



Voor u ligt de vierendertigste Nieuwsbrief van het Historisch Museum NLR.

Voor slechts € 12,50 bent u donateur tot 1 januari 2011. U profiteert dan tevens van de andere voordelen van het donateurschap.

Aanmelden doet u zich door genoemd bedrag (of meer) over te maken op rekeningnummer 57.88.27.204 ten name van Stichting Historisch Museum NLR te Amsterdam.

Deze Nieuwsbrief wordt uitgegeven onder de verantwoordelijkheid van het bestuur van de Stichting Historisch Museum NLR.

De Nieuwsbrief wordt elk kwartaal verspreid aan de donateurs van de stichting.

Donateurs van de Stichting Historisch Museum NLR ontvangen € 2,- korting op de toegangsprijs van het Aviodrome. Die korting wordt alleen verleend op vertoon van uw donateurskaart.

Van de voorzitter

De afgelopen periode kenmerkte zich door een aantal hoogtepunten. Het NLR organiseerde een zeer geslaagd symposium op 7 oktober. Prominente sprekers uit verschillende luchtvaartgebieden vertelden als huidige klanten van het NLR hoe zij de ontwikkelingen in de luchtvaart zien over 25 jaar. Daarmee gaven ze een indruk in welke richting het onderzoek van het NLR zich zou kunnen bewegen. Daaraan voorafgaand had Fred Abbink, algemeen directeur van het NLR, een interessant overzicht gegeven, van de historische ontwikkelingen van de luchtvaart en vanaf 1919, bij het NLR. Het overhandigen van het eerste exemplaar van het boek over de geschiedenis van het NLR: "Waypoint NLR90YR" door DirkJan Rozema aan minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat" paste goed in dit scenario, waarbinnen verleden en toekomst elkaar raakten. Het gaf mij als deelnemer aan het symposium veel voldoening om herbevestigd te zien dat het werk van de museumstichting nuttig is en belangrijk wordt gevonden. Maar ook kon je zien dat de primaire aandacht bij het NLR is gericht op de toekomst en dat is logisch. De continuïteit van het laboratorium is altijd voor een groot deel bepaald geweest door het tijdig inspelen op nationale- en internationale ontwikkelingen in de lucht- en ruimtevaart. Dat is na een historie van 90 jaar nog steeds het geval.

Ruim een maand later, op 11 november, was er weer een ceremonie, maar dan alleen met een historisch karakter en binnen de muren van de museumstichting. Het betrof de presentatie door Fred Abbink van de eerste exemplaren van het boek: "The Kolibrie Story" aan de weduwe van de schrijver, Will Kuipers en aan de zuster van Jan Meijer Drees. Het boek beschrijft hoe een groep jonge, zeer gedreven mensen in Nederland ongeveer vijftig jaar geleden een helikopter bouwde. Zij durfden daarbij ongebaande paden te bewandelen en slaagden erin, ondanks veel tegenslagen, een product te maken, dat een Bewijs van Luchtwaardigheid kreeg en in een kleine serie werd geproduceerd en verkocht. Deze Kolibrie was niet in alle opzichten een commercieel succes, maar had wel een aantal zeer bijzondere eigenschappen op het gebied van bijvoorbeeld vliegeigenschappen en onderhoudbaarheid.

Wat wel eens wordt vergeten is dat de verkoopcijfers van een product niet altijd de enige maatgevende succesfactor moeten zijn. In het geval van de Kolibrie heeft het project een schat aan kennis opgeleverd voor het NLL, die in meer dan 100

verschillende onderzoeksrapporten is opgeslagen in het archief van de museumstichting. Deze kennis heeft het mede mogelijk gemaakt dat het helikopteronderzoek in ons land kon worden voortgezet en dat Nederland nog steeds een gerespecteerde plaats inneemt in de internationale helikopterwereld.

Het was indrukwekkend om in de gerenoveerde, voormalige zalen 2 en 3 van het NLR, nu bestemd als nieuw expositieruimte van onze stichting, een flink aantal mensen en hun familie uit het Kolibrie project en van het NLL bij elkaar te zien. Zij hebben ervan genoten elkaar weer te ontmoeten en wij hebben het als een voorrecht gezien deze gelegenheid vijftig jaar later te mogen organiseren.

Kees Bakker



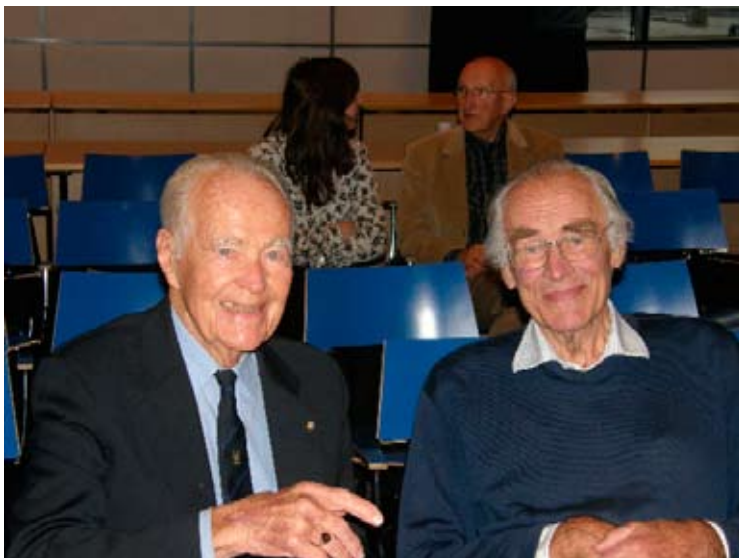
V.l.n.r.: Fred Abbink, minister Camiel Eurlings, DirkJan Rozema

Donateursbijeenkomst op 24 oktober 2009

In zijn welkomstwoord begroette de voorzitter, Kees Bakker, ruim zestig aanwezigen in het Auditorium van het NLR in Amsterdam. Hij liet daarna kort de belangrijkste gebeurtenissen in de achterliggende periode de revue passeren. In de eerste plaats het zeer geslaagde boek, dat ter gelegenheid van het 90-jarig bestaan van het NLR is geschreven door DirkJan Rozema, die op 7 oktober tijdens een groot symposium bij het NLR het eerste exemplaar heeft overhandigd aan minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat. Dan de komende presentatie van het boek: "The Kolibrie Story" op 11 november, uitgebracht door de museumstichting. Een redactiegroep is bezig om de publicatie van het boek over Von Baumhauer te helpen realiseren. Met een evaluatie van de huidige expositie is begonnen. Het doel is om waar nodig aanvullingen en verbeteringen aan te brengen in deze expositie. De voormalige zalen 2 en 3 gelegen boven de museumruimte zijn nagenoeg gereed om één nieuwe tentoonstellingsruimte te worden. Er hebben zich twee nieuwe vrijwilligers aangemeld: Ferdi Uilhoorn en Johan Schoenman. Tenslotte kondigde de voorzitter aan dat er in 2010 zal worden gevierd dat het NLR museum 25 jaar bestaat, waarvan 10 jaar als museumstichting. Vervolgens werd stilgestaan bij het overlijden van twee donateurs, de heren W.J. Wolff en I.G. van den Berg.

De lezing van de donateursmiddag stond in het teken van het 90-jarig bestaan van het NLR en had als titel: "De aanloop tot en de eerste jaren van de Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart" door Simon Boersen en Jan te Boekhorst. Door omstandigheden moest deze laatste helaas op het allerlaatste moment afzeggen. DirkJan Rozema nam daarom zijn plaats in. De presentatie was onderverdeeld in vier stukken: 1) de nationale en internationale situatie op het gebied van de luchtvaart vóór de Eerste Wereldoorlog en 2) tijdens deze oorlog, 3) de oprichting van de RSL en 4) de eerste jaren van de RSL. De eerste en derde presentatie waren door Jan te Boekhorst gemaakt, de tweede en vierde door Simon Boersen.

In 1914, ruim tien jaar na de eerste gemotoriseerde vlucht van de gebroeders Wright in 1903, bestonden internationale records voor hoogte (ruim 8 km), vliegduur (ruim 24 uur) en snelheid (ruim 200 km/uur). In 1909 vond in Nederland de eerste gemotoriseerde vlucht plaats en werd het Aërodynamisch laboratorium aan de TH Delft opgericht.



De heren Douwes Dekker en Blaauw, beiden van de voormalige V-afdeling en collega's sinds de jaren '50



Wim de Wolf overhandigt aan Kees Bakker de jaargang 1919 van het luchtvaartblad "Het Vliegveld"

Bij aanvang van de Eerste Wereldoorlog bezaten de geallieerden 208 vliegtuigen en Duitsland 180. Op dat moment waren er in ons land 9 vliegtuigen. Er was een spectaculaire groei in het aantal vliegtuigen van de oorlogvoerenden; in 1918 in totaal 186.000 stuks. Bij ons groeide het vliegtuigbestand in die periode tot een bescheiden 106.

In Nederland werd tijdens deze oorlog gaandeweg het belang ingezien van de luchtvaart voor militaire doeleinden. Ons land was achtergebleven bij de ontwikkeling van de luchtvaart in de oorlogvoerende landen. Het toenemende belang van burgerluchtvaart werd ingezien. Bovendien waren er teveel ongelukken met zelfgebouwde vliegtuigen.

In die situatie vond de Overheid het belangrijk om in Nederland een Instituut voor de Luchtvaart op te zetten. In het jaar 1919 werd daarom de Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart (RSL) opgericht. De voorbereidingen hiervoor waren al in 1917 gestart toen Von Baumhauer op verzoek van de Overheid een opzet maakte voor de organisatie van zo'n instituut. In de bijdrage van Jan te Boekhorst werd uitgebreid ingegaan op de taken van de RSL, de personeelsbezetting en de beschikbare faciliteiten. Vervolgens behandelde Simon Boersen de periode 1919-1929, dat wil zeggen de eerste tien jaar van de RSL. Aan de hand van een groot aantal cijfers schetste hij een beeld van de spectaculaire groei van de luchtvaart. Daarnaast noemde hij een serie voorbeelden van de belangrijkste technische en operationele ontwikkelingen uit die tijd. Onder de bezielende leiding van de eerste directeur, Dr ir E.B. Wolff, moest de RSL zo goed en soms zo kwaad als dat ging, binnen haar taakstelling een antwoord vinden op veel van deze ontwikkelingen.

De vier lezingen werden door de aanwezigen zeer gewaardeerd. Beide sprekers ontvingen een fles wijn, waarvan één bestemd voor Jan te Boekhorst. Daarna vertrok iedereen naar de foyer van het museum, waar tijdens de koffie een film werd gedraaid over het oude Schiphol. Ondertussen bestond de gelegenheid om de expositie te bezoeken, waarvan door veel aanwezigen gebruik werd gemaakt. Zo werd het eind bereikt van een geslaagde donateursmiddag.

Vooraankondiging van de twee donateursbijeenkomsten in 2010

De eerste bijeenkomst vindt plaats op zaterdag 17 april 2010. Bram Elsenaar zal terugblikken op 50 jaar hoge-snelheidstunnel (HST).

De tweede bijeenkomst staat in het teken van het jubileum van het museum (25 jaar) en van de Stichting Historisch Museum NLR (10 jaar), en vindt plaats op zaterdag 25 september 2010.

Beide bijeenkomsten worden gehouden bij het NLR in Amsterdam en beginnen om 14.00 uur.

De onderwerpen volgen in de volgende nieuwsbrief (nummer 35) die in het voorjaar van 2010 verschijnt.

Noteert u deze dagen alvast in uw agenda?

Voortgang van de inrichting van het museum

In onze vorige Nieuwsbrief hebben we u geïnformeerd over de voortgang van het opknappen van de ruimte boven de al in gebruik zijnde museumruimte. Van oorsprong waren hier twee vergaderzalen, maar door het verwijderen van de vouwwand tussen deze zalen ontstond één grote ruimte. Het opknappen van deze ruimte was reeds in gang gezet toen ons vorige stukje werd geschreven. Nu kunnen we u meedelen dat de grote opknapbeurt geheel is voltooid.

De muren van de lange zijden zijn afgedekt met MDF-platen, welke wit zijn geschilderd. De andere muren en de bovenbouw hebben een verfje gekregen van dezelfde kleur. Het plafond is afgewerkt op de plaats waar de vouwwand en de projectieschermen hebben gezeten. Het gevolg van deze ingrepen is dat er een mooie, grote ruimte is ontstaan. De hier opgesomde werkzaamheden zijn allemaal in eigen beheer uitgevoerd. Er zijn echter zaken die, alhoewel we een aantal zeer handige vrijwilligers hebben, moeten worden uitbesteed. Voor de hier besproken zaal was dat het leggen van de vloerbedekking. Zou de vloerbedekking in een normale huiskamer nog wel door amateurs gelegd kunnen worden, een zaal van ruim 150 m² van vloerbedekking voorzien is een andere zaak. Duidelijk dus een karwei voor professionals. Inmiddels is dit ook gebeurd en het resultaat van al deze aanpassingen mag gezien worden.

De mooie ruimte die zo ontstaan is, is reeds gebruikt bij de introductie van het Kolibrie-boek, waarover u elders in deze Nieuwsbrief meer kunt lezen. Uiteindelijk echter zal de zaal gebruikt gaan worden om een aantal grote objecten tentoon te stellen. Aan de ene kant van de zaal zullen grotere windtunnelmodellen een plaats vinden, aan de andere kant is ruimte gereserveerd voor remote sensing en avionica. Terwijl ook een deel van de ruimte voor computerinfrastructuur en constructies en materialen bestemd is. Het streven is om in het najaar van 2010, wanneer we 25 jaar museum en 10 jaar Stichting Historisch Museum NLR hopen te vieren, deze ruimte in eerste opzet ingericht te hebben.

Inmiddels is ook begonnen met het vervaardigen en schilderen van constructies waarop de windtunnelmodellen zullen worden geëxposeerd.

Bij de bestaande expositie in de benedenruimte wordt op dit ogenblik het deel Vliegtuigen en Vliegproeven onder handen genomen. Bekeken wordt of de huidige opzet aanpassingen en aanvullingen behoeft. Bij de eerste opzet zijn de deelgebieden van deze veel omvattende discipline min of meer op zichzelf staand behandeld. Nu de panelen zijn ingevuld en we er een tijdje naar hebben kunnen kijken,

is de behoefte ontstaan om er een meer samenhangend geheel van te maken. Om die reden zijn dan ook de adviseurs die mee hebben geholpen bij dit vakgebied, al een aantal keren bij elkaar gekomen om hun deelgebieden op elkaar af te stemmen.

Het is de bedoeling om dit in de toekomst bij de andere disciplines ook te gaan doen, maar helaas kan niet alles tegelijk.

In de verdere toekomst staat dan nog het opknappen en inrichten van de zolderetage op het programma. Hier zullen waarschijnlijk de grotere objecten van vliegproeven en van niet-luchtvaartonderzoek een plaats krijgen. Kortom: nog werk genoeg te doen.

In de volgende Nieuwsbrieven zult u van alle voorde-lingen bij de museuminrichting op de hoogte gehouden worden.



Frans Idema in hogere sferen aan het werk in de voormalige zalen 2 en 3

Boekpresentatie The Kolibrie Story op 11 november 2009

Ruim 50 jaar geleden ontwikkelden een aantal jonge, inventieve Nederlandse ingenieurs een kleine wendbare helikopter, waarvan de rotor werd voortbewogen door ramjet motoren aan de bladtippen. Het toenmalige NLL heeft op veel gebieden onderzoek uitgevoerd aan deze helikopter, die de naam Kolibrie kreeg. In het archief van de museumstichting zijn meer dan honderd NLL onderzoeksrapporten over de Kolibrie aanwezig. De vliegproefinstrumentatie werd door het NLL ontworpen en NLL-personeel was betrokken bij de uitvoering van de vliegproeven. In 1958 werd het Bewijs van Luchtwaardigheid toegekend, waarna een serie Kolibries aan binnen- en buitenlandse klanten werd afgeleverd. De pioniers achter dit destijds opzienbarende project waren Jan Meijer Drees, Gerard Verhage, Will Kuipers, Dick Biekart en Dik Swart. De testvlieger was René van der Harten.

In 1991 schreef Will Kuipers, die toen inmiddels was gepensioneerd bij Bell Helicopters in de VS, zijn verhaal over dit project in "The Kolibrie story". Jan Meijer Drees, eveneens heel lang bij Bell Helicopters werkzaam geweest, schreef het voorwoord. Deze publicatie was slechts bij enkelen bekend en niet algemeen verkrijgbaar.

De Stichting Historisch Museum NLR heeft in 2008 het initiatief genomen om "The Kolibrie story" opnieuw uit te geven in een eigentijdse vorm met medewerking van de weduwe van Will Kuipers, mevrouw N.R. Kuipers. Aan het boek is toegevoegd een dvd met beelden van Kuipers en Meijer Drees en met filmfragmenten van de Kolibrie in de vlucht.

Op woensdag 11 november is in de sinds kort als expositieruimte ingerichte voormalige zalen 2 en 3 van het NLR-museum het eerste exemplaar van dit boek officieel door Fred Abbink overhandigd aan mevrouw Kuipers. Zij was voor de gelegenheid speciaal uit de Verenigde Staten overgekomen. Ook de zuster van de overleden Jan Meijer Drees, mevrouw Meijer-Meijer Drees en de heren Biekart en Swart kregen een exemplaar overhandigd. Dit gebeurde in aanwezigheid van een twintigtal genodigden die destijds betrokken waren bij de ontwikkeling en beproeving van de Kolibrie, waaronder een aantal oud-NLR-medewerkers. Mevrouw Meijer-Meijer Drees schetste in een dankwoord de enorme interesse van haar broer Jan voor het onderwerp helikopter en zijn gedrevenheid om de Kolibrie een succes te maken. Ze memoreerde de grote onderlinge verbondenheid van de deelnemers aan het project. Deze bleef bestaan, ook nadat Jan Meijer Drees besloot ontslag te nemen als technisch leider van het project toen de directeur Gerard Verhage aan de kant werd gezet.

In een videofragment kon de enorme wendbaarheid van de Kolibrie, gevolgen door René van der Harten, nog eens worden bewonderd. Vervolgens gaf Kees Bakker een presentatie over "90 jaar ontwerpen, ontwikkelen en testen van helikopters in Nederland". Hij behandelde daarbij achtereenvolgens de Von Baumhauer helikopter, de periode van de Sikorsky S-51, het Kolibrie project, de NATO Helikopter voor de 90-er jaren en een project voor een kleine onbemande helikopter voor onderzoeksdoeleinden, dat momenteel bij het NLR wordt uitgevoerd.

Tijdens de lunch werden de geanimeerde gesprekken tussen de aanwezigen, die elkaar soms tientallen jaren niet meer hadden gezien, voortgezet. Daarna werd een bezoek gebracht aan het museum zelf, waarbij de gasten veel belangstelling toonden voor de daar getoonde lange geschiedenis van het NLR. Bij vertrek kregen zij een exemplaar van het boek The Kolibrie Story.



Alle aanwezigen tijdens de boekpresentatie, mevrouw Kuipers zit in het midden

Boekbespreking

Fokker S.14 Machtrainer
in dienst van de Nederlandse Luchtvaart
door Nico Braas en Willem Vredeling
Uitgeverij Geromy bv
ISBN 978-90-804981-5-0

De museumstichting is enkele jaren geleden benaderd over het ophanden zijnde boek met vragen over de beschikbaarheid van informatie over de Fokker S.14. Ons archief bevatte inderdaad onderzoeksrapporten, vooral over de aërodyneamisch proefnemingen in de lage-snelheidstunnel van het NLL. Het NLR-archief beschikt daarnaast over een uitvoerig dossier over de laboratoriumvliegtuigen, waaronder dat van de S.14 met registratie PH-XIV. Ook die informatiebron is gebruikt voor dit boek.

Op bijna 200 pagina's vertellen de auteurs het verhaal van de S.14. Te beginnen met de serie S-(scholings) vliegtuigen van Fokker, de ontwikkelingsfase van de S.14, de realisatie en de operationele fase. Voormalig ingenieurvlieger F.E. Douwes Dekker geeft in het voorwoord al een aardige impressie van zijn rol als vlieger van de PH-XIV, het oorspronkelijke prototype K-1. De auteurs geven een interessant beeld van de constructie van de S.14 waaruit blijkt wat de belangrijkste keuzes waren die moesten worden gemaakt. Na de eerste vlucht op 19 mei 1951 werd het prototype een maand later overgebracht naar de Parijse Salon. Enkele spectaculaire foto's worden getoond over het transport van de K-1 over land en water. De S.14 blijkt niet alleen als Machtrainer te zijn bedoeld, maar er is tevens uitgebreid gestudeerd op het aanbrengen



Het S.14 prototype werd later het laboratoriumvliegtuig van het NLR, het eerste aangedreven door een straalmotor

van bewapening d.m.v. een wapenbak onder de romp. Het NLL voerde daartoe een aantal windtunnelproeven uit wat blijkt uit de foto's van de diverse modellen.

Opmerkelijk is dat enkele destijds bekende vliegers, Chuck Yeager, Neville Duke en Johannes Steinhoff de S.14 vlogen (met de sterkere Rolls Royce Nene motor). De US Navy vliegers claimden dat de S.14 veel makkelijker te vliegen was dan de Lockheed T-33!

Ondanks de grote internationale belangstelling voor de S.14 (blijkens de talloze offertes die Fokker had ingediend bij diverse landen) zijn er slechts 21 exemplaren gebouwd, waarvan 20 waren bestemd voor de Koninklijke Luchtmacht.

Amerikaanse belangstelling voor de S.14 leidde tot besprekingen met Fairchild over licentiebouw. De auteurs gaan daar uitvoerig op in en geven aan wat de redenen waren dat Fairchild niet de gewenste opdracht kreeg voor de bouw van S.14's voor de Amerikaanse luchtmacht en marine. Evenmin werd de S.14 aan de NATO-landen verkocht door het beschikbaar komen van goedkope T-33's.

De lotgevallen van de K-1 worden uitvoerig beschreven in de periode dat het als laboratoriumvliegtuig ten behoeve van het NLR gereed werd gemaakt en gevlogen. Als PH-XIV heeft het echter maar 47 uur gevlogen in vijf jaar tijd!

Het boek bevat een zeer groot aantal foto's en tekeningen van de S.14. Op een aantal daarvan zijn ook de vliegers zichtbaar. Een uitvoerige Engelstalige samenvatting is opgenomen, evenals een bijlage. Daarin wordt o.a. ingegaan op de ook bij het NLR uitgevoerde proeven met het afwerpen van de cockpitkap en op de variant van de S.14 met zij-inlaten.

Het is een verdienste van de auteurs dat zij de beschikbare informatie zo hebben weten te ordenen dat er een interessant boek over de S.14 uit is voortgekomen, weliswaar 60 jaar na dato. Hoewel de verhouding tekst - foto's wat meer in het voordeel is van de foto's, blijft er voldoende leesmateriaal over. De laatste blanco pagina's in het boek zouden plaats hebben kunnen bieden aan een namenindex.



Nieuwe aanwinsten

- Diverse meetapparatuur en Integrated Circuits, ontvangen van het Elektronisch Laboratorium
- Kabelspanningsmeter, ontvangen van IJkhal windtunnels
- Rekenlineaal, datumstempel en ponsbandmolen
- Diverse tijdschriften en boeken, ontvangen via Willem van Dorp
- Diverse jaargangen tijdschriften, ontvangen via Jaap de Jong
- Uit de Summa Decenniumserie: de jaren 40/50/60/en 70, van Henk Keppel
- Het boek de S-14 Machtrainer, ontvangen van Willem Vredeling en Nico Braas (auteurs)
- De jaargang Het Vliegveld uit 1919, ontvangen van Wim de Wolf
- Partij oude luchtvaartboeken, ontvangen van het Documentatiecentrum Aviodrome

Interview met een bijzondere vrijwilliger: Iris Koene



De museumstichting krijgt veel steun van enkele diensten van het NLR. Deze steun is officieel vastgelegd in de museumovereenkomst tussen het NLR en de museumstichting. Vooral de Multimedia afdeling, ODDI en met name Iris Koene doet veel voor het museum, bijvoorbeeld het opmaken van publicaties, zoals de Nieuwsbrieven. Zonder die hulp zouden deze er een stuk minder aantrekkelijk uit zien. De samenwerking met Iris is zodanig dat ze bij ons als het ware de status van bijzondere vrijwilliger heeft. Reden om eens een gesprek met haar te hebben om nader kennis te maken.

Iris Koene is op latere leeftijd, in 1993, bij het NLR gaan werken. Toen ze haar MULO diploma had behaald was ze met zestien jaar nog te jong om direct te kunnen beginnen op de MTS voor Fotografie en Fototechniek in Den Haag. Dit vakgebied had haar grote belangstelling. Daarom ging ze eerst nog twee jaar naar de HAVO in haar geboorteplaats Dordrecht om te kunnen voldoen aan de leeftijdseis van achttien jaar voor deze MTS. Ze volgde daar haar opleiding tot fotograaf. Tijdens deze opleiding deed zij werkervaring op als assistente in een fotostudio en als fotograaf bij het weekblad voor de Bollenstreek. Van 1978-1991 werkte Iris met veel plezier bij de landelijke Verkeersschool voor de Gemeentepolitie, gevestigd in Noordwijkerhout. Ze had daar de functie van fotograaf/videomedewerker. De school verhuisde naar Apeldoorn en ze besloot om niet mee te verhuizen.

Na een jaar te hebben gewerkt als Practicum-onderwijsassistent Video op de Koninklijke Hogeschool voor Beeldende Kunsten, Muziek en Theater in Den Haag liet ze zich omscholen van fotograaf tot Desk Top Publisher (DTP-er). Dit was een opkomend specialisme, waarbij met behulp van de computer teksten worden bewerkt en publicaties kunnen worden vormgegeven. Daarna vervulde zij in de periode van 1991-1993 DTP-functies bij verschillende bedrijven, onder andere als uitzendkracht bij Fokker Aircraft BV, waar zij grafisch vormgever was. Ze deed promotie werk, zoals het maken van brochures voor de Fokker 60 en de Fokker 70.

In 1993 solliciteerde Iris bij het NLR naar de functie van tekstverwerker bij de afdeling Correspondentie. In dat verband ontmoette ze

haar toekomstige chef, DirkJan Rozema. Aan hem liet Iris wat voorbeelden zien van haar eerdere werk als DTP-er. Ze kreeg van DirkJan daarop de vraag of ze een DTP-afdeling bij het NLR wilde opzetten. Deze werd gevormd en telde naast Iris nog twee andere collega's. Na enige tijd werden zij alle drie ondergebracht bij het toenmalige Tekenbureau.

De ontwikkeling op het gebied van grafische vormgeving is razendsnel gegaan. Omstreeks 1994-'95 werkte Iris mee aan het produceren van de eerste website van het NLR. De ontwikkeling van de software t.b.v. haar vakgebied gaat voortdurend verder en in een steeds hoger tempo. Deze maakt het mogelijk om de vormgeving van de producten steeds weer te verbeteren. Zij laat een lijstje zien met dertien verschillende software pakketten, waarmee ze in de loop der jaren heeft gewerkt. Sinds haar aantreden bij het NLR heeft Iris zes verschillende cursussen gevolgd. In toenemende mate maakt haar afdeling producten, die voor externe, promotionele doeleinden worden gebruikt, zoals brochures, flyers, jaarverslagen en videoclips, maar ook ten behoeve van projecten.

Iris is omstreeks 2003 begonnen met het opmaken van de Nieuwsbrieven van de museumstichting, waarvan er vier per jaar verschijnen. Ze hebben in het algemeen een omvang van acht pagina's en vormen een belangrijk communicatiemiddel met de donateurs van de museumstichting. Daarnaast springt zij in bij andere gelegenheden, zoals het bijwerken van de museum website en het maken van flyers. Deze werkzaamheden passen binnen de faciliterende rol van het NLR.

Maar Iris is daarnaast bereid gevonden om in privé-tijd de opmaak te doen van twee door de museumstichting uitgebrachte boeken. In 2008 de publicatie over Dr ir E.B. Wolff, de eerste directeur van de Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart en in 2009 "The Kolibrie Story", waarvan de boekpresentatie heeft plaatsgevonden op 11 november 2009 (zie hierover een artikel in deze Nieuwsbrief). Voor de komende periode zal de museumstichting nog een reeks publicaties uitbrengen, eveneens opgemaakt door Iris Koene. Het betreft maand- en kwartaalverslagen van de RSL over de periode 1918-1934, die gezien de omvang worden ondergebracht in elf afzonderlijke publicaties.

Iris is een graag geziene bijzondere vrijwilliger bij de museumstichting, die zich daar goed thuis voelt en gemakkelijk omgaat met de overige vrijwilligers. Lachend zegt ze dat ze zich beschouwt als hét museumstuk van de museumstichting en dat vinden wij ook.

De komst van de DC-2 naar Nederland in 1934: een druk jaar voor de RSL met een dito vervolg

Op 27 november 1933 schreef P. Guilonard, chef Technische Dienst van de KLM, in een brief aan de directeur van de Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart (RSL) dat “de KLM overweegt bij wijze van proef tot aanschaffing over te gaan van een Amerikaans vliegtuig” (de Douglas DC-2). Guilonard verzoekt de RSL de mogelijkheid tot het verstrekken van een Bewijs van Luchtwaardigheid (BvL) te bestuderen. Daarbij verzoekt hij de RSL te besluiten het Amerikaanse BvL te aanvaarden.

Deze brief luidt voor de RSL, maar ook voor de Luchtvaartdienst, Fokker en KLM, een periode in van meer dan een jaar van veelvuldig overleg. Belangrijkste geschilpunt is het feit dat de DC-2 op onderdelen niet voldoet aan de toen geldende Nederlandse sterktevoorschriften, waarbij de KLM (en Fokker) er op aandringen voor de DC-2 desondanks een Bewijs van Gelijktelling te verlenen. Het is vooral de RSL die de minister van Waterstaat adviseert de constructie van DC-2 op bepaalde gebieden te laten versterken en daarmee te voldoen aan de Nederlandse voorschriften alvorens dat bewijs te verlenen.

Scenario

De aankoop van de DC-2 door de KLM luidt het begin in van een nieuwe periode waarin vliegtuigen die buiten Nederland zijn geproduceerd moeten worden getoetst aan de Nederlandse luchtwaardigheidsvoorschriften. In 1933/1934 zijn die voorschriften grotendeels op nationaal niveau geregeld, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen voorschriften voor civiele en voor militaire vliegtuigen.

Aan het uitgeven van een BvL door de minister van Waterstaat gaat vooraf een positief advies van de directeur van de RSL. Dat advies kan niet eerder worden gegeven dan dat voor de RSL onomstotelijk vaststaat dat de tekeningen en berekeningen van de vliegtuigconstructie kloppen en dat wordt voldaan aan de voorschriften.

In het geval van de DC-2 blijken er voor de RSL vele discrepanties te zijn. Er ontbreken nogal wat gegevens van het vliegtuig of de gegevens worden in een laat stadium aangeleverd. Er zijn geen Nederlandse vliegers die dan al ervaring hebben opgedaan met de DC-2.



De bouwers bij Douglas zijn verbaasd dat de Nederlandse autoriteiten veel hogere eisen stellen aan het vliegtuig, terwijl het in Amerika door TWA al in gebruik was genomen. En niet in de laatste plaats hebben de diverse Nederlandse partijen elk een eigen rol. De KLM als klant die er op is gebrand het vliegtuig zo snel mogelijk in gebruik te stellen. Fokker die het alleenverkooprecht heeft voor Douglas-vliegtuigen in Nederland en daar financieel belang bij heeft. De Luchtvaartdienst die wordt geconfronteerd met de belangen van zowel de KLM als van Fokker, maar evenzeer erop moet toezien dat de veiligheid van de civiele luchtvaart wordt gewaarborgd en daarvoor afhankelijk is van het deskundige advies van de RSL.

Documentatiemateriaal

Over de periode vanaf november 1934 tot diep in 1935 bestaat een uitvoerig dossier over de komst van de DC-2 met correspondentie tussen de genoemde partijen. Dit dossier is aangetroffen bij het Nationaal Archief in Den Haag als onderdeel van het archief van de RSL. De inhoud van dit dossier is volledig gekopieerd in opdracht van het bestuur van de Stichting Historisch Museum NLR en bevindt zich thans in het Museumarchief.

Na de opzienbarende succesvolle vlucht van de eerste KLM DC-2, de Uiver, in oktober 1934 verongelukt dit vliegtuig twee maanden later. Het genoemde dossier vermeldt hierover weinig. Het Museumarchief beschikt echter wel over uitgebreide documentatie met betrekking tot het ongeval.

Naar aanleiding van het ongeval voert de RSL enkele jaren lang diverse onderzoeken uit aan de DC-2. Daarover zijn enkele tientallen RSL-rapporten geschreven die zich in het Museumarchief bevinden. In hun boek “Douglas DC-2” hebben de schrijvers Nico Geldhof en Piet Kok uitvoerig aandacht besteed aan die onderzoeken.

Behoeftte aan geschiedschrijving

De komst van de DC-2 naar Nederland luidt een nieuwe periode in waarin het noodzakelijk is om de nationale luchtwaardigheidsvoorschriften op internationaal niveau te standaardiseren. De vraag doet zich voor hoe die standaardisatie is verlopen.

In het specifieke geval van de DC-2 is het daarbij interessant te zien hoe het proces verloopt om uiteindelijk te komen tot een BvL voor de eerste door de KLM aangeschafte DC-2. In het bijzonder is het interessant te zien welke deskundigheid aanwezig is bij de RSL waarbij Douglas alsnog wordt gewezen op foute aannamen en onnauwkeurigheden, die hebben geleid tot het aanbrengen van modificaties. De reizen van dr. Wolff en ir. Van der Neut (beiden van de RSL) en van dhr. Van der Heijden (Luchtvaartdienst) naar Amerika eind 1934 zijn bedoeld te komen tot het maken van afspraken over dit onderwerp met Douglas en met de Amerikaanse luchtvaartautoriteiten.

Het ongeval met de DC-2 PH-AJU Uiver eind december 1934 (thans 75 jaar geleden) leidt tot een uitvoerig onderzoek ter plaatse door dr. Van der Maas, waarbij hij een lijvig rapport produceert waarover veel is te doen tot op regeringsniveau toe. De bevindingen uit dit rapport worden overgenomen door de door de regering ingestelde Commissie Schorer. Hoewel de concrete oorzaak van de ramp niet duidelijk is noemt de commissie wel een aantal factoren die het ongeval zouden kunnen hebben veroorzaakt. De KLM met een eigen commissie komt met een andere oorzaak. Al met al is het sindsdien onduidelijk gebleven wat de exacte oorzaak van de ramp is geweest. Na het ongeval wordt de levering van de DC-2 vliegtuigen aan de KLM voortgezet en krijgt elke DC-2 een BvL. De RSL studeert in

opdracht van de Luchtvaartdienst enkele jaren intensief op de problemen van de DC-2 en komt met een aantal aanbevelingen. De komst van de verbeterde DC-3 betekent dat de urgentie voor het onderzoek aan de DC-2 vermindert.

Naar het oordeel van het Museumbestuur zou het bijzonder interessant zijn om het materiaal uit deze peri-

ode nader te onderzoeken, te documenteren en te publiceren. Daarbij gaat het om de rollen die de diverse organisaties hebben gespeeld, de technische aspecten waarover is gecommuniceerd in relatie tot de toen geldende luchtwaardigheidseisen, de belangen die op de achtergrond speelden, de impact van het ongeval op de beslissingen over het gebruik van de DC-2 bij de KLM vanaf 1935 en vooral ook het werk dat de RSL heeft verricht om de problemen van de DC-2 te doorgronden en te helpen oplossen.

Oproep van het Museumbestuur

Degenen die na het lezen van dit artikel interesse hebben om een bijdrage te leveren aan de geschiedschrijving over de genoemde aspecten in de periode 1933-1937 worden uitgenodigd om hierover in contact te treden met het Museumbestuur. Geïnteresseerden met achtergrondkennis van luchtwaardigheidseisen, vooral op het gebied van sterkte van constructies, en stabiliteit en besturing, worden vooral gevraagd te reageren. Maar als u die kennis niet hebt en wel een bijdrage wilt leveren bent u ook zeer welkom!

Het Museumbestuur stelt zich voor dat een klein team van vrijwilligers wordt gevormd die zich met het onderzoek en de geschiedschrijving gaat bezighouden.

Uw reacties worden gaarne ingewacht op het email adres museum@nlr.nl

Uw donatie 2010 voor het NLR-Museum

Aan degenen die (nog) geen donateur zijn.

Stel u bent nog geen donateur van onze stichting. Maar u werkt bij het NLR en u bent er trots op daar te werken. U weet natuurlijk dat het NLR in 2009 zijn 90 jarig jubileum heeft gevierd. Er zijn niet veel bedrijven die al zo lang bestaan en kunnen bogen op een succesvol verleden. Maar wat weet u eigenlijk van dat NLR-verleden? Bent u in staat om uw gezinsleden, uw familie, uw klanten te vertellen hoe het NLR is uitgegroeid tot wat het nu is geworden?

U wilt er wat meer van weten. Dat kan. Op verschillende manieren. U stuurt een email aan museum@nlr.nl met het verzoek om informatie, of om een bezoek aan het museum, en we regelen het voor u of u met uw collega's.

U helpt ons door donateur te worden en daarmee de vrijwilligers van het NLR-museum in staat te stellen dat verleden zichtbaar te maken.

Wat krijgt u ervoor: 4x jaarlijks een nieuwsbrief, 2x jaarlijks een donateursbijeenkomst, korting bij Aviodrome, korting bij de aanschaf van museumpublicaties. Hieronder staat hoe u zich kunt aanmelden.

Aan onze donateurs

Wij zijn u dankbaar dat u ons steunt en hopen dat u ons als donateur wilt blijven steunen.

Wij sturen u geen apart verzoek tot betaling. In plaats daarvan kunt u deze Nieuwsbrief beschouwen als een verzoek tot betaling van uw donatie.

Uw donatie

Bent u ouder dan 60 jaar dan kunt u donateur voor het leven worden, voor het bedrag van minimaal € 125,-. Als jaardonateur betaalt u minimaal € 12,50.

Wij zien uw donatie graag tegemoet op bankrekeningnummer 57.88.27.204 ten name van de Stichting Historisch Museum NLR te Amsterdam.

Het komt incidenteel voor dat donateurs meer betalen dan het minimale bedrag. En ook dat donateurs voor het leven een extra donatiebedrag betalen. Het bestuur is hen daar zeer erkentelijk voor.

Bestuursleden en vrijwilligers van de Stichting Historisch Museum NLR wensen u prettige feestdagen en een voorspoedig 2010.

In memoriam

Op 18 oktober 2009 overleed de heer I.G. (Ieme) van den Berg, donateur voor het leven van onze stichting.

Stichting Historisch Museum NLR
Postbus 90502
1006 BM Amsterdam

Tel. 020-511 31 13
e-mail: museum@nlr.nl
<http://www.nlrmuseum.nl>