze club, in 1947 opgericht
als "LSK-Zc Twenthe", heeft gedurende haar
bestaan een wezenlijk aandeel geleverd in de
zweefvliegerij op de vliegbasis Twente. Al is thans
de situatie niet meer zo duidelijk aanwezig, vroe-
ger is het zweefvliegen van de TZC vele jaren
mogelijk geweest dank zij de inbreng en het
enthousiasme van de militairen. Wie de oprich-
ters zijn/waren van de LSK Zc-Twenthe is niet
meer te achterhalen, maar kapitein Sipkes en
kapitein Vermeulen waren volgens een jaarverslag
van 1948 zeer actief. In de beginjaren werd een
groot gedeelte van het ledenbestand gevormd
door vliegers en technisch personeel van de
Luchtvaartdienst. In de jaren 1951 t/m 1956 werd door
de militaire club de Grunau Baby PH-151
gehuurd. De eerste jaren verliepen moeizaam, er
kwam een stilstand, maar in 1951 leefde de club
weer op. In die tijd komen we de kapitein Beckers
en de sergeant Lueks tegen. Vooral deze mensen
hebben heel wat vrije weekends opgeofferd om



het zweefvliegen gaande te houden. Zij waren toen immers de enige instructeurs en sleepvliegers.

Andere namen die een enorme inbreng hebben gehad in het hele zweefvlieggebeuren zijn, onder andere, Jaap Hazes, Goof Sakkers, Henny Rolf en Bertus van der Salm. Goof met zijn vrouw Elly hebben heel wat kampen geleid. Bertus, en later ook Jaap, hebben een wel zeer bijzonder stempel gedrukt op het technisch gebeuren. Bertus ook nog als chef instructeur. De kampeiding kwam later in handen van Fred Stekelenburg en Henny Rolf was elf jaar lang penningmeester van de TZC (over samenwerking gesproken!).

Laten we ook vooral niet vergeten de inbreng van de ontelbare sleepvliegers van hoog tot laag van



Goof en Elly Sakkers.

de KLu, die hun vrije tijd opofferden om zowel op Twente als in de diverse kampen de zweefers de lucht in te brengen.

Daarnaast zijn er ten behoeve van de zweefvliegers nog vele mensen in de diverse Luchtmacht-werkplaatsen bezig geweest. Het is traditie geworden hen elk jaar op 1 juli als dank een keer mee te laten vliegen.

Ten slotte is het ook "nooit weg" dat de chef verkeersleiding van de vliegbasis, Jaap Loek, reeds 30 jaren in het bestuur van de KLu-Zc, tevens instructeur is en zodoende op maandagmorgen nog wel eens wat kan regelen wat op de weekends niet geheel "comme il faut" is achtergelaten.

Scholierenopleidingen

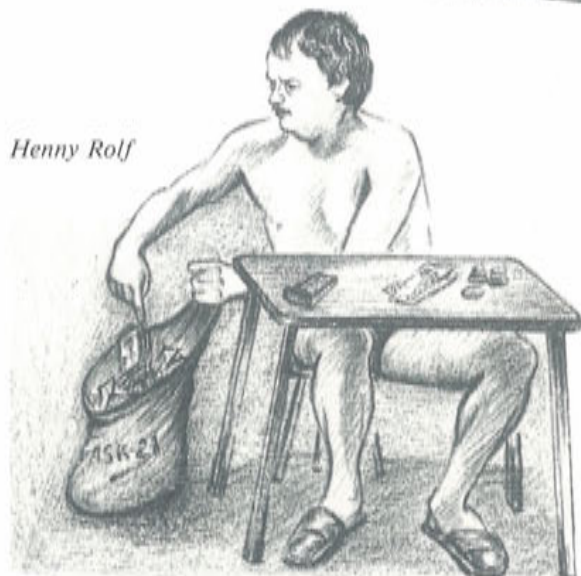
Voor de in een vorige paragraaf beschreven overeenkomst tussen het Rijk en de KNVvL is in 1947 een verdrag voorafgegaan over de opleiding van jongere vliegers. In het kader van dat verdrag kregen KNVvL en individuele clubs subsidie voor iedere "scholier" die werd opgeleid tot zweefvlieger. De reden daartoe was gelegen in het feit dat men van mening was dat aan het volgen van een



Fred Stekelenburg



Jaap Loek



Henny Rolf

zweefvlieg-opleiding grote waarde moest worden toegekend in verband met de werving en selectie van toekomstige beroepsvliegers, een reden die mede ten grondslag lag aan de overeenkomst van 1954. Van belang was daarbij niet zozeer de kunst van het vliegen die de aspiranten was bijgebracht, alswel het feit dat deze vliegers kennis gemaakt hadden met zweefvliegen en vervolgens, met die ervaring in het achterhoofd, hadden gekozen om met vliegen door te gaan. Meldden dit soort jongeren zich aan voor een beroepsopleiding tot vlieger dan wisten die waar ze voor kozen. De cijfers sedert 1947 stelden wat dat betreft de ondertekenaars van de overeenkomst niet teleur. Zweefvliegers maakten 2,7 maal zoveel kans beroepsvlieger te worden als niet-zweefvliegers. Het afvalpercentage tijdens de beroepsopleiding was daardoor veel lager. Gegeven het feit dat de opleiding tot vlieger f 500.000,- kostte bespaarde de scho-



Bert Markerink

lierenopleiding het Rijk aardig wat uitgaven aan leerlingen die de opleiding wel begonnen doch het niet tot beroepsvlieger brachten. Het is dan ook zeer te betreuren dat de scholierensubsidie met ingang van 1983 is afgeschaft. Niet alleen dat dit het Rijk op den duur alleen maar méér geld kost, ook voor de zweefvliegclubs is die afschaffing nadelig. Door de jaren heen zijn via die subsidie-stroom toch aardig wat financiën aan de clubs ten goede gekomen. Hoezeer men daar prijs op stelde is ook in hoofdstuk twee beschreven.

Om aan te tonen dat het subsidiegeld dat naar de TZC vloeide inderdaad het bedoelde effect heeft gehad volgt hier een greep uit de (ex) TZC-ers die uiteindelijk beroepsvliegers zijn geworden.

Als jachtvlieger kwamen bij de Luchtmacht terecht: Hans Rechttuit, Vincent Reith, Hans Menting, Ben Hesselink, Arend Versteeg, Bert Markerink, Henk van de Wilk, Jack Mol Jr en Robert Le Fèvre.

Hans Rechttuit verongelukte later met een Piper Cub. Vincent Reith, Hans Menting, Ben Hesselink en Bert Markerink zijn nu burgervlieger bij de KLM of de NLM, of staan op het punt dit te worden. Arend Versteeg is vlieger bij Swiss-Air. Ronnie Sabbé is, na een periode als

helikoptervlieger bij de marine, nu eveneens vlieger bij de KLM. Jeroen Kole is, zonder militaire avonturen, van de RLS zojuist in dienst van de NLM gekomen.

Zonder hulp van de bovengenoemde subsidie, maar wel via de TZC in de beroepsvliegerij terecht gekomen, zijn uit de vooroorlogse periode te noemen Jan Rietman en Hilbrand Holtrop. Jan Rietman, ook vlieger bij de KLM, verongelukte in 1946 bij Kopenhagen. Gezagvoerder van de Dakota, waarmee hij verongelukte, was G.J. Geysendorffer. Oorzaak van dit ongeluk was het niet verwijderen van de roerklamp van het hoogteroer.

Hilbrand Holtrop leerde in het begin van de jaren dertig de beginselen van het vliegen op Twente. Voor de oorlog emigreerde hij naar Zuid-Afrika alwaar hij een zweefvliegclub oprichtte. Toen de oorlog uitbrak verhuisde hij naar Engeland en nam als vlieger dienst bij de R.A.F. In 1944 werd hij, tijdens de invasie boven Frankrijk, neergeschoten.

Momenteel zijn voor vlieger in opleiding Marcel Groote, Onno Haarhendriks en Peter Janssen, respectievelijk bij RLS en Luchtmacht.



Jeroen Kole

De Drienerlose Zweefvliegclub Vleugellam

We doen altijd maar of er in Twente één zweefvliegorganisatie is, de TZC/KLu-Zc, maar dat is eigenlijk niet juist. De Drienerlose Zweefvliegclub Vleugellam is er ook nog! Vleugellam is vooral in personele unies nauw verbonden geweest met de TZC, veel student-leden waren van beide clubs lid.

Tijdens het zomerkamp 1978 in Venlo vatten Leo Rummelink, Chris Steenbergen, Seert van Beysterveldt en Joris van Staaden het plan op om een studentenzweefvliegclub te beginnen. Op 31 oktober 1978 werd het proeflidmaatschap bij de Sportraad van de TH Twente aangevraagd en op 19 februari 1980 werd Vleugellam volwaardig lid. In de tussentijd verdienden de initiatiefnemers met bardiensten in het sportcentrum van de TH het benodigde clubkapitaal. Het aanschrij-



Jack Mol Jr.



Hans Menting





Bill Vogelaar
Memorial Rally 1980

Jaarlijkse vliegwegstrijd van de Vliegclub Twente,
de Bill Vogelaar Memorial Rally

ven van meer dan honderd bedrijven met een verzoek om een bijdrage voor Vleugellam, eventueel te compenseren met reclame op de nog aan te schaffen vliegtuigen, resulteerde in één donatie van Albert Heyn van f 250,-. De postzegelkosten waren er uit maar de aanschaf van een vliegtuig was niet naderbij gekomen. Vliegen gebeurde voornamelijk in clubkampen waarbij van gehuurd materiaal gebruik gemaakt moest worden.

In december 1980 echter kocht Vleugellam voor f 2.500,- het karkas van een Rhönlérche (PH-248), enig opknappen was noodzakelijk! Dat deed men gedeeltelijk zelf, hetgeen na de proefvlucht, eind 1984 leidde tot wat problemen met de RLD. Medio 1985 is het Bewijs van Luchtwaardigheid nog niet in orde! Een in 1981 (met subsidie van de TH) aangekochte Ka-7 (PH-270) werd in het jaar daarop tijdens de tweede dag van een kamp in St. Florentin gekraakt. Na reparatie op Terlet is dit momenteel de enige luchtwaardige kist van Vleugellam. In de week-enden wordt er sinds enkele jaren op Stadtlohn gevlogen, voor

lieren en slepen maakt men gebruik van de outillage van de plaatselijke club. Memorabel is dat Vleugellam ook een zeilvlieg-afdeling heeft. Van de ongeveer 30 leden beoefenen een tiental die sport op de Maasvlakte of elders aan de Noordzee-kust.

Overige medegebruikers op Twente

Koninklijke Luchtmacht, TZC en, sinds kort, Netherlines zijn niet de enige gebruikers van het vliegveld. De Vliegclub Twente (VCT) en de Twentsche Radio-Modelvliegtuigclub (TRMC) en het I.T.C. maken ook gebruik van het veld. De relatie tussen de Vliegclub Twente, voorheen Twentsche Aero Club, en de TZC is in de afgelopen halve eeuw nooit erg innig geweest. Kort na de opening van het vliegveld in 1931 is de TAC opgericht. De leden daarvan legden zich vooral toe op motorvliegen, zie het eerste hoofdstuk. Toch zijn er binnen die club enkelen geweest die ook belangstelling hadden voor zweefvliegen (Noordenbos, Ter Kuile) en zo kon het voorkomen dat in de eerste helft van de dertiger jaren

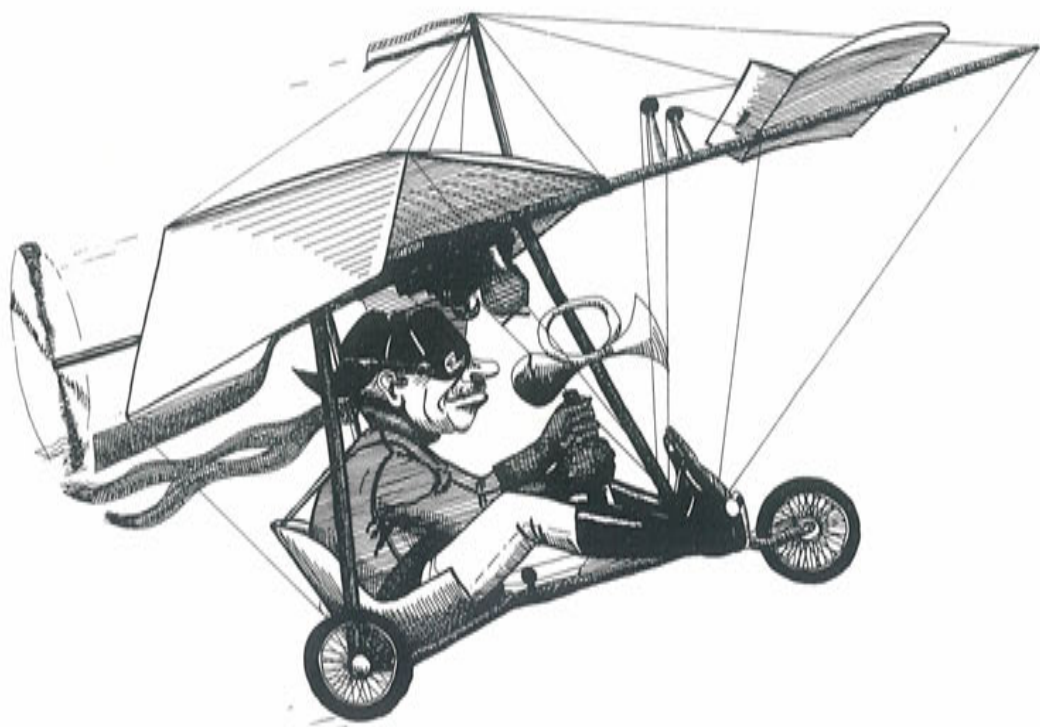
de TAC ook wat aan zweefvliegen wilde gaan doen. Niet erg intensief of enthousiast, maar voldoende om als stimulerende omgeving te dienen waarin het idee van een alleen op zweefvliegen gerichte club kon rijpen. Zoals in het eerste hoofdstuk is beschreven kwam de TZC dan ook, na samengaan met de EVC, in 1935 min of meer uit de TAC voort. Enkele jaren lang maakten TZC en TAC gebruik van dezelfde hangar. Tevens waren wat leden van beide vliegclubs lid. Dat bleef ook zo na de oorlog, men was vriendelijk maar op afstandelijke wijze. Momenteel is de TZC voor verdergaand onderhoud aan de Piper Cub aangewezen op de hulp van de technicus van de VCT. Ook maken TZC en VCT gebruik van de diensten van dezelfde vliegcoördinator, al jaren is dat de heer "Manus" Mulder.

De relatie met de TRMC is zo mogelijk nog afstandelijker. Misschien vinden zweefvliegers en modelbouwers elkaar maar lastig. De TRMC dient meteen op te houden als de TZC van de L/A-strip, waar de modelbouwers doorgaans vliegen, gebruik wil gaan maken. De zweefvliegers daarentegen voelen zich wel eens belaagd door luidruchtige modelvliegtuigjes op hoogten waarop deze officieel geheel niet zouden mogen komen. Maar, veel zweefvliegers zijn uit de rangen van de modelvliegers voortgekomen, de betere zweefvliegers hoort men zelfs wel eens.

Rond 1970 laaide de discussie op over het stimuleren van het gebruik van Twente door de commerciële luchtvaart. Dit zou impliceren dat ook in het week-end door de "grote" luchtvaart van het veld gebruik gemaakt zou gaan worden. Dit met het

oog op het toeristenverkeer. De toenmalige TZC-secretaris Maarten Vrijland ageerde zeer sterk tegen deze plannen. Officiële instanties, leden van de Tweede Kamer en bewindslieden werden door hem benaderd. Of zijn kruistocht succes had kunnen hebben valt te betwijfelen. Van zo'n groot economisch belang is de zweefvliegerij immers niet. De plannen hebben in ieder geval geen doorgang gevonden, een tekort aan verkeersleidingpersoneel was daar mede debet aan.

Ook (nog) geen toestemming tot het gebruik van Twente hebben de Ultra Lichte Vliegtuigen. Deze vliegtuigen, die in verschijning en constructie weer sterk lijken op de vliegtuigen uit het begin van deze eeuw, maar dan wel gebouwd met behulp van de verworvenheden van de moderne technologie, mogen niet op Twente vliegen. De Luchtmachtstaf geeft daar vooralsnog geen toestemming voor.



6

Prestatievliegen



222 Tempelmuur

Wat is een prestatie?

MET DE HUIDIGE GLIJHOEK van 1:38 en een ontkoppelhoogte van ongeveer 500 meter valt nauwelijks te begrijpen wat nu zo knap was aan het vroegere A-brevet, een vlucht waarbij 30 seconden rechtuit gevlogen werd. Of wat nu de moeilijkheid was van het B-brevet waarvoor vijf vluchten van minimaal een minuut gemaakt moesten worden. Toch was dit voor een Zögling die gestart werd met een rubberkabel of een sleepauto zo ongeveer het maximaal haalbare. Met de komst van de Grunau Baby en de introductie van de autolier en de vliegtuigsleepstart bij de TZC veranderde dit alles ingrijpend.

De geschiedenis van het vooroorlogse prestatievliegen bij de TZC kan het beste beschreven worden aan de hand van de zweefvliegcarrière van Harry Sachs. Niet alleen omdat hij zoveel knappe prestaties leverde, maar vooral ook omdat hij bij ons de enige was die zich hiermee bezig hield. Harry Sachs behaalde op 32-jarige leeftijd op Twente zijn A en B-brevet. Een jaar later vloog hij in Borkenberge zijn C-brevet op een Grunau Baby. Toen in 1936 de Houtduif gereed was vloog Sachs met dit toestel de in dat jaar door de TZC onder auspiciën van de Bond van Nederlandse Zweefvlieg Clubs georganiseerde eerste Nederlandse Zweefvliegwedstrijden mee. Met zijn vlucht van 30,5 kilometer naar Legden, bij Ahaus, legde Sachs beslag op de tweede plaats en maakte daarmee meteen de eerste overlandvlucht van de TZC. Hij landde in een weiland met koeien die, na hun aanvankelijke schroom verloren te hebben, al spoedig begonnen te knabbelen aan de Houtduif. Gelukkig verscheen kort daarop de boer met zijn hond die de koeien verjoeg. Na een hartelijke ontvangst en een verplichte maaltijd bij de boerenfamilie keerde Sachs terug naar Twente. Hij werd als een held ingehaald. In 1938 behaalde Sachs als derde Nederlander, na

Harry Sachs landt buiten bij Ahaus. De ophaalploeg, bestaande uit links van de vlieger Henny Schipholt en rechts Roelof Rosenboom, trakteert op koffie.



Hoekstra en Van der Meer, het zilveren C-brevet. Zijn overlandvlucht eindigde 100 km van Twente op Eelde waar hij laaiend enthousiast werd ontvangen door het daar, in verband met de Pinkstervliegfeesten, aanwezige publiek.

De grootste prestatie leverde Sachs door in 1939 vanaf Twente de 170 km naar vliegveld Waalhaven bij Rotterdam af te leggen. Met deze vlucht eindigde het vooroorlogse prestatievliegen.

Na de oorlog

In de eerste twaalf jaren na de oorlog zijn er zegge en schrijve drie overlandvluchten gemaakt bij de TZC. Deels is dit lage gemiddelde van één in de vier jaar te wijten aan een tekort aan ervaren vliegers in de eerste jaren na de oorlog, voor een ander deel ligt de verklaring in het ontbreken van goede ophaalmogelijkheden. Maar een club die in staat was zelf een heel vliegtuig te bouwen zou ook in staat geweest moeten zijn in een periode van twaalf jaar een goede ophaalwagen te fabriceren. De werkelijke oorzaak van deze uiterst geringe overlandvliegactiviteit was een beperkte belangstelling voor dit aspect van de zweefvlieg-sport bij de club.

Met de komst van de Skylark leek dit te verbeteren. In 1957 werden 10 overlandvluchten gevlogen met een totale afstand van 414 kilometer. In hetzelfde jaar werd ook het eerste na-oorlogse "zilveren-C" brevet gehaald door Cees van Staaden. Twee jaar later passeerde Jan Lueks met een afstandsvlucht van 325 km voor het eerst de 300 km grens, hij liet daarmee het oude clubrecord van Jaap Loek dat op 95 km stond sneuvelen. In 1960 behaalde Lueks met de Goevier in een cumulonimbus boven Enschede een hoogtewinst van 2500 meter en steeg tot 2900 meter. Toen hij landde zat er een dikke korst ijs op de vleugels. In 1968 vloog Nol van Geuns voor het eerst meer dan 500 km en behaalde daarmee zijn eerste diamant.

De verplichte maaltijd bij de boerenfamilie. Merk op; de vlieger correct in "jasje - dasje".





Het overland en prestatie vliegen ontwikkelde zich erg langzaam. In 1963 werd met 16 overlands de 2000 km grens gepasseerd. In 1976 kwam het aantal overland kilometers voor het eerst over de 3000; in 37 overlandvluchten werden 3958 km bij elkaar gevlogen. In het jaar daarop zijn het 4225 kilometers uit 41 vluchten en dat is met uitzondering van 1979 en 1981 met meer dan 5000 overland kilometers, nog steeds het niveau van 1984.

Op het eerste gezicht lijkt hier sprake te zijn van een gunstige ontwikkeling. Een nadere beschouwing leert echter anders. Al tien jaar is het aantal overlandstarts en kilometers vrijwel stabiel. En het gemiddeld per overlandvlucht afgelegde aantal overlandkilometers is al ongeveer 25 jaar constant.

Er zijn in die periode een aantal factoren geweest die een veel krachtiger groei hadden moeten veroorzaken. De vloot werd vanaf 1957 steeds gemoderniseerd: de Skylark werd vervangen door een Ka-6CR, de Baby's werden Ka-8en, het aantal Ka-8en steeg, er werd een Cirrus aangeschaft. De Cirrus werd vervangen door een ASW-19 en er kwamen twee Mistrals. Er werd zelfs nog een tweede ASW-19 gekocht. Niet alleen zijn er steeds meer vliegtuigen gekomen met steeds betere glijhoeken, ook het instrumentarium dat de vlieger ter beschikking stond werd steeds beter.

Er waren uiteraard ook veel factoren aan te wijzen die negatief werkten. Overlandvliegen was erg duur. Behalve de vliegers moest de vlieger ook rekening houden met de door de stijgende benzineprijzen steeds hoger oplopende ophaalkosten. "Buiten" landen was niet alleen erg frustrerend, maar ook kostbaar. Wanneer de vlieger

Her Koning landt buiten met de PH-291, hier nog met de oude kap.

niet vanaf Twente kon starten, kwam daar nog bij de kisthuur, het startgeld en de reiskosten heen en terug naar bijvoorbeeld Terlet of Salland. Een andere factor die het aantal jaarlijks gevlogen overlandkilometers drukte is de in de loop der jaren veranderde wijze van overland vliegen. Vroeger werd voornamelijk gelet op het aantal afgelegde kilometers. Dat kon en kan nog steeds het eenvoudigste met de wind in de rug. Zo zijn alle afstandsrecords bij de club gevestigd. Wij vliegen nu liever retour- of driehoeksvluchten. En het gaat niet alleen meer om afstand, maar vooral ook om reissnelheid.

Toch wogen de negatieve omstandigheden blijkbaar zwaarder dan alle positieve factoren. Misschien hangt het achterblijven van overlandprestaties samen met een wat beperkte belangstelling hiervoor.

De verschillende besturen hebben steeds getracht een tweesporenbeleid te voeren. Zowel het lokaal vliegen als het overlandvliegen werden gestimuleerd. Het laatste bijvoorbeeld door het invoeren van een clubcompetitie met prijzen voor de snelst gevlogen 100 km driehoek, voor het hoogste aantal punten uit maximaal drie overlandvluchten en met een prijs voor de langste lokale duurvluucht. Leden die niet zelf beschikten over een auto met trekhaak konden tot voor kort gebruik maken van een ophaalauto van de club. Lange tijd zijn door de club kilometervergoedingen betaald om bij de dragen in de ophaalkosten en er is zelfs nog een tijd geweest dat overlandvliegers geldprijzen konden verdienen met hun overlandvluchten.



Het belangrijkste dat een club kan doen voor de overlandvliegers is het voeren van een daarop gericht vlotbeleid. Ook dit is bij de TZC steeds gebeurd door het op peil houden of zelfs opvoeren van het aantal prestatievliegtuigen.

Overlandvluchten

Ondanks de wat tegenvallende prestaties op dit gebied is wel steeds met plezier overland gevlogen en zijn een aantal om verschillende redenen gedenkwaardige vluchten gemaakt.

Na de eerste grote prestatievlucht van 325 km door Jan Lueks was de eerste opzienbarende gebeurtenis op dit gebied de afstandsvlucht van Nol van Geuns naar Frankrijk. Op de 10e juni 1968 begon van Geuns, toen tandarts te Enschede, het gevoel te krijgen dat het de volgende dag wel eens erg goed zou kunnen worden. Uit het getelefoneer van haar baas met de meteo en de ophaalploeg leidde zijn assistente af dat hij weer de vliegekriebels begon te krijgen en vroeg, inmiddels bekend met de procedure: "Za'k ze maar weer afschriev'n voor morn?" De patiënten werden afgebeld en de volgende ochtend om 9 uur stond Van Geuns met zijn ophaalploeg bestaande uit Kees van Dijkhuizen en Hemmie Geerdink de Ka-6 te monteren op een zeer mistig Teuge. Al spoedig echter brak de zon door en even voor 10 uur schoof de Ka-6, onder een wolkenbasis van 400 meter maar met een krachtige noord-oostenwind in de rug, richting Eindhoven. Hier bemerkte een rondcirclende T-33 dat de Ka-6 zijn circuit doorvloog. Deze zorgde, zo bleek later, daarmee voor het opleggen van een

Harry Linde Sr. na een buitenlanding. Onder het toezicht van de politie verlaat hij het landingsveld.

boete van f 50,-. Boven de Ardennen begon de bewolking zich over te ontwikkelen en ontstonden buien. De wind was echter zo krachtig geworden dat dit nauwelijks problemen opleverde. Na 8 uren 44 minuten vliegen landde Van Geuns 558 kilometer van Teuge op 11 km van Orleans en behaalde, behalve een diamant ook twee clubrecords, namelijk voor de langste vlucht en de grootste afstand. Het laatste record werd in 1972 verbeterd door Theo van 't Rood die maar liefst 660 km vloog. Het eerste record werd in 1980 overgenomen door Bertus van der Salm met een duurvucht van 9 uur en 12 minuten.

Een andere opmerkelijke vlucht werd in 1974 gemaakt door Henk Rodermond. Vanaf Venlo ging Henk op weg naar Terlet voor zijn 50 kilometer. Als instructie kreeg de jonge overlandvlieger mee: volg de Maas tot je bij een grote stad komt, daar sla je rechts af en dan zie je het vanzelf. Het was prachtig weer en Henny Rolf, de leider van de ophaalploeg, had alle vertrouwen in een goede afloop. Hij trof de nodige voorbereidingen, zoals dat een goede ophaalploeg betaamt. Wanneer Henk van Terlet zou bellen, zou de Piper hem daar oppikken en terug slepen naar Venlo. Geheel tevreden met deze perfecte regeling ging Henny tijdig achter het bier. Ondertussen hield Henk uren lang van bel tot bel vliegend de Maas stevig onder de vleugels. Vijftig kilometer was toch verder dan hij gedacht had. Het liep al tegen het eind van de middag, toen hij opeens een geweldig groot meer en aan zijn

rechterhand een grote stad zag. Aangezien de thermiek wat zwak werd besloot Henk te landen. De volgende dag kon hij zelfs in de landelijke pers lezen over zijn geweldige prestatie. Hij bleek te zijn geland in Poortugaal, zuidelijk van Rotterdam, op een afstand van 130 km van Venlo. Door een laaiend enthousiaste ophaalploeg werd hij in het holst van de nacht opgepikt.

Een dure dag voor de TZC was de 27e juni 1963. Op deze schitterende thermiekdag vlogen Van der Salm en Hartkamp in zuidelijke richting overland. Na een vlucht van 364 km landde van der Salm bij St. Quentin en kraakte daarbij de Skylark volledig. Bertus vond deze gebeurtenis blijkbaar zo pijnlijk dat hij zelfs in zijn logboekje volstond met de mededeling dat hij geland was op 370 km van het veld. Ook terug op Twente heeft hij nooit iets over het voorval willen vertellen. Het enige wat hij deed was het noteren op het mededelingenbord van: "Sorry Boys!"

Johan Hartkamp's vlucht op dezelfde dag met de PH-291 verliep geheel vlekkeloos. Na een vlucht van ruim 300 km landde hij in het Noordfranse Maubeuge. Het toestel werd in een schuur geborgen en zaterdagnacht arriveerden Nol van Geuns en Gerhard van den Berg die de ophaalploeg vormden. Toen het drietal zondagochtend bij de grenspost Bettignes arriveerde begonnen de moeilijkheden. De zweefvliegers kregen de opdracht tot nader order te wachten. Na eindelijk heen en weer gepraat kon getelefoneerd worden met de douane van Valenciennes die bepaalde dat alleen na betaling van f 400,- Frankrijk

Bertus van der Salm, de KLU-zweefvliegkampioen 1975, wordt gehuldigd op de vliegbasis Twenthe.



Zweefvlieger maakt noodlanding

Van een onzer verslaggevers
POORTUGAAL --- De 19-jarige
zweefvlieger H.M. Rodermond
heeft gistermiddag op een
stuk bouwland in Poortugal
een noodlanding gemaakt om-
dat hij verdwaald was.

De zweefvlieger wa-
gens om half elf
zweefvliegveld bij
gestegen voor eer
vlucht naar Mald-
megen.
Al vrij vlug ra-
de koers, maar
r vier, toer
water i
not

Zweefvlieger

volgde Maas

en haalde het

"zilveren C"

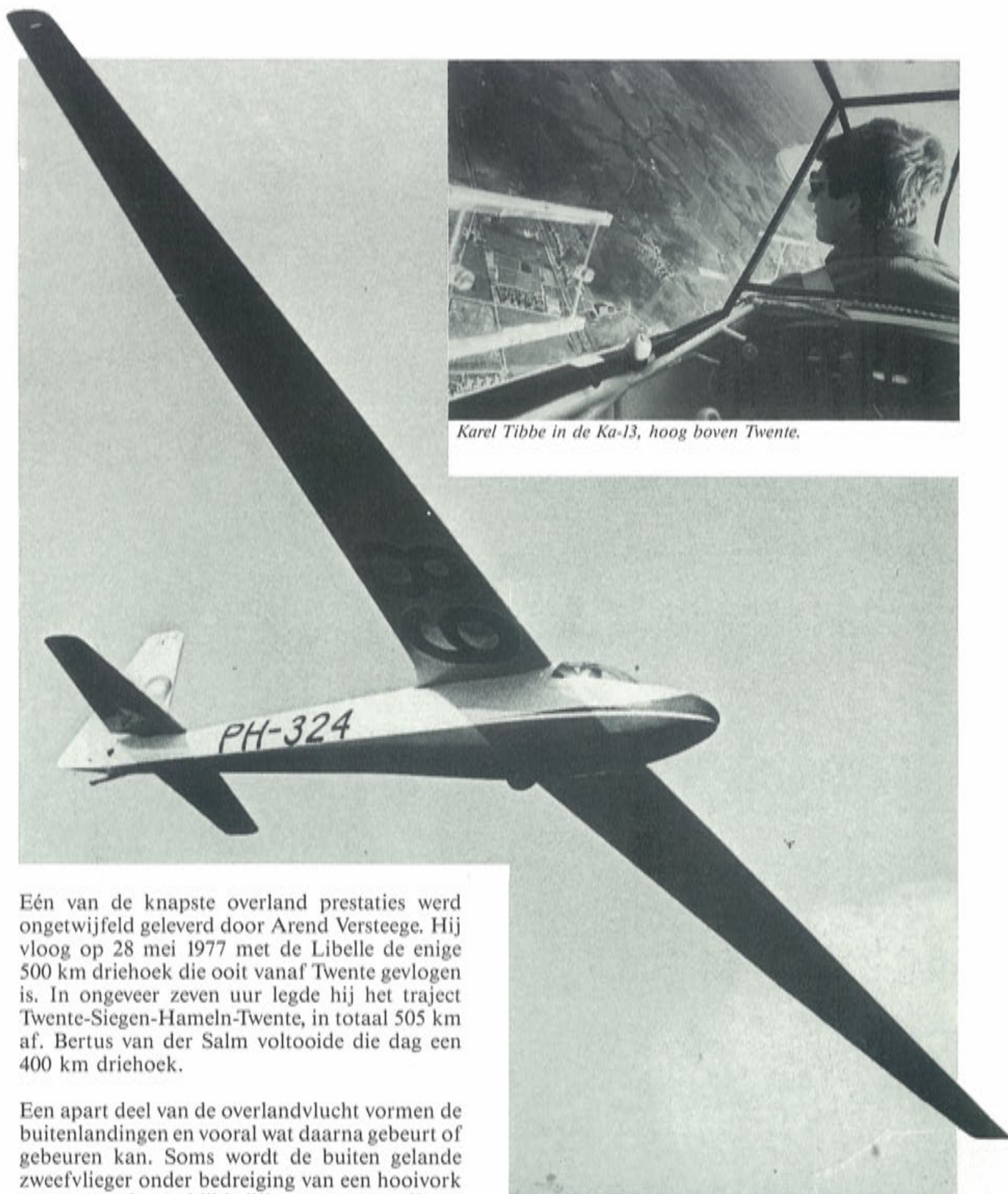


VENLO — De 19-jarige Henk Rodermond uit Hengelo heeft 'n nogal rare ervaring opgedaan met zijn eerste overlandvlucht vanaf Venlo. Zijn instructeur had de zweefvliegpilootopdracht gegeven Van daaruit zou hij de ... naar Arnhem

verlaten mocht worden. Van Geuns en Hartkamp legden botje bij botje maar kwamen niet tot f 400,-. Arrestatie en een verblijf in een Franse cel dreigden. Ondertussen zat Gerhard van den Berg in de auto te wachten en zich af te vragen waarom het allemaal zo lang duurde. Toen hij ging kijken bleek hij net voldoende geld bij zich te hebben om de f 400,- vol te maken. Onder protest betaalden de zweefvliegers en verlieten ze Frankrijk. Tussen Nederland en Frankrijk ontbrak een verdrag dat het kosteloos uitklaren van op elkaars grondgebied gelande zweefvliegtuigen mogelijk maakte. Op die beroemde Sint-Cumulusdag besloot, geheel tegen de gewoonte in, de Franse douane deze regel eens toe te passen.

De Ka-6 na een buitenlanding in een maïsveld.





Karel Tibbe in de Ka-13, hoog boven Twente.

Eén van de knapste overland prestaties werd ongetwijfeld geleverd door Arend Versteeg. Hij vloog op 28 mei 1977 met de Libelle de enige 500 km driehoek die ooit vanaf Twente gevlogen is. In ongeveer zeven uur legde hij het traject Twente-Siegen-Hameln-Twente, in totaal 505 km af. Bertus van der Salm voltooide die dag een 400 km driehoek.

Een apart deel van de overlandvlucht vormen de buitenlandingen en vooral wat daarna gebeurt of gebeuren kan. Soms wordt de buiten gelande zweefvlieger onder bedreiging van een hooivork gesommeerd ogenblikkelijk weer op te stijgen, een andere keer gebeurt het tegenovergestelde en wordt hij bij de boerenfamilie op wier terrein hij is geland gastvrij aan tafel genodigd en van een maaltijd voorzien doordat alle gezinsleden een stukje vlees en aardappel en wat groente afstaan. Sommige zweefvliegers zijn zeer gelukkig als na de buitenlanding wat publiek toestroomt om vlieger en vliegtuig te bewonderen. Bertus van der Salm had aan dit soort belangstelling een zeer grote hekel. Toen hij een keer, na langdurig laag cirkelen boven een camping, was buitengeland, zon hij op een list om zo snel mogelijk af te komen van het massaal toestromende publiek.

De Ka-6 tijdens een demonstratie op de Open Dag van de Koninklijke Luchtmacht. De vlieger is Jaap Loek.

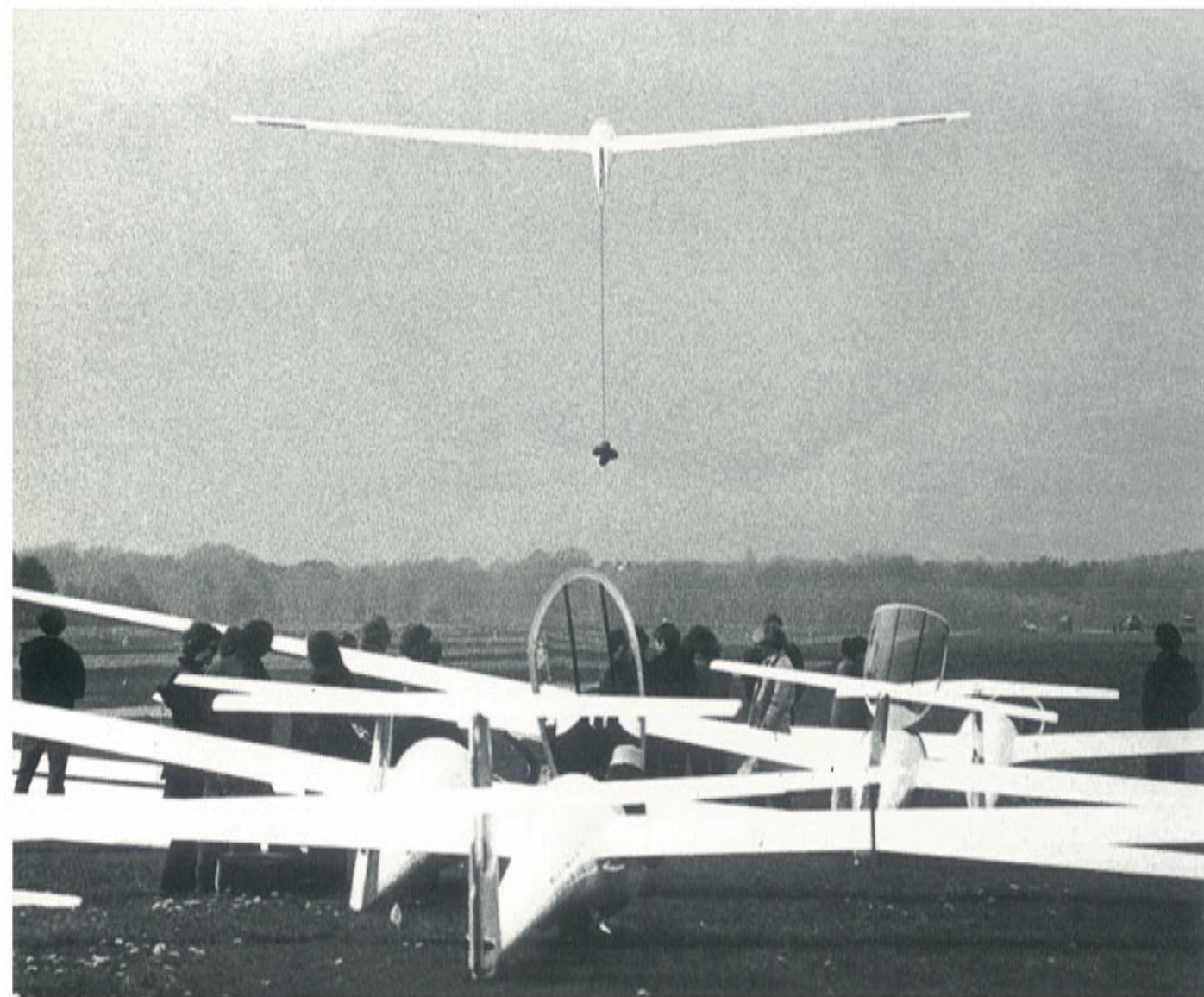
Hij nam de barograaf uit het vliegtuig, hield het apparaat boven zijn hoofd zodat iedereen het ding goed kon zien en vroeg: "Hoor je, hij tikt, dit is een tijdbom, zo meteen explodeert hij!" Uiterst behoedzaam zette Van der Salm vervolgens de barograaf op de grond en rende zo ver mogelijk van het vliegtuig vandaan. Het publiek volgde in wilde paniek en volgde van eerbiedige afstand de demontage van de barograaf en het vliegtuig.

De ophaalploeg

Onontbeerlijk voor iedere overlandvlucht is de ophaalploeg. Nu ligt voor de hand de misvatting dat zij er alleen is voor het geval de vlieger mocht buitenlanden. Dat is echter niet alles. Eigenlijk komt het er op neer dat de ophaalploeg er voor zorgt dat de vlieger alleen maar hoeft te vliegen en zich niet met futiliteiten hoeft bezig te houden als barografen, foto toestellen, parachutes, tape enzovoorts. Bij wedstrijden gaat de zorg van de ophaalploeg nog verder. Zij wekt dan de vlieger, brengt hem thee op bed, begeleidt de vlieger naar de briefing, zet de kist in elkaar en zwaait de vlieger uit. Vervolgens blijft ze de gehele dag aan de radio gekluisterd om aan het eind van de dag de vlieger weer uit het vliegtuig te halen en naar het wedstrijdsecretariaat te brengen, de kist te demonteren en er voor te zorgen dat de vlieger weer op tijd in bed ligt. De ophalers zijn zo de gehele dag aan de grillen van de vlieger overgeleverd. Hoezeer dit laatste het geval kan zijn illustreert een gebeurtenis uit 1959. Loek en Blommestein gingen die dag overland richting noord-oost. De ophaalploegen zouden meerijden en voortdurend naar Twente bellen om te

horen of de vliegers al geland waren. Het was echter prachtig weer en na enkele uren zaten de beide ophaalploegen al in de buurt van Hamburg. Besloten werd daar te wachten. Ieder half uur werd naar het veld gebeld en al spoedig bleek Loek te zijn geland in Hooksiel aan de Noordzee kust op een afstand van 170 km van Twente. Van Blommestein bleef het telefoontje uit. Uren later belde ook hij, maar dan vanuit Georfsdorf op 35 km van het veld. Al spoedig na de start was hij buitengeland in een volkomen verlaten gebied in Duitsland net ten oosten van Ootmarsum. Hij had de hele dag rondgelopen op zoek naar een telefoon en vond er pas tegen de avond een. In het tijdperk van radiocontact tussen vlieger en ophaalploeg zou zo iets niet zo gauw voorkomen, tenzij natuurlijk landingsberichten verkeerdt doorkomen. Dat mocht Leo Rimmelink als ophaler van Theo eens ervaren in Frankrijk. Tegen het einde van de middag kreeg Leo een papiertje in de handen gedrukt met daarop een onduidelijk verhaal maar wel met de plaatsnaam Combeaufontaine. Dat was echter geen probleem want afgesproken was dat Theo zijn radio aan zou laten staan tot de ophaalploeg was gearriveerd. In de buurt van Combeaufontaine begon Leo dan ook op te roepen, maar wat hij ook probeerde, geen respons. Systematisch werkte hij de

Startbedrijf tijdens de Victor Boin - wedstrijd op Twenthe, 1977.



hele omgeving af maar niemand had een zweefvliegtuig gezien of gehoord. Wat nu te doen? Toen klonk echter uit de stille nachtelijke hemel een stem. Het bleek een Airliner met aan boord de bekende zweefvlieger Jaap van Steinfoorn. Ver boven Frankrijk vliegend bracht hij de verbinding tussen ophaler en ophaalploeg tot stand en toen bleek het probleem snel opgelost. Door een slordigheidje in de landingsmelding was Combeaufontaine, Combeaufontaine geworden dat 60 km verderop bleek te liggen.

Safari's

In de jaren zestig zijn in clubverband ongeveer vijf safari's georganiseerd met als reisdoel Issoire, Innsbruck of Aosta om daar in de "golf" de 3000 meter hoogtewinst voor "goud" en de 5000 meter hoogtewinst voor "diamant" te vliegen. Deelnemers aan de safari's waren onder andere Van der Salm, Van Geuns, Loek, Rolf, Versteeg, Van Dijkhuizen, Van den Berg en Van 't Rood.



Bertus van der Salm "tankt" de Cirrus vol voor de start tijdens de Nationale Zweefvliegekampioenschappen van 1980.



Van der Salm trad meestal op als "reisleider". Hij eiste van alle deelnemers een grondige voorbereiding. Hiertoe behoorde onder andere het op Twente oefenen met zuurstofmasker en zuurstofregelapparatuur. Vooral op warme, thermiekrijke dagen was het lokaal rondschuiven met een zuurstofmasker op het gezicht geen pretje. Meestal slaagde de TZC erin om net voor of net na de aanwezigheid van de golf aanwezig te zijn. Van Geuns had het twijfelachtige record de meeste kilometers te hebben afgelegd voordat hij succesvol was. Van 't Rood trof het wat eerder. Op woensdag 13 november 1974 zag hij op het acht uur journaal dat de weersituatie perfect was voor het ontstaan van golf in Innsbruck. De volgende dag werd hij om tien uur op zijn werk opgebeld door Van Geuns: "Ben jij in staat nu alles uit je handen te laten vallen?" Van 't Rood nam verlof en 's avonds om twaalf uur arriveerde hij met Van Geuns in Innsbruck. Die vrijdag vloog Van Geuns voor de tweede keer goud. Op zaterdagochtend was om vijf uur in de morgen het veld al in rep en roer. Theo slaagde erin nummer 18 te worden in een startrij die spoedig aangroeide tot 150 vliegtuigen. Aangezien er voorlopig nog niet gestart zou worden werd besloten dat Van Geuns bij de kist zou wachten terwijl Theo zich nog even zou gaan scheren en ontbijten. Toen brak echter de paniek uit. Vanuit het appartement zag Theo dat de eerste kisten al de lucht in gingen. Hij arriveerde nog net op tijd bij de kist om te voorkomen dat een "behulpzame" Duitser

De deelnemers aan de 19e Victor Boin op Twenthe (1976), opgesteld langs de baan 29. Links Klaas Agelink en rechts Theo Smelter.

de kist uit de startlijn zou schuiven wegens afwezigheid van de vlieger. Even later steeg Theo in zeer turbulente maar krachtige hellingstijgwind omhoog om, na genoeg hoogte gewonnen te hebben, in de golf, nu zeer rustig, door te stijgen tot een hoogte van 6680 meter. Deze vlucht leverde hem met een hoogtewinst van 5800 meter de felbegeerde diamant op. Dezelfde dag deed Van Geuns een tweede poging maar opnieuw zonder succes. Dat golfvliegen niet zonder gevaar is bleek ook op de dag van Theo's hoogtevluucht. Maar liefst twee vliegtuigen verongelukten. Een ervan voor de ogen van een ter plaatse oefenende reddingsploeg. De andere TZC-ers hebben zich tijdens de safari's meer toegelegd op rondvluchten met een gevaarlijk langzaam stijgend motorzwevertje, de Motorkrahe, wat spelen in de sneeuw en het plegen van "après-ski".



Wedstrijden

De echte wedstrijdvlieger ziet het wedstrijdvliegen als het uiteindelijke doel van de zweefvlieg-sport. Voor die opvatting is natuurlijk veel te zeggen. Een ASW-19 bijvoorbeeld, heeft natuurlijk niet voor niets een glijhoek van 1:38, waterballasttanks en een intrekbaar wiel. En een Sollfahrtgeber is natuurlijk niet bedoeld om optimaal van Oldenzaal naar het veld terug te kunnen steken.

Hoewel het goede materiaal voorhanden is kent de TZC slechts weinig echte wedstrijdvliegers.





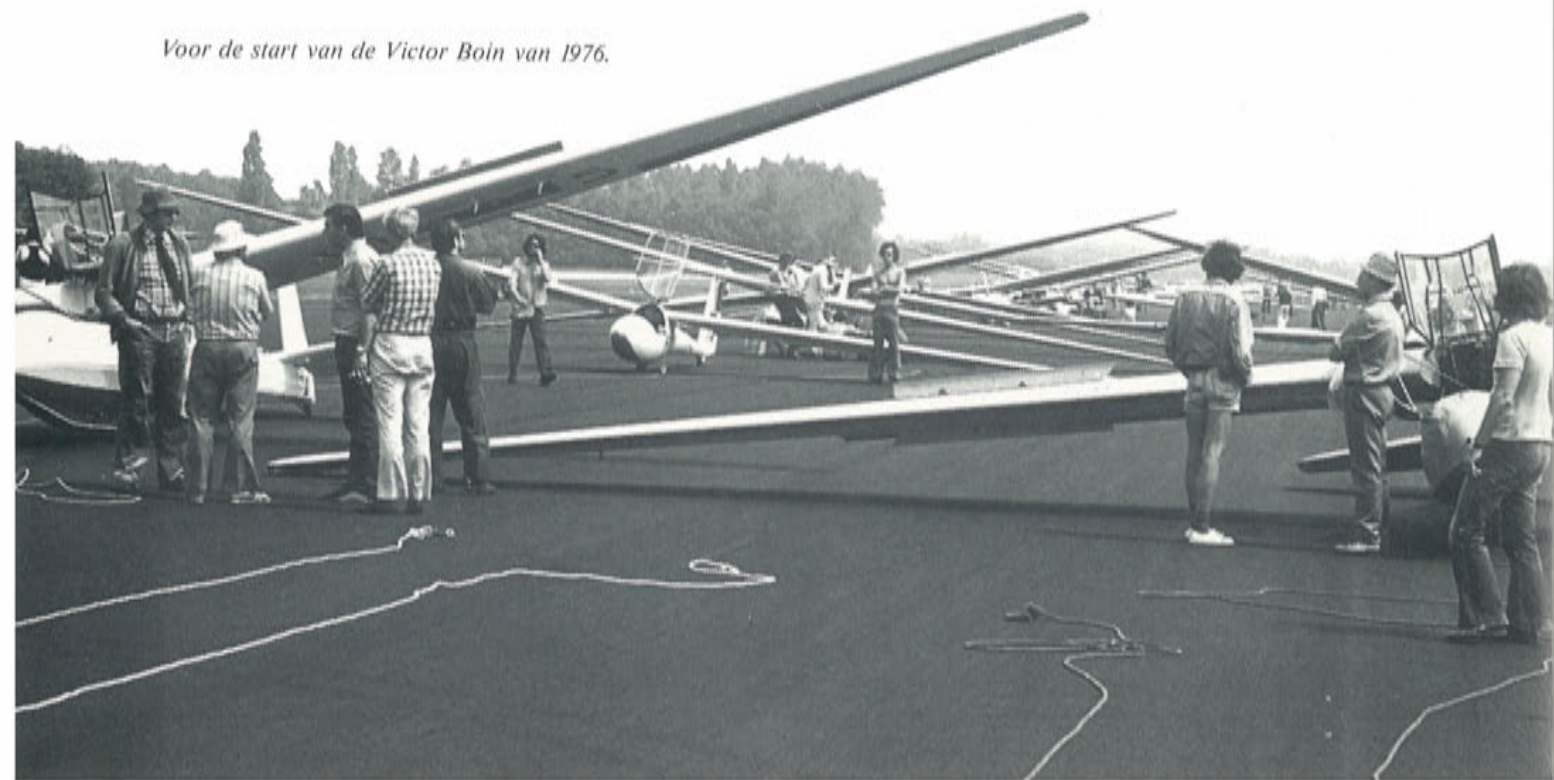
Een "arrow - five" formatie van Piper Super-cub's o.l.v. Hans Menting tijdens de Victor Boin van 1976.

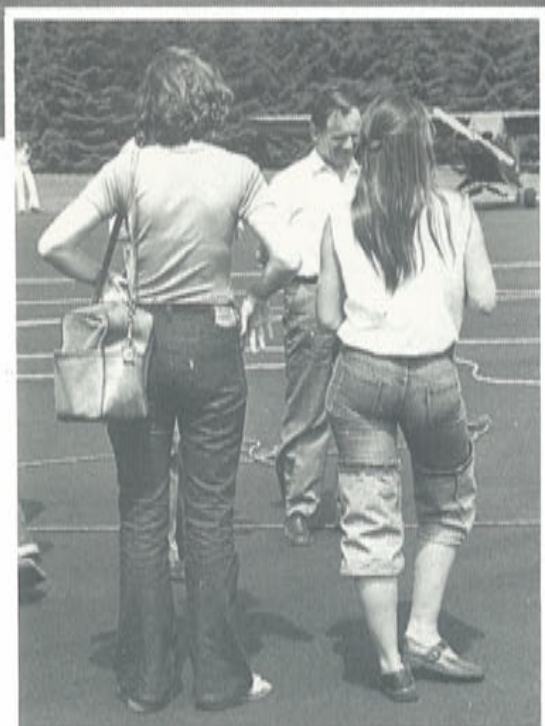
Hoe komt dit? In de eerste plaats ontbreekt het de TZC aan een echte overlandvlieg-cultuur. Een wedstrijdvlieger is immers per definitie een geroutineerde overlandvlieger. In de tweede plaats vormen de hoge kosten vaak een erg grote belemmering om intensief wedstrijd te vliegen. Hier gelden voor een groot deel dezelfde argumenten die ook bij het overlandvliegen reeds werden aangevoerd.

Wanneer we een blik werpen op het wedstrijdvliegen bij de TZC dan tekent zich het volgende beeld af. Voor de oorlog werden op Twente de eerste Nederlandse Kampioenschappen georganiseerd. Hier maakte Harry Sachs de eerste en waar-

schijnlijk enige vooroorlogse wedstrijdvlucht die meteen een tweede plaats opleverde. Daarna duurde het tot 1959 voordat er voor het eerst weer een Twentenaar meedeed aan een wedstrijd. Het was Jan Lueks die in dat jaar de Nationale Kampioenschappen op Terlet meevloog. Al spoedig werd hij vergezeld door Bertus van der Salm die, met een enkele onderbreking, tot zijn dood in 1983 ruim 20 jaar lang aan deze jaarlijkse wedstrijd deelnam. Vaak was hij de enige, soms vlogen Loek, Kramers en Hazes wel eens mee.

Voor de start van de Victor Boin van 1976.





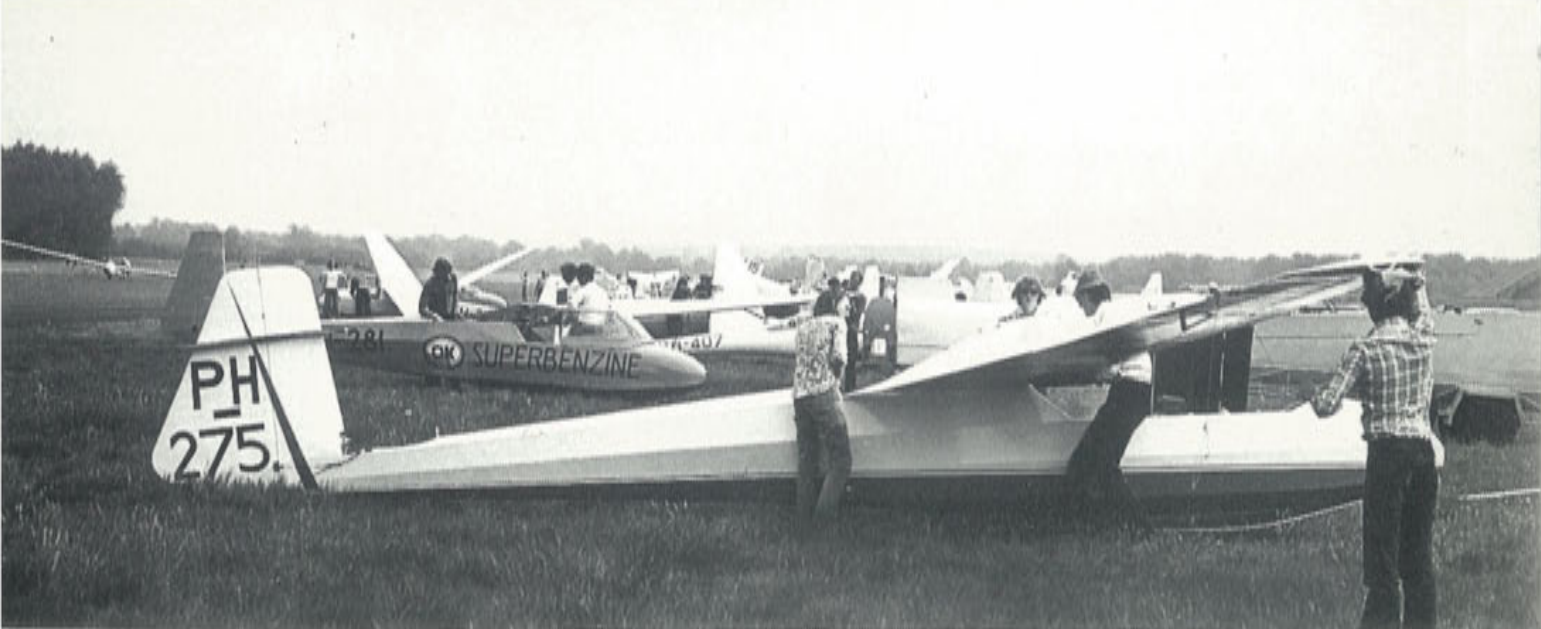
In de tweede helft van de jaren zestig leek zich een nieuwe generatie wedstrijdvliegers aan te melden. Van Geuns begon de Zomerwedstrijden te vliegen en Van den Berg bezocht regelmatig de Victor Boin. De vonk leek over te slaan want enkele jaren later begon het lijstje wedstrijdvliegers te groeien met de namen Van 't Rood, Versteeg en Rolf. Naast de traditionele meerdaagse wedstrijden werden ook een groot aantal eendagswedstrijden gevlogen en zelfs buitenlandse kampioenschappen als de Coupe d'Europe, de Zwitserse kampioenschappen, Euroglide, Hahnweide en de Italiaanse Kampioenschappen. Deze buitenlandse wedstrijden werden voornamelijk gevlogen door Van 't Rood en Versteeg.

Vanaf 1980 was er sprake van een duidelijke teruggang van het wedstrijdvliegen. De namen die voorheen vrijwel jaarlijks in het jaarverslag onder het kopje prestatievliegen werden afgedrukt verdwenen een voor een. Nu vliegen steeds andere vliegers voornamelijk eendagswedstrijden. Eigenlijk hebben we nog maar één echte wedstrijdvlieger over en dat is Theo van 't Rood. Als de in hoofdstuk drie reeds genoemde kraak dit niet had verhinderd had hij als lid van de nationale kernploeg als eerste TZC-er deelgenomen aan wereldkampioenschappen zweefvliegen.

Victor Boin

Een voor de TZC belangrijke wedstrijd is lange tijd geweest de Victor Boin wedstrijd. In 1967 nam Gerhard van den Berg voor het eerst aan de Victor Boin deel. Van tijd tot tijd afgewisseld door Dan Wanders werd deze wedstrijd regelmatig bezocht. In 1975 slaagde Theo van 't Rood er in hier eerste te worden hetgeen de TZC het "recht" gaf de wedstrijd het volgende jaar te organiseren. Aldus geschiedde. Op 12 juni 1976 vond op Twente de 19e Victor Boin wedstrijd plaats. Gestreden werd om de door Alfred Boucher vervaardigde en door reserve-majoor vlieger van de Belgische Luchtmacht Victor Boin ter beschikking gestelde wisseltrofee. In een "veld" van 40 vliegers slaagde opnieuw een TZC-er er in winnaar te worden. Ditmaal was het Gerhard van den Berg. Dit betekende dat de TZC ook in 1977 gerechtigd was de wedstrijd te organiseren. Deze keer won Daan Paré. Arend Versteeg, die in 1975 tweede werd na Theo, werd nu welbewust derde.

De opzet van deze van oorsprong Belgische wedstrijd was dat de vlieger die de grootste afstand aflegde winnaar zou worden. Aanvankelijk was het de bedoeling zo ver mogelijk van het veld te landen. Bij de beide op Twente gevlogen



◀ De Koninklijke Luchtmacht zorgde voor vliegers en sleepvliegtuigen bij de Victor Boin van 1976.

De Victor Boin van 1976. Hier de montage van twee Ka-7's.

◀ Bertus van der Salm en Frank Monsma met sleepkabels tijdens de Victor Boin - wedstrijd van 1976.



Jan Heerink controleert samen met Maarten Vrijland zijn barograaf.

Victor Boin's werd een kris-kras afstandsvlucht gevlogen, een zogenaamde "cat's cradle". Naar keuze van de vlieger moesten zoveel mogelijk keerpunten op een afstand van tussen de 30 en 50 kilometer van het veld gerond worden. Met de twee Victor Boin's bewees de TZC in staat te zijn op professionele wijze een dergelijk evenement te organiseren. De hierbij getoonde kwaliteiten zullen goed van pas komen wanneer in 1986 ter gelegenheid van het halve eeuwfeest van de eerste Nationale Kampioenschappen op Twente de TZC opnieuw een wedstrijd gaat organiseren.

Bertus van der Salm wedstrijd

Ook binnen de TZC is er op verschillende terreinen een competitie geweest. Tot 1962 werden er jaarlijks doellandingswedstrijden gehouden met als wisseltrofee de "Ter Kuile" beker. Meestal stond deze beker bij Jaap Hazes op de schoorsteenmantel. Tegenwoordig wordt deze beker uitgereikt aan de vlieger die het beste puntenresultaat scoort uit maximaal drie overlands. Daarnaast wordt jaarlijks de snelste 100 kilometer driehoek met het parcours Twente - TV-toren Markelo - brug over de Vecht te Ommen - Twente beloond met een wisseltrofee.

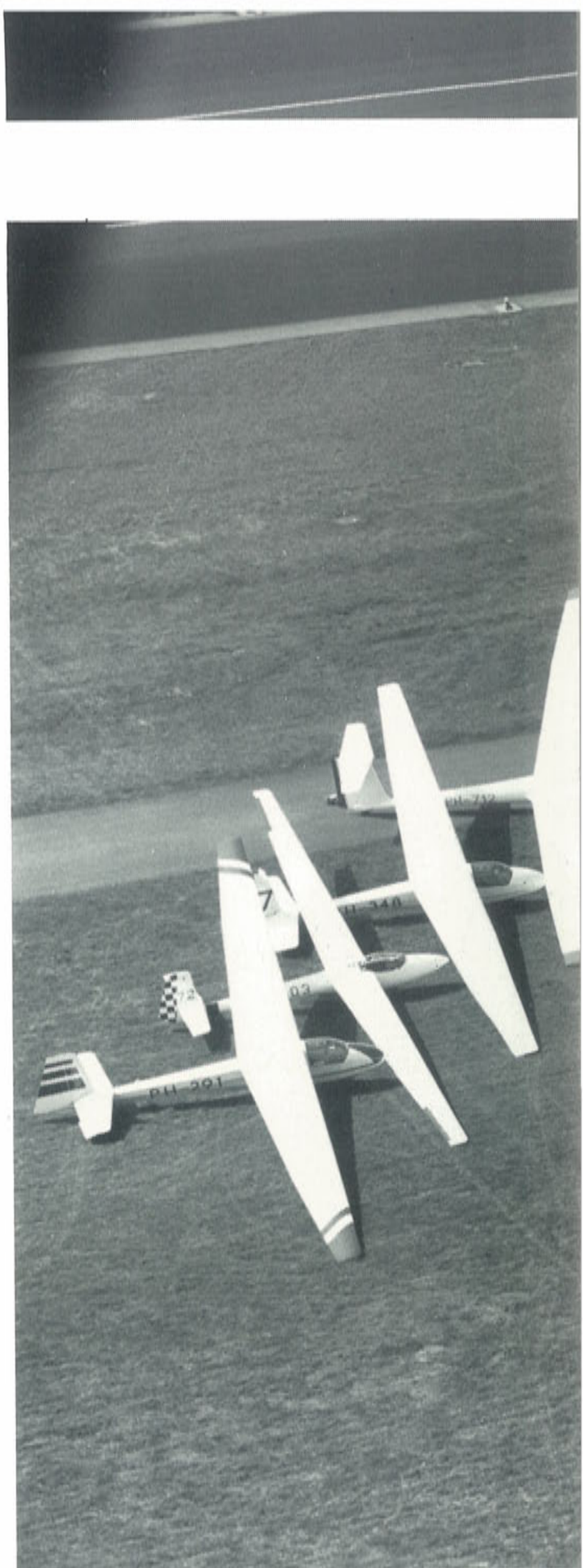
In 1985 werd voor het eerst de Bertus van der Salm wedstrijd gevlogen. Ter nagedachtenis en ook geheel in de geest van Bertus van der Salm, die zonder meer als de belangrijkste stimulator van het overland- en wedstrijdvliegen bij de TZC kan worden beschouwd werd op 25 en 26 juni de naar hem vernoemde clubwedstrijd gevlogen. Voor plastic bestond de opdracht uit de driehoek Twente - Markelo - Ommen en voor hout was het tweede keerpunt kasteel Singraven bij Denekamp. Gevlogen werd in teams. Ieder team moest proberen de opdracht drie keer te vliegen met steeds een andere vlieger. De wedstrijd werd gewonnen door het team Jurjens, Van Haaff jr. en Buitenhuis. Het belangrijkste resultaat van dit, hopelijk jaarlijks weerkerende gebeuren, was dat gedurende twee dagen de gehele TZC overlandwedstrijden vloog en ontdekte hoe leuk dit eigenlijk was.

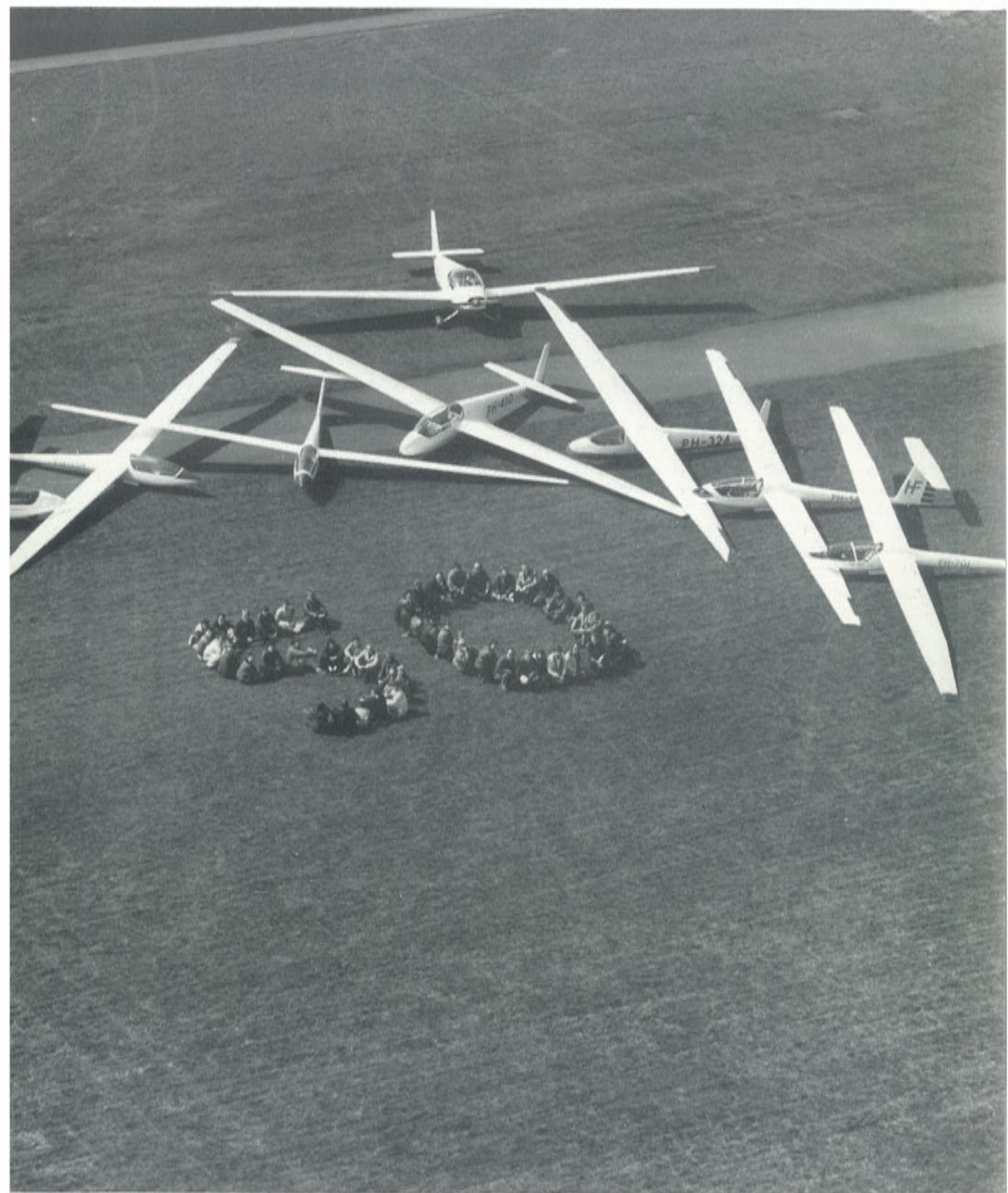
Dankwoord

Een boek over de vijftigjarige historie van de TZC kan niet zonder de hulp van velen geschreven worden. Zeker niet als de auteurs maar een beperkt gedeelte van de beschreven periode van de club deel uit maken. Aan het eind van de beschrijving gekomen is dit voor de schrijvers dan ook de plaats onderstaande personen voor hun onmisbare inbreng te bedanken.

In de eerste plaats dan de oud-gedienden Jan Altena, "Brett" Brettschneider, Jan Eitink, Gerard Hoogenkamp, Johan Hartkamp, Jaap Loek, Frans Rokker en Roelof Rosenboom. Verscheidenen van hen waren al lid van de TZC bij, of kort na de oprichting! De, meestal langdurige, avondlijke gesprekken hebben ons een schat aan informatie opgeleverd over vervlogen tijden en waren buitengewoon genoeglijk. Eveneens veel informatie, meest op deelterreinen, mochten we ontvangen van Gerrit de Boer, Ary Ceelen, Nol van Geuns, Theo van 't Rood, Ruud Ruyter, Chris Steenberg en Arend Versteeg. Brigitte van der Salm verrichtte de krantenresearch voor ons en de heren Aarsen en Veeneman van het op de vliegbasis gevestigde Luchtvaartmuseum Twenthe voorzagen ons van het nodige illustratiemateriaal. Karel Tibbe nam een belangrijk gedeelte van het fotowerk voor zijn rekening en Peter Batenburg leverde de, op jaarverslagen gebaseerde, cijfermatige informatie en vlootoverzichten.

Tenslotte willen we speciaal diegenen bedanken die de productie van het boek mogelijk maakten; Annerie Nijkamp, voor het blijmoedig typen van de vele tekstversies, Martje Jacobs, voor het bedienen van de fozetapparatuur, en Charles Jongbloed voor zijn veelzijdige assistentie.





ILLUSTRATIEVERANTWOORDING

Het vinden van bruikbaar illustratiemateriaal voor dit boek viel niet mee. De TZC heeft geen foto-archief, zodat we aangewezen waren op foto's van (oud-)leden en archieven elders. Daarbij komt dat de TZC sedert 1945 gebruik maakt van een militair vliegveld waar fotograferen verboden is, zodat foto's van het reguliere vliegbedrijf zeldzaam zijn. Ook volstond men er tot het eind van de jaren vijftig vaak mee, privéfoto's ongeveer op postzegelformaat af te drukken, hetgeen de reproductiewerkzaamheden van Charles Jongbloed en Karel Tibbe niet vereenvoudigde.

Voor het illustreren van "n Halve eeuw zweven boven Twente" hebben we gebruik mogen maken van de archieven van A. Ceelen, Dagblad Tubantia en het Luchtvaartmuseum Twenthe. Daarnaast zijn ons foto's ter beschikking gesteld door B. Brettschneider, J. Eitink, J. Groot Kormelink, K. Hammer, J. Hartkamp, J. Heerink, G. Hogenkamp, J. Kole, H. Koning, H. Koppen, D. Kottier, H. Linde Sr., J. Loek, B. Markerink, H. Menting, J. Mol Jr., H. Rodermond, F. Rokker, R. Rosenboom, Mw. T.v.d. Salm, H. v.d. Star, K. Tibbe, Mw. J. Tip-v.d. Voort en J. van Ulzen.

Wellicht dat het fotografeerverbod op Twenthe geleid heeft tot de tekentraditie die er binnen de TZC bestaat. Al jaren is het gebruikelijk dat het Jaarverslag van de TZC royaal met tekeningen wordt geïllustreerd. Daarvan is dankbaar gebruik gemaakt. Tevens zijn speciaal voor dit boek illustraties vervaardigd. Tekeningen en cartoons zijn van de hand van H. Meier, R. Smink, L. Tempelman en D. Wanders.





LITHO
TRONIC

Caly VandenLooy, Eclat 1985

Omslaglitho: Lithotronic bv.
Postbus 796 - 7550 AT Hengelo
tel. 074 - 437255

ISBN 90 6289 553 0