

Gestart wordt met een lange, rubberen kabel die vanaf de neus van het zweefvliegtuig in V-vorm als een grote katapult wordt uitgelegd.

ZWEEFVLIEGEN IN DE DUINEN

Wim Adriaansen

Een stevige westenwind, drie tot vier Beaufort, maakt het op 6 april 1930 mogelijk met een zweefvliegtuig te vliegen vanaf het duin aan zee nabij Noordwijk. Het is een eenpersoons bouwset van de Haagse firma Pander, waarvan de bouwtekeningen uit Duitsland komen.¹ Het heeft nog

geen registratie, maar wordt later de PH-1.²

Een kleine groep mensen heeft de bouwkosten gedragen en nu, in de vroege ochtend, het zweefvliegtuig op het strand gemonteerd. De vlieger is Co van Tijen, een sportvlieger zonder zweefvliegerva-

¹ De tekeningen waren bijlage bij een boekje met een bouwbeschrijving dat voor enkele marken (guldens) te koop was. Aankoop gaf het recht het vliegtuig te bouwen.

² De letters PH zijn internationaal de aanduiding voor Nederlandse vliegtuigen. Vliegtuigen krijgen in het Nederlandse luchtvaartregister om die reden de registratie PH met dan een streepje en drie letters (motorvliegtuigen) of een cijfer (zweefvliegtuigen).



Recordvlucht van Co van Tijen op de PH-1. Hij vliegt 1 uur en 23 minuten en 21 seconden in de stijgwind boven het duin op 4 oktober 1930. Bron: fotoalbum van John en Ben Fukken, twee pioniers van de Zweefclub voor Jongeren uit de jaren dertig van de vorige eeuw, in het bezit van de Stichting Historisch Zweefvliegarchief.



De Zögling PH-1 van de Eerste Nederlandsche Zweef Club anno 1930. Bron: fotoalbum van John en Ben Fukken.

ring. Hij neemt de plaats in van Henk van der Maas die in Duitsland een opleiding heeft gevolgd, maar juist vandaag ziek is. Gelukkig heeft hij Van Tijen de vorige avond nog wel kunnen instrueren.

Er is geen stijgwind en de neus van de Kassel boort zich in het rulle zand van het duin.

Zes vluchten worden er die dag gemaakt, met start eerst vanaf het strand en later vanaf het duin naar de waterlijn toe. Het is het begin van het zweefvliegen als georganiseerde sport in ons land. Een gedenksteen bij de duinovergang markeert deze historische plek.

Het initiatief voor de zweefvliegtag lag bij de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart. Een eerbiedwaardige club, maar met een jonge geest,

vermoedelijk ingeblazen door Walton van Hemert³, die al in 1912 met een eigen gebouwd, maar primitief vliegtuig nabij Amersfoort enkele vluchten heeft gemaakt. Daarna is het lang stil, maar in het najaar van 1929 nodigt deze KNVvL de Duitse ingenieur Alexander Lippisch uit advies te geven over het zweefvliegen in de duinen langs ons Noordzeestrand.⁴ In Duitsland heeft het zweefvliegen al een hoge vlucht genomen. Noodgedwongen, want met het verdrag van Versailles, dat een einde had gemaakt aan de Eerste Wereldoorlog, was het gebruik van motorvliegtuigen bij onze oosterburen sterk aan banden gelegd.

3 Walton White von Hemert is geboren op 31 maart 1894 in Parijs. Hij is de zoon van een Nederlandse bankier en een Amerikaanse moeder. Voor zijn middelbare schoolopleiding is hij naar Nederland gestuurd. Tijdens een bezoek aan Issy-les-Moulineaux, een vliegterrein bij Parijs, is zijn enthousiasme voor de luchtvaart ontstaan. In Amersfoort besluit hij, zeventien jaar oud, zelf een motorloos vliegtuig te bouwen, waarmee hij ook enkele vluchten heeft gemaakt. Die krijgen aandacht in de pers, maar er is geen vervolg. Na zijn vliegpoging maakt hij in Amersfoort de HBS af, waarna hij een aantal jaren dient bij de cavalerie. Hij gaat dan naar de Technische Hogeschool Delft en studeert in 1923 af als werktuigkundig ingenieur. Hij wordt later directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer.

4 Op uitnodiging van de KNVvL komt in december 1929 de Duitse ingenieur Alexander Lippisch van het Rhön-Rossitten Gesellschaft (RRG) naar ons land. Samen met Hendrik Wallaardt Sacré, de algemeen secretaris van de KNVvL en militair vlieger Kees Elout maakt hij een autotocht langs het duinenstrand tussen Bergen aan Zee en Hoek van Holland, waarna hij een positief advies geeft over de zweefvlieg mogelijkheden.

Dan maar zweefvliegen, zo was in het begin van de jaren twintig het motto. Met name op de Wasserkuppe, met 950 meter de hoogste berg van het Rhöngebirge in midden-Duitsland, en bij Koningsberg langs de Oostzeekust, ontstonden daartoe vliërscholen. Op de Wasserkuppe kwamen vanaf 1921 zweefvliegers jaarlijks samen, wat ook de aandacht trok in het buitenland. Onze landgenoot Anthony Fokker maakte er in 1922 met een tweezitter enkele spectaculaire vluchten. Ook werden er al duur- en afstands-vluchten gemaakt, waarbij de zweefvliegers gebruikmaakten van de hellingstijgwind, de opwaartse luchtstroom van de wind tegen de berghelling. Vandaar dat in Nederland de mogelijkheid wordt onderzocht om in de duinen langs het strand te zweefvliegen.

het duin richting zee kan de vlucht langer duren, zeker als de vlieger gebruik weet te maken van de opstijgende luchtstroom voor het duin, wat dan ook regelmatig het geval is.

Het gebruikte vliegtuig is een Zögling, een robuust eenpersoons lesvliegtuig, dat in opdracht van de ENZC is gebouwd door Theo Slot, werknemer (en luchtvaartenthousiast) van Pander, een bekende fabrikant van kwaliteitsmeubelen. De keuze valt op dit type, omdat het in Duitsland zijn waarde heeft bewezen als lesvliegtuig op de Wasserkuppe en men vrij over de bouwtekeningen kan beschikken. Het model is ook zeer geschikt voor het zweefvliegen in onze Nederlandse duinen.

Als tegelijkertijd met de ENZC een groep jonge zweefvliegenthousiasten daartoe niet de middelen



Transport over het strand van de PH-3 van de Zweefclub voor Jongeren. Het toestel is voorzien van een gestroomlijnde stuurkuip, een fraai stukje huisvlijt. Bron: fotoalbum van John en Ben Fukken.

Zögling

Het advies van Lippisch is positief. Zo ontstaat de Eerste Nederlandsche Zweef Club, de ENZC, een besloten club waarvan de leden elkaar in de week-einden treffen bij of op het duin bij Noordwijk om te vliegen als de wind uit de goede richting komt en voldoende sterk is. Gestart wordt met een lange, rubberen kabel die vanaf de neus van het zweefvliegtuig in V-vorm als een grote katapult wordt uitgelegd. Het vliegtuig wordt dan aan de staart vastgehouden, terwijl de beide kabeleinden worden uitgelopen tot er voldoende rek op staat. Na het commando 'los' kan het vliegtuig een aanloop nemen, los komen van de grond en na een korte vlucht weer landen. Zo afgeschoten vanaf de top van

blijkt te hebben, komt er overleg tot stand tussen beide partijen en wordt er tijdens een propaganda-avond in Den Haag besloten een Zweef Club voor Jongeren (ZvJ) op te richten. De jongeren mogen gebruik maken van zowel het zweefvliegtuig als de hangaar van de ENZC. De ENZC gaat de instructie verzorgen, maar de samenwerking reikt verder. Als de jongeren over onvoldoende geld beschikken voor een eigen Zögling, past de voorzitter van de ENZC het verschil bij. Naast de PH-1 is er dan ook een PH-3. De PH-2 die daar tussen past, is een geavanceerd zweefvliegtuig dat de ENZC in Duitsland heeft aangekocht, maar dat in het vliegbedrijf in de duinen minder goed blijkt te voldoen.



Gereed voor de start. Drie man aan het ene einde van de rubberkabel, twee die de staart van het zweefvliegtuig vasthouden. Bron: fotoalbum van John en Ben Fukken.

De vliegactiviteiten van de ENZC nemen na de beginperiode af, die van de ZvJ juist toe. Het is een enthousiaste club met een eigen instructeur, Roeland Snelten, die eerder een zweefvliegkursus heeft gevolgd op de Wasserkuppe. De ZvJ is al spoedig ieder weekeinde in de duinen bij Noordwijk in de weer.

Röhm demonstreert daar hoe met dit zweefvliegtuig sprongetjes kunnen worden gemaakt.

Vliegkamp in Egmond aan Zee

In datzelfde jaar 1930 komt er nog een zweefvliegclub bij: de Algemene Nederlandsche Zweef Vereeniging (ANZV), die een fusie is van twee clubs die wel plannen hadden, maar niet daadwerkelijk tot vliegen kwamen. De ANZV besluit in 1931, samen met de ENZC, een vliegkamp te houden, van maandag 17 augustus tot en met zondag 6 september 1931, met in de eerste week 28 deelnemers, in de tweede 26 en in de derde 16. Waar het kamp moet plaatsvinden is

nog niet zo eenvoudig, maar uiteindelijk valt de keuze op Egmond aan Zee, niet in het minst omdat de badplaats wel oog heeft voor extra activiteiten.

De ANZV doet een beroep op het Duitse Rhön-Rossitten Gesellschaft⁵, de overkoepelende organisatie van het zweefvliegen in Duitsland, om een instructeur beschikbaar te stellen. Het wordt Ludwig Rhöm, een ervaren zweefvlieger, die het kamp in goede banen weet te leiden. De deelnemers slapen op de zolder van Hotel Bellevue, gelegen aan de boulevard en tegen een billijke vergoeding gebruiken ze daar ook de maaltijden.

Voor de dagelijkse leiding van het kamp tekent De Vries, leraar aan de MTS in Haarlem. Als het kamp begint, arriveren de twee, bij Fieseler in Duitsland gebouwde, Kassel 12-zweefvliegtuigen als bouwpakketten in Egmond aan Zee. De zweefvliegers gaan

⁵ Het Rhön-Rossitten Gesellschaft (RRG) is in 1924 opgericht als organisatie voor het bevorderen van het zweefvliegen door de sport, het wetenschappelijk onderzoek en de ontwikkeling van het zweefvliegen in Duitsland te bundelen. De naam verwijst naar de twee centra waar de zweefvliegsport in Duitsland wordt beoefend. De voorzitter, professor dr. Walter Georgii, houdt op uitnodiging van de KNVvL in januari 1930 een lezing in Den Haag, die zeker heeft bijgedragen aan de start van het zweefvliegen in ons land.

meteen aan de slag om de toestellen in elkaar te zetten. Ondertussen is Rhöm begonnen met een theoriecursus voor de nieuwkomers.

Als het eerste van de twee Kassel 12-zweefvliegtuigen gereed is, wordt het nog op diezelfde zaterdag in de avonduren naar het strand gebracht. Röhm maakt dan zo vlak aan zee nog enkele korte vluchten of 'sprongetjes'. Maar om dat mogelijk te maken moet de leerlingen eerst wel worden duidelijk gemaakt hoe een rubberkabelstart werkt: de commando's, het lopen en het loslaten van het zweefvliegtuig. Ook hier is alle begin moeilijk, maar het lukt. Later die avond verzorgt Röhm nog een lezing over het zweefvliegen in Badhotel Welgelegen. Aan de hand van lichtbeelden beschrijft hij de ontwikkelingen in de zweefvliegport.

Op zondag worden de eerste vluchten gemaakt vanaf de top van het duin. Na de landing op het strand wordt de Kassel met mankracht weer naar boven gebracht voor de volgende sprong. Al met al draagt dit succesvolle kamp duidelijk bij aan de ontwikkeling van de zweefvliegsport in Nederland. Op een aantal plaatsen in ons land zijn dan al clubjes actief, soms zelfs met de bouw van eigen zweefvliegtuigen.

Thermieklvluchten worden gemaakt, nadat de kracht is ontdekt van de opstijgende lucht als gevolg van de verwarming door de aarde.

Kerstvliegkamp

In december 1931 organiseert de ANZV een succesvol kerstkamp op de heuvels bij Arnhem, weer onder leiding van Ludwig Rhöm. Dan volgt in 1932 het tweede zweefvliegkamp te Egmond, nu onder organisatie van de Commissie voor het Zweefvliegen van de KNVvL, dat ruimschoots de aandacht krijgt in dag- en weekbladen.

Instructeur is weer een Duitser, H.K. Wendling, van de Akademische Fliiegergruppe Stuttgart. Bij de voorbereiding heeft de KNVvL allerwege medewerking ondervonden. De familie Six, eigenaar van het stuk duin waar wordt gevlogen, heeft daarvoor toestemming gegeven. De gemeente Egmond heeft er een schutting omheen geplaatst en loopplanken uitgelegd. De VVV en de Maatschappij Zeebad Egmond verzorgen folders met informatie over het kamp.

Het kamp begint met zestien leerlingen, van wie er vier meteen het B-brevet behalen. De officiële opening, zaterdag 2 juli om half vier in de namiddag, verloopt dramatisch. Even daarvoor zijn alle deelnemers en genodigden in hotel Zeezicht bijeen gekomen. Vandaar wandelt men naar de top van het duin waar Wendling de eerste start zal maken. Hij gaat goed van start, maakt een bocht en vliegt terug naar het duin, waar hij in de stijgwind hoogte wil winnen. Maar er is geen stijgwind en de neus van de Kassel boort zich in het rulle zand van het duin. Er doen zich gelukkig geen persoonlijke ongelukken voor, maar de Kassel is zwaar beschadigd en moet worden gerepareerd.

Vervolgens wordt met de tweede Kassel intensief gevlogen. De gummi startkabel wordt al na een week futloos, wat een uitgave betekent van zo'n kleine honderd gulden voor een nieuwe. Al eerder heeft de ENZC bij Noordwijk een proef gedaan met de auto-start, en men denkt dat op die manier met de Kassel een grotere hoogte kan worden bereikt. Een proef op het strand, waarbij ook Walton von Hemert van de ENZC aanwezig is, wordt geen succes; er is op dat moment niet voldoende wind en de auto kan in het rulle zand van het strand niet genoeg snelheid maken. Maar de Kassel is los geweest van de grond en men acht in elk geval de proef geslaagd.

Zweefvliegclubs

De leden van de ANZV komen uit het hele land. Op diverse plaatsen bestaan al plannen om te gaan zweefvliegen en enthousiastelingen zijn begonnen met de bouw van eigen zweefvliegtuigen, waarbij de beproefde Zögling favoriet is. De zweefvlieggampen van 1931 en 1932 hebben deze mensen de gelegenheid gegeven om vliegervaring op te doen en de eerste brevetten te behalen. En dat is voldoende om zelfstandig verder te gaan onder de landelijke koepel van de KNVvL. De ANZV besluit zich dan ook na het kamp van 1932 op te heffen.

Het zweefvliegen is dan ook niet langer aan de duinen gebonden. In de jaren twintig zijn er in Duitsland al thermieklvluchten gemaakt, nadat de kracht is ontdekt van de opstijgende lucht als gevolg van de verwarming door de aarde. Na eenvoudige trainingstoestellen als de Zögling en de ESG komen er al snel meer geavanceerde zweefvliegtuigen, zoals de Grunau Baby. De eerste club die zo'n toestel bestelt, is de Amsterdamsche Club voor Zweefvliegen (AcvZ) die op Schiphol vliegt, wat nu ondenkbaar zou zijn. Spoedig volgen er meer clubs, zoals de



Geslaagde start. Let op de personen rechts op de foto die een einde van de rubberkabel hebben uitgetrokken. Op het commando 'los' is de staart losgelaten en schiet het vliegtuig vooruit, de lucht in. Bron: fotoalbum van John en Ben Fukken.

Arnhemsche die op de Terletse Heide vliegt, waar nu het Nationale Zweefvliegcentrum Terlet is gevestigd, en de Haagsche en de Leidsche Zweefvliegclub in het Hollandse duingebied.

De sport ontwikkelt zich snel. De rubberkabel wordt al spoedig vervangen door de lierstartmethode, waarbij een starthoogte van drie- tot vierhonderd meter kan worden bereikt en later ook de sleepstartmethode, waarbij een zweefvliegtuig door een motorvliegtuig wordt opgesleept.

In augustus 1936 wordt op het terrein van de Twentsche Zweefvlieg Club voor het eerst een nationaal kampioenschap zweefvliegen georganiseerd. Dan worden in thermiek afstandsvluchten gemaakt tot 50 kilometer. Een jonge Jan Hoekstra maakt zelfs een afstandsvlucht van 115 kilometer, van Twente naar Iserlohn in Duitsland.

Duurrecord

Maar het duinzweven wordt niet geheel vergeten. Diezelfde Jan Hoekstra, nu instructeur bij het Nederlandsch Instituut voor Zweefvliegen, laat zich op zaterdag 10 juli 1937 vanaf Ypenburg bij Den Haag opslepen naar de duinen tussen Scheveningen en Katwijk. Daar ontkoppelt hij rond twee uur in de namiddag zijn Grunau Baby en zweeft verder in de stijgende luchtstroom boven het duin. De wind is pal

west met een snelheid tot bijna acht meter per seconde overdag, tot de helft daarvan gedurende de nacht.

De warm aangeklede Hoekstra heeft zijn vlucht goed voorbereid door genoeg eten en drinken mee te nemen, warme kleding en een wit licht, wat voorschrift is bij nachtvliegen. Hij vliegt de hele nacht heen en dan weer terug met aan de ene kant de zee en aan de andere kant de duinenrij tussen Katwijk en Scheveningen, daarbij aangemoedigd door andere zweefvliegers die vanaf de grond de verrichtingen van Hoekstra gadeslaan. Hij landt zondagmiddag bij de oude boulevard van Scheveningen na een vlucht van 24 uur en een paar minuten. Dit record is sindsdien niet overtroffen, ook al omdat uit veiligheidsoverwegingen het record voor duurvluchten later is afgeschaft. Maar een prestatie is het zeker geweest.

De Zweefvliegclubs op Schiphol, het oude Marine Vliegkamp Valkenburg en Ypenburg, opvolgers van de clubs uit die prille beginperiode, zijn inmiddels alweer verdwenen. De Kennemers op het Langeveld en de Eerste Zaansche bij Castricum zijn nu nog de enige zweefclubs in ons land achter het duin. Zij hebben, onder voorwaarden, toestemming om boven het duin te vliegen, maar er wordt slechts spaarzaam gebruik van gemaakt.