



De Nieuwsbrief wordt uitgegeven onder de verantwoordelijkheid van het bestuur van de Stichting Historisch Museum NLR. De Nieuwsbrief verschijnt viermaal per jaar en wordt toegezonden aan de donateurs van de stichting.

Jaardonateurs betalen € 12,50 (kalenderjaar)
Donateurs voor het leven (alleen vutters en gepensioneerden) betalen eenmalig € 125,-
Rekeningnummer: 57.88.27.204 t.n.v. de Stichting Historisch Museum NLR te Amsterdam
Met uw donatie steunt u onze stichting bij het opbouwen en inrichten van het museum en het archief.

Nast de nieuwsbrieven ontvangen donateurs het jaarverslag van de stichting. Tweemaal per jaar organiseert het bestuur een donateursbijeenkomst. Donateurs krijgen korting bij de aankoop van museumpublicaties.



Kees Bakker ontving van de overige bestuursleden een taart, omdat hij op 1 september 10 jaar voorzitter was van de museumstichting (pag. 7)

Van de voorzitter

In deze rubriek heb ik u vele keren op de hoogte gebracht van de zorg die wij hebben over de toekomst van het museum. Die zorg bestaat nog steeds en er zijn hierover geen nieuwe zaken te melden. Maar wanneer dat kan is het ook goed om bij positieve ontwikkelingen stil te staan, want die zijn er ook. Een daarvan is het feit dat er een uitgever bereid is gevonden om het boek over Von Baumhauer te produceren en uit te brengen. Al enige jaren hebben we u in onze nieuwsbrieven en jaarverslagen ingelicht over de voortgang van dit boek. Het is geschreven door Simon Boersen op basis van het archief van Von Baumhauer, dat in bezit is van de museumstichting. In 2008 was er al een redactiecommissie gevormd, die voor de begeleiding van de eindfase zou zorg dragen. Door een aantal omstandigheden is er een forse vertraging opgetreden. Met de zekerheid dat het manuscript geschikt is voor een commerciële uitgave wordt alles op alles gezet om het boek in de tweede helft van 2014 gereed te hebben. Het is helaas niet mogelijk om het boek al te presenteren in maart 2014. In die maand zal het 75 jaar geleden zijn dat Von Baumhauer in 1939 verongelukte tijdens een proefvlucht met een Boeing Stratoliner in de Verenigde Staten. De redactiecommissie is gereactiveerd en uitgebreid met de heer Frans Klein, een kleinzoon van Von Baumhauer. Een Plan van Aanpak voor de komende periode is gereed. In de komende maand september zal het boek deel gaan uitmaken van een nieuwe folder van de uitgever. Dit is de vooraankondiging van de komst van het boek en voor ons een belangrijke mijlpaal. Voor de museumstichting is het voltooiën van dit omvangrijke boek, waaraan inmiddels al heel veel tijd is besteed, positief nieuws. We zijn nu in staat om een groot publiek kennis te laten maken met een zeer bijzondere persoon, die op een groot aantal terreinen binnen de luchtvaart actief is geweest, onder meer als onderdirecteur van de Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart. Wij zullen u op de hoogte houden van het vervolg.

Een andere goede ontwikkeling is het voortgezette contact met de Aviodrome. Op 8 augustus heeft het bestuur een tweede gesprek gehad met de leiding van het themapark. Daarbij was ook weer aanwezig de voorzitter van de het Nationaal Ruimtevaart Museum, welk museum al geruime tijd is ondergebracht in de Aviodrome. Er is onder andere gesproken hoe, afgeleid van wat in het NLR museum is te zien, een “verdieping” van de informatie kan worden aangebracht in de expositie van de Aviodrome. Er wordt bovendien gekeken op welke wijze ons museum en de Aviodrome samen kunnen werken bijvoorbeeld bij het vorm geven van thema exposities over onderwerpen, waarvoor een grote publieke belangstelling bestaat. Het contact zal worden voortgezet.

Kees Bakker

Kortingsregeling toegangskaarten Aviodrome voor museumdonateurs

Bij de gesprekken met de leiding van Aviodrome is o.a. afgesproken dat de donateurs van de Stichting Historisch Museum NLR op vertoon van een geldige donateurskaart korting ontvangen op de toegangsprijs ontvangen van 25 %. Deze kortingsregeling geldt uitsluitend voor de kaarthouders.
Het bestuur van ons museum is verheugd met deze regeling voor onze donateurs.

Lezing “Hoogtevluchten in IJsland onder barre omstandigheden, 1932-1933”

door de heer Jacques Bartels, militair historicus

Uitnodiging voor het bijwonen van de volgende donateursbijeenkomst, die plaatsvindt op 5 oktober 2013 van 14.00 – 17.00 uur in het Auditorium van het NLR in Amsterdam

Het bestuur van de museumstichting presenteert aan zijn donateurs en aan overige belangstellenden het volgende programma:

- 13.30 uur Zaal open
- 14.00 uur Welkom door Kees Bakker, voorzitter
- 14.15 uur Lezing door de heer Jacques Bartels, militair historicus
- 16.00 uur drankje en hapje in de Jan van der Blik foyer met de mogelijkheid het museum te bezichtigen
- 16.30 uur einde

Wilt u de bijgaande antwoordkaart invullen en uiterlijk 30 september retourneren? In plaats daarvan kunt zich ook uiterlijk 30 september aanmelden per email bij museum@nlr.nl onder vermelding van naam, adres (ook van de introducés).

Tot zaterdag 5 oktober bij het NLR!

Samenvatting lezing

De lezing van de heer Bartels handelt over de hoogtevluchten van de Luchtvaartafdeling op IJsland in de periode 1932-1933 en over het onderzoek dat de spreker deed om alle informatie daarover te verwerken tot het boek met de titel “Geen laag te hoog”.

Hij zal tevens spreken over de fysiologische aspecten van hoogtevluchten boven IJsland, waarbij hij laat zien aan de hand van hedendaags onderzoek wat zuurstoftekort voor invloed heeft op de toestand van vliegers.

Nieuwe aanwinsten

- Hygrometer, van de afdeling ASAS
- 3 Areometers voor het bepalen van het soortelijk gewicht van vloeistoffen, van de afdeling ASAS
- Oscilloscoop tektronix 323, van H. Pouwels
- Data Verwerkingsstation Vliegproeven (DVS), van de afdeling ASA
- Eye tracker apparatuur, van de afdeling ASAS
- Fotoboeken Elektronisch Lab., van de afdeling ASAS
- Eumig super 8 filmprojector, van de afdeling ASAS
- Bauer 16 mm projector, van de afdeling ODDI
- Audio- en videoapparatuur, van de afdeling ODDI
- Documenten van de Pander en De Schelde vliegtuigfabrieken incl. tekeningen, van W. Vredeling
- Ingebonden jaargangen Aviation News & Aircraft Illustrated, van R. Dijkstra
- Boek: “Door de lucht naar Indië”
- Manual “Technical Description Fokker F.28, van het NLR

Komst van de DC-2 naar Nederland, werk voor de RSL

deel 5: De opvatting van ir. Beeling over de verhouding tussen Fokker en KLM

In de jaren '60 en '70 van de vorige eeuw schreef ir. Marius Beeling een aantal van zijn memoires. Beeling werkte van 1923 tot 1962 bij Fokker (vanaf 1938 als hoofdconstructeur en later directeur). Een tiental van zijn memoires is vanaf juli 1969 tot december 1970 gepubliceerd in het maandblad Avia.

Van de niet gepubliceerde memoires van Beeling bleken er een aantal aanwezig bij de heer W. Vredeling, donateur van onze museumstichting, die deze welwillend als fotokopie ter beschikking stelde van het archief van de museumstichting.

Een van die memoires is getiteld: "Amerika wint. Plesman wisselt Fokker voor Douglas".

Onderstaand artikel bevat – als intermezzo tussen de diverse delen over de DC-2 in de elkaar opvolgende Nieuwsbrieven – een gedeelte van de tekst van Beeling. Opmerkelijk is dat hij zijn memoires schrijft in de "wij"-vorm.

Na 1930 heeft de bouw van verkeersvliegtuigen en de ontwikkeling van de verkeersluchtvaart in Amerika een kolossale vlucht genomen, en ontegenzeggelijk heeft Amerika in de ontwikkeling van geheel lichtmetalen verkeersvliegtuigen een overheersende rol gespeeld. Wij zullen dit alles naar voren brengen in verband met de ontwikkeling van onze verkeersluchtvaart en de ideeën van de KLM. Een ding moet wel direct worden opgemerkt, n.l. dat het voorlopig ging om de bouw van een 2-motorig vliegtuig en de rol die de KLM speelde in de propaganda voor deze geheel metalen Amerikaanse vliegtuigen. Het zou nog enige jaren duren voordat aandacht zou worden besteed in Amerika aan viermotorige verkeersvliegtuigen, ettelijke jaren na de bouw van de F.36. Toen begon ook de KLM weer belangstelling te tonen voor 4-motorige vliegtuigen en kon met recht gesproken worden van "The KLM went All-American".

Voorlopig beperken wij ons tot de tweemotorige en met name de Douglas DC-2, waarmee de KLM het geheel metalen tijdperk inging.

Het succes van Douglas als ontwerper en bouwer van verkeersvliegtuigen begon met de eerste vlucht van de DC-1 op 1 juli 1933. Deze DC-1 was gebouwd om te voldoen aan de specificaties van de TWA en werd al in september 1933 door TWA overgenomen. Al voor die datum had TWA 20 stuks besteld van het verbeterde type, de DC-2. Fokker en Plesman hadden beiden met grote belangstelling de ontwikkeling van het voor die tijd zeer moderne Douglas verkeersvliegtuig gevolgd. Fokker was in die tijd ook in Amerika een bekende figuur, meer bekend dan Plesman. Dat zou later, met de in de analen van de luchtvaartgeschiedenis zo beroemde Melbourne vlucht in oktober 1934 van de Uiver, veranderen.

Aan deze algemene bekendheid van Fokker als vliegtuigbouwer en als piloot is het te danken dat Fokker bij Douglas een slag voor was op Plesman. Fokker zelf zei hierover in zijn lezing op 28 januari 1936 voor de leden van de Raad van Bestuur en voor de leden van de Raad van Commissarissen van de KLM: "Daar

tegenover wordt dikwijls aangevoerd, dat door ons enorme winsten zouden zijn gemaakt bij de verkoop van de Douglas-machines en dat wij de vertegenwoordiging van die machines aan de KLM te danken zouden hebben. Beide beweringen zijn onjuist. De vertegenwoordiging van Douglas dank ik uitsluitend aan mijn eigen initiatief en snelle handelen, omdat ik de groeiende belangstelling voor de machines in Europa zag. Er waren in de nieuwe machine éclatante nieuwe dingen, verstelbare propellers, intrekbaar onderstel e.d. Reeds op 27 oktober 1933 seinde ik Douglas over een optie op zijn licentie, en betaalde daarvoor. Eerst op 8 november, dus 11 dagen later, seinde de KLM aan Douglas over een optie, en bevestigde dat telegram met een brief. Daarin wordt eerst gesproken van het geven van de licentie aan Avirolanda en later wordt onze fabriek vermeld. Verder wordt gezegd, dat de KLM nog niet besloten had aan wie zij de order



Marius Beeling werd in 1897 geboren. Hij begon zijn loopbaan in 1923 als ingenieur bij het Constructiebureau van Fokker. Zeven jaar later volgde zijn benoeming tot hoofd van de Wetenschappelijke Afdeling. Na het vertrek van Reinier Platz in 1931 was Beeling zeer nauw betrokken bij elk nieuw Fokkerontwerp. Dat zijn er zeer veel geweest, zoals de F.VII, F.XII, F. XVIII, F.XX, F.XXXVI, DXXI, T.V, G.1 en T.VIIIW. In 1938 volgde zijn benoeming tot Hoofdconstructeur. Na de Tweede Wereldoorlog werd Beeling in de Fokkerdirectie opgenomen. Vanaf de ondertekening van het contract voor licentieproductie van Fokkervliegtuigen in Amerika door Fairchild heeft hij de Fokkerbelangen daar behartigd. Beeling schreef een aantal memoires die thans om diverse redenen helaas niet in complete vorm terug te vinden zijn. De Museumstichting beschikt over gespreksverslagen die zijn opgesteld door Beeling, op de hem kenmerkende wijze. Hij was een belangrijke relatie van de RSL-leiding, waarmee hij talloze gesprekken voerde. Ir. Marius Beeling overleed in 1982.

(ontleend aan het blad Fokker Trimvlak van 1977, het jaar waarop Beeling 80 jaar oud werd)

zouden gunnen. De bewering dat de KLM ons daaraan geholpen heeft, is dus niet juist."

Hieruit blijkt dat de KLM het met de waarheid niet zo nauw nam. Tot mijn grote teleurstelling is mij gebleken, dat deze uitspraak heel erg opgaat voor de onderhandelingen en de vele besprekingen met KLM en regering in de laatste jaren voor de oorlog. Ook is uit bovenstaande meer dan duidelijk dat Fokker in de maanden oktober en november van 1933 Plesman een vlieg had afgevangen.

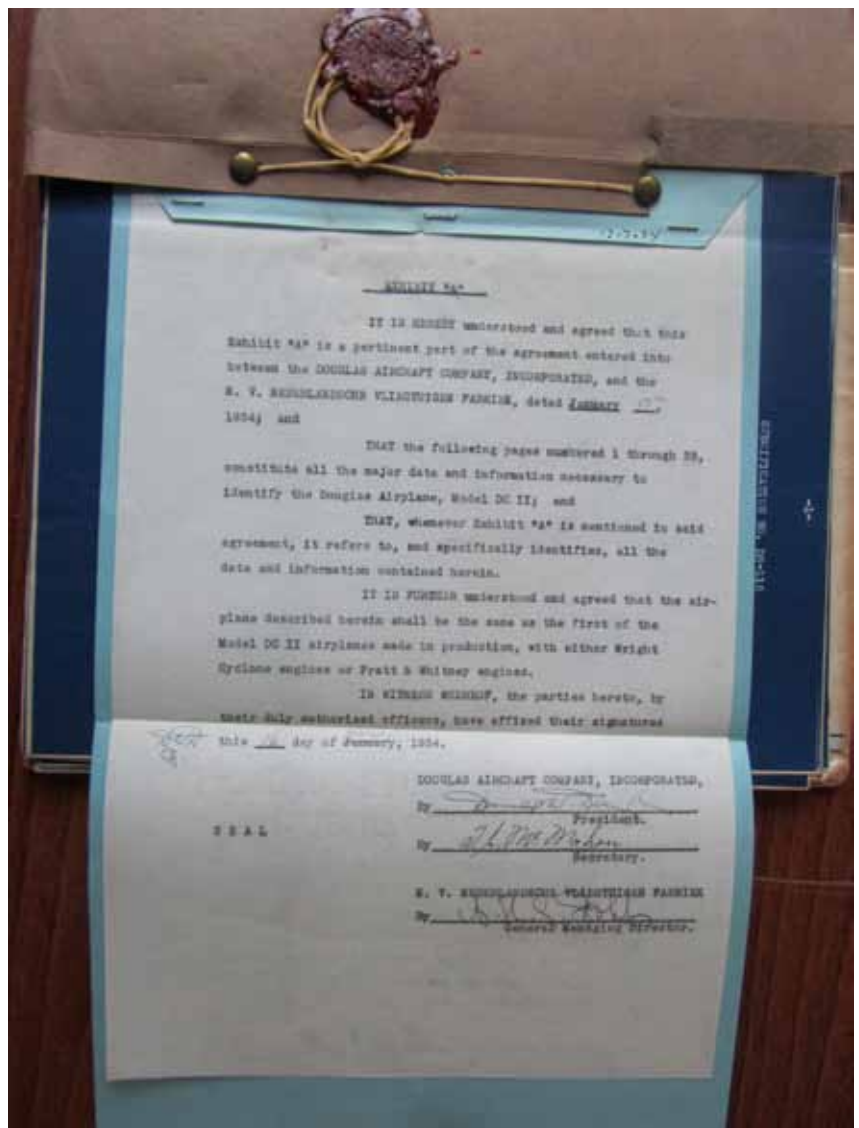
Maar wij zijn jongens onder elkaar, dus laten wij ons niet al te boos maken over dergelijke kleine speldenprikken. Daarom jongens laten wij het afdrinken en afeten. Dat gebeurde op 23 november 1933 tijdens het afscheidsdiner van Fokker voor zijn vertrek naar Amerika, in restaurant Riche in Den Haag. Daarbij zaten aan voor de KLM: Plesman, Guilonard, De Vries, Aler, Wijdooge en Mutters; voor Fokker: Fokker, Elekind, Hentzen en Beeling. Bij de KLM stond dit diner later bekend als het verzoeningsdiner, maar vermoedelijk was dit ironisch bedoeld, want van die verzoening is mij in de jaren daarna niets gebleken.

Op 15 januari 1934 tekende Fokker in Amerika het contract betreffende Douglas-Licenties DC-2, voor de bouw en verkoop van deze machine. In vervolg hierop arriveerde voor de KLM in september 1934 de beroemde en beruchte PH-AJU, de Uiver. Zonder nader onderzoek op luchtwaardigheid door de RSL, louter op reputatie van het A.T.C. (American Type Certificate). Beroemd geworden door de geweldige prestatie in de Melbourne race in oktober 1934. Berucht door het verongelukken bij Rutbah Wells, 2 maanden later op 20 december 1934.....

Intussen waren besprekingen begonnen over de levering van 14 DC-2 aan de KLM en deze keer voorzien van het Nederlands Bewijs van Luchtwaardigheid (BvL). De studies door de RSL en Fokker culmineerden in een bespreking op de RSL op 15 december 1934, dus 5 dagen voor het verongelukken van de Uiver. Deze bespreking had plaats op verzoek van dr. Wolff (directeur RSL) als voorbereiding van zijn reis naar Amerika. Bij de bespreking waren behalve dr. Wolff aanwezig ir. Koning en dr. Van der Neut. En voor de Fokkerfabriek ir. Beeling. Er werd alleen gesproken over de sterkteberekeningen van de DC-2, berekeningen van Douglas, welke wij als licentiehouder aan de RSL hadden verstrekt. Merkwaardigerwijs kwamen de toch lang niet ideale vliegeigenschappen niet ter sprake. Tegen de bezwaren van Van der Neut wat betreft de sterkteberekeningen konden wij weinig inbrengen, want ook wij waren tot de conclusie gekomen, dat de indruk verre van gunstig was en dat hier en

daar sprake was van bepaald onvoldoende of slechte berekeningen. Van deze bespreking, op zaterdagmiddag van 14.30 tot 17.00, maakten wij een verslag, waarin wij in ca. 11 punten de bezwaren van de RSL, waarmede wij ons dus in hoofdzaak konden verenigen, vastlegden.

Wat wij niet konden vermoeden was dat een kopie van dit verslag in handen zou komen van de KLM en dus langs een omweg in handen kwam van Plesman. En dit had tot gevolg de volgende anekdote. Op een bespreking van Stephan met de KLM over de levering van 14 DC-2's ging het warm toe. Plesman stelde aan Stephan de vraag of hij nog moeilijkheden zag in het verkrijgen van het Nederlandse BvL en Stephan antwoordde hierop: "In genen dele." Een poosje later herhaalde Plesman zijn vraag aan Stephan en weer gaf Stephan hetzelfde antwoord. Toen werd het Plesman te gortig en zwaaiend met mijn verslag zei hij: "En dit dan?" Dit was één van de weinige keren dat Stephan zich kwaad maakte en Plesman beschuldigde van struikroverij. Het geval had nog voor mij een kleine nasleep, want ik werd op het matje geroepen bij de President Commissaris Vattier-Kraane. Veel viel mij niet te verwijten en goed beschouwd was het geval meer komisch dan tragisch. Alleen moest ik beloven in de toekomst een extra oogje te houden op de distributie van dergelijke belangrijke rapporten.



"Exhibit A": deel van de overeenkomst tussen Douglas en Fokker die de specificaties beschrijft waaraan de afgeleverde exemplaren van de DC-2 moeten voldoen. Deze eerste pagina van "Exhibit A" (van de 35 pagina's totaal) is ondertekend door Donald Douglas en Anthony Fokker op 16 februari 1934. (Foto gemaakt van het origineel, aanwezig in het Documentatiecentrum van Aviodrome te Lelystad)

Zoektocht in het archief naar informatie over de DC-5

De historie van de vliegtuigen van de KLM is voor Ronald Dijkstra, vrijwilliger in het museumarchief, een hobby sinds begin jaren zeventig van de vorige eeuw. De interesse in de luchtvaart groeide uit tot zijn beroep, namelijk vlieger bij de KLM, maar die hobby werd nooit vergeten.

Over één van die vliegtuigen, de Douglas DC-5, was niet zoveel bekend. Daarover bestaat wel een boek geschreven door Piet Kok (die ook werkzaam is geweest bij het NLL), maar twee jaar geleden begon Ronald een zoektocht naar meer gegevens over de DC-5. Hij vindt belangrijke bijvangsten, waarover hieronder wat meer.

In het museumarchief bevinden zich twee rapporten van dr. ir. H.J. van der Maas over de eerste serie testvluchten met de DC-5. Het Smithsonian Institution Libraries bezit de vluchtrapporten van de tweede en de derde serie testvluchten.

Een belangrijke serie foto's kwam uit de bibliotheek van de Wright State University, met name uit de Robert Williams Aviation Collection.

Maar er komen steeds meer gegevens over de DC-5 boven water. Een relatief onbekend vliegtuig begint te leven.

De speurtocht naar documenten over de testvluchten van de DC-5 leidt o.a. naar het Nationaal Archief. Ronald vindt daar in 2012 interessante informatie waaruit te lezen is dat in 1939 in Nederland een grote behoefte bestaat aan het keuren van nieuwe Amerikaanse burgervliegtuigen (DC-4, DC-5, Constellation, Boeing 307 Stratoliner). Oorzaak daarvan is de behoefte bij de KLM om deze vliegtuigen aan te schaffen. Maar zowel de Commissie van Keuring Luchtvaartmaterieel (CKL) als het NLL kunnen onvoldoende gekwalificeerde mensen leveren om die keuring uit te voeren. Dat leidt in 1939 tot spanningen tussen het NLL en de CKL. Het is een onderwerp dat zich er toe leent later verder uitgediept worden.

Tevens wordt de brief gevonden van de directeur van de Luchtvaartdienst, de heer H.Ch.E. Ede van der Pals, aan ir. A.G. van Baumhauer met de gedetailleerde opdracht om de vliegtuigtypen DC-5, DC-4 en Boeing 307 Stratoliner te keuren, samen met ir. C.A.F. Falkenhagen. Dit document zal worden gebruikt voor het boek over Von Baumhauer.

Na het fatale ongeval met de Boeing 307 Stratoliner



Foto van de romp van de DC-5 in de fabriek te El Segundo, tijdens de tests.



De heren Veenendaal (KLM) en Van der Maas (RSL) voor een DC-5 waarmee de proefvluchten werden gemaakt (foto Douglas – via Wright State University Libraries - Robert E. Williams aviation collection)

eind maart 1939, waarbij Von Baumhauer verongelukt, wordt het nog moeilijker om voldoende gekwalificeerde mensen te vinden voor het keuringsonderzoek. De KLM, die DC-5 vliegtuigen wil aanschaffen en daarom haast krijgt de keuring van die vliegtuigen te laten plaatsvinden, heeft op eigen initiatief het NLL gevraagd ir. Plantema beschikbaar te stellen voor de controle van de sterkteberekeningen van de DC-5. Het NLL laat in april 1939 blijken dat de controle van de berekeningen van de DC-5 pas in september kan plaats vinden. Veel te laat voor de KLM en de Minister van Waterstaat. Dan stelt de KLM voor aan de Luchtvaartdienst deze controle te laten uitvoeren door een Amerikaans instituut. Dat wordt het California Institute of Technology van dr. Th. Von Karman.

Wie denkt dat uitgelopen testprogramma's iets van deze tijd zijn heeft het mis.

Eveneens de toename van het leeggewicht van de vliegtuigen, als resultaat van aanpassingen na de vliegtests, is niets nieuws. In 1939 gebeurde dit namelijk al met de DC-5. Planning van aflevering van de eerste KLM DC-5 was september 1939. De aflevering vond pas op 5 mei 1940 plaats te Miami, net voor de Duitse inval in Nederland op 10 mei 1940. Deze eerste DC-5 PJ-AIW werd ingezet voor het West Indisch bedrijf van de KLM.

De zoektocht naar de testrapporten over de DC-5 is nog steeds gaande. Inmiddels is contact opgenomen met diverse organisaties in Amerika om de ontbrekende rapporten op te vragen.

Waar leidt dit onderzoek toe? Als je het Ronald vraagt zou hij uiteindelijk alle informatie verwerkt willen hebben in een boek. Maar dat duurt nog even.

Interview met een vrijwilliger: Erik Vermeulen

In 1947 is Erik Vermeulen in Bussum geboren. Daar volgt hij op de lagere school Montessori onderwijs. Hij waardeert de projectgerichte opzet hiervan, maar merkt op dat het niveau van hoofdrekenen aan het einde van die school te laag was. Na deze school gaat hij naar de toenmalige Prinses Irene ULO (Uitgebreid Lager Onderwijs). Het gezin verhuist in november 1960 naar Zwolle, alwaar hij zijn opleiding aan de Cele ULO voortzet. Hij volgt de B-richting met wiskunde. Hij was van plan naar de HTS te gaan, maar dat kon niet. Via een omweg wel: daarom eerst de Uitgebreid Technische School (UTS) met de richting Elektrotechniek. De richting heeft hij min of meer toevallig gekozen. Vervolgens gaat hij na een voorbereidend jaar verder met de studie Elektrotechniek op de HTS in Zwolle, waar hij in 1971 afstudeert.

Vanaf de ULO-periode begint Erik belangstelling te krijgen voor de historie van vliegtuigen en voor vliegtuigherkenning. Vooral deze laatste interesse heeft hij overgenomen van zijn vader, die gemeentebestuurder is met een grote belangstelling voor de luchtvaart en een abonnement heeft op het blad "Herkenning". Erik bouwt vliegtuigmodellen, eerst in plastic en later van balsahout. Hij wordt lid van de Zweefvliegclub Noordoostpolder, waar o.a. Cees Schmeitink, toenmalig NLR-medewerker, zijn instructeur is. Hij maakt enkele solovluchten, maar besluit te stoppen met de zweefvliegerij. De reden is dat hij in het derde jaar van de HTS stage periodes moet lopen. Het gaat om vier bedrijven: Philips in Eindhoven, IBM in Amsterdam, Van Gelder Papier in Apeldoorn en het NLR in de Noordoostpolder. Hierdoor heeft hij weinig tijd om, zoals dit vaak gebruikelijk is, lange dagen door te brengen op de zweefclub om maar enkele solostarts te kunnen maken. Erik voorziet dat zijn geïnteresseerdheid daardoor niet voldoende zou toenemen en vond terecht dat hierin een veiligheidsrisico schuilde.

Na het voltooien van de HTS stuurt Erik drie open sollicitaties: naar het NLR, naar Fokker en naar de KLM. Het NLR reageerde snel en hij wordt aangenomen bij de afdeling VH van Lucassen. Zijn eerste klus is het doen van werk voor de C-11 vluchtnabootser, met Fred Sterk als projectleider. In 1973 wordt het VN-gebouw gerealiseerd, als onderkomen voor nieuwe vluchtsimulators. Erik kan op dat moment een keuze maken: of blijven in het gebied helikopters, waar collega's als Hoekstra, Fang en Renirie werken of zich gaan richten op vluchtsimulatie bij Koeversmans. Hij kiest voor de helikopters, maar na enige tijd groeit het inzicht, dat vluchtsimulatie, gezien zijn opleiding, meer mogelijkheden biedt.

Erik is verder steeds werkzaam geweest op het gebied van vluchtsimulatie. Grote projecten, waaraan hij heeft meegewerkt zijn de bouw van



de Research Flight Simulator (RFS) en later de modernisering daarvan tot een generieke simulatie-faciliteit met de naam GRACE. Ook leverde hij een aandeel in het opbouwen en het daarna aanbrengen van modificaties aan de Nationale Simulatie Faciliteit (NSF), later GFORCE. Hij heeft meegedaan aan het opzetten en doorontwikkelen van het Helicopter Pilot Station (HPS). Het streven van de simulatiegroep was steeds het voortbestaan van de technische ontwikkelingen in de buitenwereld om daarmee aantrekkelijk te zijn voor (potentiële) klanten van het NLR. Tot zijn grote spijt zijn de financiële mogelijkheden bij het NLR voor ontwikkelprojecten op het gebied van vluchtsimulatie minder geworden.

Een grote verandering in zijn werkomgeving ontstaat als er asbest wordt ontdekt in het VN-gebouw en de kantoorruimten voorgoed worden gesloten. De afdeling verhuist naar gebouw 55 in Amsterdam. De technische ruimten blijven toegankelijk nadat het daar aanwezige asbest is gesaneerd. Erik is intensief betrokken bij het ontwikkelen van nieuwbouwplannen op het parkeerterrein als alternatief voor het VN gebouw.

Erik Vermeulen kan in 2009 op de leeftijd van ruim 62 jaar gebruik maken van een 'VUT-regeling'. Na zijn vertrek bij het NLR is zijn betrokkenheid bij de luchtvaart gebleven. Hij is nog steeds lid van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL), afdeling Luchtvaartkennis. De praktische luchtvaart beoefent hij maandelijks in een hal in zijn huidige woonplaats Purmerend. Met een aantal andere liefhebbers vliegt hij met radiografisch bestuurd, elektrisch aangedreven modellen van helikopters en sinds kort van een miniatuur vast-vleugelmodel met een gewicht van ongeveer 20 gram.

Zijn betrokkenheid bij het museum is terug te leiden naar DirkJan Rozema en zijn echtgenote Ellen, die hij tot zijn kennissenkring mag rekenen. Hij wordt donateur en gaat samen met zijn vrouw Jannie de donateursbijeenkomsten bezoeken. Jannie helpt Ellen de laatste jaren bij het ontvangen van de bezoekers van deze bijeenkomsten. Van het een kwam het ander. In 2008 organiseerde de museumstichting een themabijeenkomst over 50 jaar vluchtsimulatie bij het NLR. Daaruit ontstond de wens om dit onderwerp uitgebreider zichtbaar te maken in het museum. Wat lag meer voor de hand dan Erik Vermeulen te vragen dit voor zijn rekening te nemen. Samen met Ferdi Uilhoorn heeft hij inmiddels een prachtig overzicht gemaakt van dit vakgebied.



Op 1 september 2013 was Kees Bakker 10 jaar voorzitter van de Stichting Historisch Museum NLR. Deze gebeurtenis is voor Kees niet geruisloos gepasseerd. De overige bestuursleden tracteerden hem op 24 augustus thuis, voor hem onverwacht, op een taart.

Op woensdag 28 augustus volgde opnieuw een tractatie, nu in het museum, in aanwezigheid van een groot aantal vrijwilligers. Bij die gelegenheid sprak DirkJan Rozema Kees toe en belichtte de achterliggende periode waarin Kees een betrokken en stimulerende rol speelde. Het museum en het archief zijn in die tijd sterk uitgebreid, de contacten met de buitenwereld zijn uitgebouwd en de naamsbekendheid van het museum is vergroot. Kees speelde daarin een belangrijke rol. De toekomst van het museum kwam ook nog aan de orde.

Het is een uitdaging voor het bestuur, en daarmee vooral voor Kees, om het erfgoed van het NLR te bewaren en toegankelijk te houden.

Ondersteuning Museumstichting aan NLR-stand op Volkel

Op 14 en 15 juni 2013 vonden op de vliegbasis Volkel de open dagen van de Koninklijke Luchtmacht plaats. Het thema was: '100 jaar militaire luchtvaart: de tijd vliegt!'.

Kantoor Testvliegen (KTV) van de vliegbasis Leeuwarden, dat nauw samenwerkt met de afdeling ASAS van het NLR, was daar met een stand vertegenwoordigd.

Op verzoek van KTV heeft het NLR-museum een aantal foto's beschikbaar gesteld van militaire vliegtuigen waarmee in het verleden vliegproeven zijn uitgevoerd. Foto's van de Fokker D-21, G-1 en S-14 en van de Northrop NF-5 zorgden voor de aankleding van de stand en waren afgedrukt op de flyer die werd uitgedeeld.



Opbouw museum



De expositie over vluchtnabootsers vordert. Teksten en foto's zijn klaar. Rond en boven het trappenbordes in het museum zijn de sporen daarvan zichtbaar. Het resultaat van een vruchtbare samenwerking tussen Ferdi Uilhoorn, Erik Vermeulen en Frans Idema.

Toevallige ontmoetingen leiden tot museumbezoek

In de afgelopen periode hebben een tweetal toevallige ontmoetingen tussen museumvrijwilligers en oude bekenden of relaties er toe geleid dat zij werden uitgenodigd voor een bezoek aan het museum.

Henk Pouwels ontmoette in de Ronde Venen familie van oud NLR-medewerker Piet Egas. DirkJan Rozema ontmoette in Zwolle Tineke Diekema, de voormalige Bedrijfsmaatschappelijk werker in de vestiging Noordoostpolder.

De uitnodigingen werden aanvaard en zij hebben op 29 mei resp. 4 september het museum bezocht.



Albert en Tineke Diekema



Kinderen en aanhang en een nicht van Piet Egas bezoeken op 29 mei het museum.

Piet Egas werkte bij de houtbewerking van 1946 tot 1950 en daarna van 1953 tot 1975.

Het contact is toevallig ontstaan tijdens een koffiepauze van de Knotgroep De Ronde Venen waar vrijwilliger Henk Pouwels de naam van het NLR liet vallen. Hierop werd door Wouter Egas gereageerd met: "NLR? wat heb jij met het NLR? Mijn vader heeft daar gewerkt!".

Met als uiteindelijk resultaat een bezoek aan het museum. Na afloop was het commentaar: wat is het NLR groot, wij wisten eigenlijk alleen van de werkplaatsen.

Een leuk detail is dat een schoonzoon op de bovenste verdieping in de tentoonstelling over de werkplaatsen op een foto wees waarop een man in stofjas op de rug gezien wordt.

"Dat is mijn schoonvader, ik herken hem aan zijn houding".

Stichting Historisch Museum NLR
Postbus 90502
1006 BM Amsterdam

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