

SPORTVLIEGEN OP TWENTE IN DE JAREN DERTIG

De geschiedenis van het vliegveld Twente omvat ook de sportvliegerij en een bloeiende Aero Club. Over andere aspecten werd in dit blad (1/2008) reeds geschreven. Nu dus aandacht voor de sportvliegers op Twente in de jaren dertig.

Op zaterdag 29 augustus 1931 werd het vliegveld Twente, gelegen in de gemeente Lonneker, officieel in gebruik genomen. Enkele weken eerder, op 7 augustus, was overigens al voor het eerst een sportvliegtuig op het nieuwe veld geland; de Pander PH-AFM van C. in 't Veen. De openingsdag werd zelf opgeluisterd met een vliegfeest waaraan ook Nederlandse en Duitse sportvliegers deelnamen.

Opleiding

Om sportvlieger te worden was natuurlijk ook een opleiding noodzakelijk. Nog tijdens de opening van het vliegveld werd met de NLS overeen gekomen een depondance van de school



↑ De Pander EF 85 PH-AIB 'De Kieftje' was het lesvliegtuig van de NLS op Twente.

op Twente te starten op 1 november. De NLS-instructeur Willem van Graft werd belast met de leiding en instructie en al spoedig kende deze NLS afdeling tien leerlingen. De Pander PH-AIB werd op Twente gestationeerd en kreeg de naam 'Kieftje', een lokale naam voor de kievit. Reeds in 1932 behaalden diverse leerlingen hun sportvliegerbrevet: H. J.P. van Heek op 28 mei, J. Tempelman op 2 juni, B. Nierstrasz op 10 juli en op 26 juli van het volgende jaar Tj. Bendien. Zij en de velen die daarna op Twente volgden, zouden in de Nederlandse sportvliegerij nog bekende namen worden. Meerdere onder hen schaften zich



↑ Opening Twente met de Pander PH-AFM en de Duitse bezoekers D-1888, een Junkers A 50 en D-746, een Heinkel HD 32. (alle foto's: coll. auteur)

bovendien een eigen vliegtuig aan, want de Twentse sportvliegers waren door de bank genomen niet onbemiddeld.

De eerste vliegers en hun vliegtuigen

Een van hen was Helmich Jan Paul van Heek, telg uit de bekende familie van Twentse textielfabrikanten en zelf onder meer directeur van NV Van Heek Scholco te Losser. Hij verwierf na het behalen van zijn brevet een Pander EH 120, die op 18 oktober 1931 ernstig beschadigd werd maar door de Panderfabriek weer geheel werd gerepareerd. Op 8 juni 1932 werd deze machine als PH-AIT ingeschreven op naam van H.J.P. van Heek, die het toestel de naam 'Maidens Blush' gaf. Van Heek doorkruiste met zijn echtgenote Maria van Heek-Roelvink als passagier heel Nederland, maar vloog ook naar Engeland en Duitsland. Op 25 mei 1935 werd hij de eerste winnaar van de wedstrijd om de door de Amsterdamsche Aero Club uitgelopen Zilveren Vleugel van Amsterdam. Terugkerend van Schiphol begon daarbij ineens bij Deventer op 1000 meter hoogte zijn Gipsy III motor toeren te minderen, maar hij slaagde er toch in Twente te halen. Dat was zijn enige avontuur in de lucht en hij gaf na afloop te kennen niet begerig te zijn naar meer, want vliegen was voor hem in de eerste

De Pander EH 120 PH-AIT van H.J.P. van Heek op Düsseldorf. ↓





← De Nederlandse Rondvlucht van 1935 op Twente. (Polygoon)

plaats de aangenaamste vorm van toerisme. In 1933 maakten Van Heek en echtgenote in de PH-AIT, samen met het echtpaar Nierstrasz in hun Pander Multipro PH-AIU, een reis naar Boedapest met op de heenweg (3 en 6 juli) tussenlandingen te Frankfurt a/M, Neurenberg en Wenen. Na vijf dagen in Boedapest werd op 12 juli teruggevlogen en op 15 juli op Twente geland. Daarmee was de 'eerste lange afstandsvlucht door Twentse sportvliegers' volbracht. Dr. Benjamin Nierstrasz was chirurg en röntgenoloog van beroep en een – soms te – harde werker, die van 's morgens 8 uur tot middernacht en soms later in de weer was. Zoiets kan je lang volhouden, maar dan knapt er iets. Zo ook bij dokter Nierstrasz. Hij 'raakte over zijn toeren' (nu zouden we zeggen dat hij een burn-out kreeg) en een collega raadde hem aan om een of andere sport te gaan beoefenen die veel afwisseling bood. Dat werd de vliegsport. Op 23 juli 1932 haalde hij zijn A-brevet en op 7 oktober werd hij eigenaar van de nieuwe Pander Multipro PH-AIU. Naast de tocht naar Boedapest nam Ben Nierstrasz nog deel aan diverse rondvluchten en maakte hij met zijn echtgenote Jo Nierstrasz-Weidner tochten in binnen- en buitenland, tot hij de machine in 1937 verkocht.

Tjeerd Bendien was sinds 1935 lid van de directie van het door zijn grootvader gestichte gelijknamige confectiebedrijf te Almelo. Op 26 juli 1933 haalde hij zijn vliegbrevet en in 1935 kocht hij zijn eerste vliegtuig, een De Havilland D.H.80A Puss Moth. Geïnspireerd op zijn initialen kreeg dit vliegtuig de registratie PH-ATB. Ook hij sloeg de vleugels uit buiten de landsgrenzen, zoals naar Stockholm in augustus 1937 en in september 1937 naar Parijs met een ander lid van de Twentsche Aero Club, A.M. (André) Noordenbos als passagier. Het volgende jaar kocht Bendien in Engeland een Percival Vega Gull en deed hij zijn Puss Moth van de hand. De nieuwe eigenaar werd... André Noordenbos.

Noordenbos had al eens eerder een Puss Moth bezeten. Hij was tandarts te Enschede, had op 1 augustus 1934 zijn sportvliegbrevet gehaald en kort daarop een Puss Moth aangeschaft die geïnspireerd op zijn initialen werd ingeschreven

als PH-AMN. Maar de Puss Moth heeft een gesloten cabine en mevrouw Noordenbos kon niet zo goed tegen het vliegen in zo'n afgesloten ruimte. Nog in december van hetzelfde jaar werd het toestel weer verkocht. Maar de liefde voor de Puss Moth was kennelijk toch te groot en zo kwam Noordenbos in 1938 weer in het bezit van zo'n toestel.

Ook al een registratie met de initialen van de eigenaar op het vliegtuig was PH-AJS, een Bird BK, die op 2 december 1932 werd geregistreerd op naam van A.J. Sprakel te Lonneker. Al in september 1934 ging de Bird naar L. Müller uit Almelo, die het



toestel bezat samen met de heer Nahuys. Het bleef tot de oorlog op Twente gestationeerd.

↑ De Pander P 3 PH-AIK van Frank ten Bos.

Onder de privébezitters moet nog Frank J.J.M. ten Bos worden genoemd, die in 1932 eigenaar van de enige Pander P-3 PH-AIK was. Maar toen Ten Bos op 26 mei 1933 te laag over Almelo vloog om zijn moeder en echtgenote te groeten, raakte hij in de buurt van het station een seinmast en dat was het einde van de Pander P-3. Vervolgens bezat Ten Bos nog de De Havilland D.H.60M Moth PH-AJE en de Moth PH-JAO. Maar hoewel beide vliegtuigen wel op Twente bleven, vertrok Ten Bos naar Londen en daarmee uit dit verhaal.



↑ De Leopard Moth PH-HJP in 1936 bij de wedstrijd om de Zilveren Vleugel (Polygoon).

J. Tempelman uit Enschede haalde op 2 juni 1932 zijn brevet en werd in 1933 eigenaar van de Focke Wulf S 24 Kiebitz PH-AJC. Ook Tempelman maakte diverse buitenlandse vluchten, vooral met zijn in 1938 aangeschafte Puss Moth, die PH-ATL werd. Ook in dat jaar werd hij als opvolger van Van Heek voorzitter van de Twentsche Aero Club en daarover nu eerst.

De Twentsche Aero Club

Geen vliegveld zonder vliegclub. Zo ook op Twente, waar vanaf het begin ruime belangstelling voor de luchtvaart bestond en voldoende kapitaalkrachtige ingezetenen waren die er een eigen vliegtuig op na konden houden. In 1935 telde de Twentsche Aero Club (TAC) 68 leden waarvan er zeven een eigen vliegtuig bezaten en dat waren er maar twee minder dan bij de – veel grotere – Rotterdamsche Aero Club (165 leden). De leiding van de Aero Club berustte de eerste jaren bij Van Heek en daarna bij Tempelman, terwijl mr. J.W.A. van Hattum secretaris was. Er waren overigens, en daar zal Twente geen uitzondering zijn geweest, voldoende andere redenen dan alleen liefde voor de vliegsport om lid van de vliegclub te worden. Men kan zich niet aan de indruk onttrekken dat deze ook een aangenaam trefpunt was voor de 'betere kringen' in Twente. In ieder geval wist men er wel een feest te bouwen zoals in september 1937 toen een detachement van de LVA op Twente voor een oefening zijn tenten had opgeslagen. Niet iedereen liep echter kennelijk warm voor feesten, want in datzelfde jaar betreurde men dat vooral nieuwe leden niet op de wekelijkse clubbijeenkomsten verschenen en "deze gezelligheid versmaadden."

In 1938 verscheen echter het boek 'Hoog aan de wind', geschreven door ene Ru Basse. Het beschreef het leven van een arts in het oosten des lands, die ook lid was van een zeilvereniging met daarbij de nodige verwickelingen, waarin de huwelijkse trouw niet steeds in acht werd genomen. Al spoedig werd duidelijk dat de auteur Ben Niestrasz was, de plaats Enschede en de zeilvereniging de vliegclub. De deining in de kringen van de vliegclub en daarbuiten was enorm en een fabrikant, menend zich en zijn vrouw in de beschreven personages te herkennen, kocht massaal de eerste druk op wat de vraag alleen deed toenemen. Dat opkopen kon natuurlijk niet onbeperkt doorgaan en de uitgever bracht een jaar later een tweede druk op de markt. Zelfs volgden na de oorlog nog twee (!) herdrukken in 1947 en 1949 wat moeilijk aan de literaire kwaliteiten kan hebben gelegen, die het niveau van een keukenmeidenroman niet schijnen te overschrijden. Met name de eerste druk is inmiddels moeilijk en slechts voor veel geld te verkrijgen.

Vliegfeesten en rondvluchten

De opening van het vliegveld Twente ging gepaard met een vliegfeest en nog enkele keren zou dit het toneel zijn van dergelijke festiviteiten. De vliegtag van 12 mei 1934 stond mede in het teken van de zweefvliegerij, die ook op het vliegveld belangstelling genoot. Een Grunau Baby, die door NLS instructeur Cock Sluyter met een Tiger Moth van Schiphol was gesleept, werd losgekoppeld en Neyenhoff maakte ermee eerst nog een looping alvorens te landen. Willem van Graft bracht het publiek in verrukking met zijn kunstvluchten en aan het slot van de dag vloog de nieuwe Fokker F.XX 'Zilvermeeuw' van Berlijn op weg naar Schiphol nog over. Ook andere jaren waren op Twente diverse vliegfeesten, zij het van minder grote omvang.

Meer dan eens werd Twente aangedaan door de Nederlandse Rondvlucht, die vanaf 1932 bijna jaarlijks werd georganiseerd en waaraan de meeste Nederlandse sportvliegers deelnamen.

Nieuwe vliegtuigen en reizen

Van Heek koos intussen ook voor de gesloten cabine en werd eind 1935 eigenaar van een Leopard Moth, die PH-HJP werd. Hij won er het volgende jaar voor de tweede keer de Zilveren Vleugel mee en ook bij andere sportieve gelegenheden was de Leopard Moth een vaste gast.

Waarschijnlijk de mooiste machine die in die jaren op Twente te zien was, verscheen in 1938 toen Tjeerd Bendien eigenaar werd van Percival Vega Gull PH-ATH. Hij vloog er in mei mee naar Innsbrück (waar zijn verloofde mej. Lexie vandaan kwam) en nam in juli deel aan de clubvliegtag van de TAC naar Kopenhagen. Ook andere leden van de TAC vlogen naar het buitenland. Noordenbos, die de Puss Moth van Bendien had overgenomen, vloog naar Denemarken en nam evenals Tempelman deel aan een vliegmeeting te Dinard in Bretagne en nog in juli 1939 met diverse andere Nederlandse sportvliegers aan een vliegrally naar



↑ Hangaar en restaurant Twente.

Frankfurt a/M. Toen kwam de mobilisatie en was het met de sportvliegerij afgelopen.

Het einde – en een nieuw begin

De Twentse sportvliegtuigen werden nu opgeslagen, maar de PH-HJP werd gevorderd en bij de LVA 964. De opgeslagen vliegtuigen overleefden de oorlogsdagen maar in 1941 werden ze door de Duitsers in beslag genomen. De Vega Gull van Bendien kwam in Duitsland eerst bij de Luftwaffe, om in 1942 naar Zweden te gaan als compensatie voor een door de Duitsers neergeschoten Zweedse machine. Uiteindelijk ging het vliegtuig naar Engeland en daar vliegt het nog steeds als G-AEZJ. Daarmee komt een einde aan deze geschiedenis van de vooroorlogse Twentse sportvliegerij.