



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,-
IBAN: NL27ABNA0578827204 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 en een korting van 25% op de toegangsprijs van Luchtvaartthemapark Aviodrome.

Van de voorzitter

Deze nieuwsbrief is de vijftigste sinds de museumstichting in juni 2000 werd opgericht. Wanneer alle pagina's bij elkaar worden opgeteld kom je tot ruim 400, dus het formaat van een flink boek. Met het oog op het schrijven van dit stukje heb ik alle voorgaande 49 Nieuwsbrieven weer eens door mijn handen laten gaan en ze als mozaïek op één foto gezet. De museumstichting geeft een beeld van de historie van het NLR. Je kunt zeggen dat de Nieuwsbrieven met stappen van 3 maanden veel van de historie van de museumstichting zelf bevatten. Verschillende kanten van het museum komen telkens aan de orde. We maken, via interviews, nader kennis met de mensen, die het museum hebben opgebouwd, dus de vrijwilligers, maar ook lezen wie van de vrijwilligers en donateurs ons zijn ontvallen. Op de foto's van donateurs bijeenkomsten uit het verleden zijn velen van hen aan te wijzen. Bij deze halfjaarlijkse bijeenkomsten zijn veel, totaal verschillende, onderwerpen aan de orde geweest. Ze hebben gemeen dat ze alle direct of indirect iets met de lucht- en ruimtevaart te maken hebben. Alle sprekers hebben met enthousiasme verteld over zaken, waarmee ze zich soms wel hun hele werkende leven hebben bezig gehouden. Over elke bijeenkomst is een stukje geschreven en het is boeiend om het nog eens te lezen. Ook is er steeds aandacht besteed aan de opbouw van de expositie, een proces dat nu al vele jaren duurt en nog steeds voortgaat, maar voor hoe lang nog? Van bepaalde onderwerpen is een serie gemaakt, die in achtereenvolgende nieuwsbrieven is opgenomen. Er is een serie over het laboratoriumvliegtuig Siebel, over 50 jaar Noordoostpolder, de Douglas DC-2 en nog meer.



Hierboven staan afgebeeld Jan van der Heijden (links), inspecteur van de Luchtvaartdienst en Dr. Emile Wolff, directeur van de RSL. Op deze foto zijn zij zojuist gearriveerd in New York op 1 januari 1935 (nu 80 jaar geleden). De reis van Wolff en Van der Heijden in Amerika wordt gedetailleerd beschreven in museumpublicatie 2008-01.

De museumstichting kreeg deze originele en vooral unieke foto cadeau van donateur Gert Blum, die hij kocht via de website ebay



Ik krijg niet vaak de kans om dit te uiten maar in deze rubriek, bij de vijftigste nieuwsbrief, grijp ik de gelegenheid aan om stil te staan bij de bergen werk die in het bijzonder DirkJan Rozema heeft verzet en nog verzet om de nieuwsbrieven de vorm en inhoud te geven, die we kennen. Dat is elke keer een hele klus en vaak onder grote tijdsdruk. Ze zijn voor de "buitenwereld" een zeer gewaardeerd informatiemiddel. Voor de donateurs daarbij nog een communicatiemiddel bij uitstek. Ik hoop dat er na deze vijftigste editie nog vele nieuwsbrieven zullen en kunnen volgen.

Vanaf deze plaats wil ik donateurs en andere lezers attenderen op de mededeling die het Bestuur elders in deze brief heeft geplaatst. Het gaat over het instellen van een Commissie van Donateurs en de redenen waarom hiertoe, gezien de onzekerheid over de toekomst van het museum, is overgegaan.

Kees Bakker

Mededeling van het bestuur aan de donateurs van de museumstichting

Geachte donateur,

Hierbij wordt u geïnformeerd over het instellen van een Commissie van Donateurs t.b.v. de Stichting Historisch Museum NLR.

1. Het NLR museum is een bedrijfsmuseum. Het geeft een uniek beeld van de meer dan 90-jarige geschiedenis van het NLR. Dit heeft al die jaren een prominente rol gespeeld bij de ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart. Het NLR heeft het mogelijk gemaakt en gestimuleerd dat de museumstichting dit deel van het erfgoed van de Nederlandse luchtvaart kon samenstellen en behouden.
2. De tijden veranderen, ook bij het NLR. De maatschappij verzakelijkt en de economische omstandigheden zijn slechter geworden. De affiniteit van de leiding en het personeel bij het NLR met het museum is in het algemeen minder geworden en de belangstelling voor de historie van de werkomgeving is afgenomen.
3. Het NLR zelf heeft zich moeten aanpassen aan de veranderde relatie met de Overheid. Een omvangrijk renovatie- en nieuwbouwprogramma moet de bedrijfsvoering efficiënter maken en legt een groot beslag op de financiële middelen. De exploitatiekosten moeten worden gereduceerd.
4. Er is door de directie besloten dat het NLR in de toekomst een expositieruimte zal hebben met een ander karakter: kleiner, eigentijdser en (meer) gericht op het realiseren van zijn commerciële doelstellingen. In de nieuwbouwplannen is hiervoor een beperkte ruimte voorzien in het hoofdgebouw.
5. Het betekent dat er na de ontruiming, in verband met de renovatie, van het museumgebouw (voorjaar 2015) daar geen plaats meer zal worden geboden voor het exposeren van het volledige erfgoedmateriaal.
6. Het bestuur van de museumstichting zoekt als gevolg van deze ontwikkeling naar wegen om het erfgoed bij elkaar te houden en de toegankelijkheid daarvan zoveel mogelijk te continueren. In de eerste plaats ingevolge zijn huidige primaire taakstelling, maar ook in verband met een belang dat (mogelijk) uitstijgt boven het in punt 4 genoemde nieuwe primaire belang van het NLR.

7. Gezien de complexiteit van de situatie heeft het bestuur besloten om zich, ingevolge Artikel 9 van de Statuten van de museumstichting, te laten bijstaan en adviseren door een Commissie van Donateurs. Deze is samengesteld uit:
Prof. Dr. Ir. O.H. Gerlach
Ir. E.E. Wolff
Ir. J.T.M. van Doorn
Op 9 december 2013 zijn de commissie en het bestuur voor het eerst bij elkaar geweest.

Kees Bakker,
voorzitter



De leden van de donateurscommissie, v.l.n.r.: de heren Wolff, Van Doorn en Gerlach

Donateursbijeenkomst op 5 oktober 2013

Ongeveer 50 personen waren gekomen om een boeiende lezing bij te wonen door een interessante spreker. Zoals gebruikelijk ging de voorzitter eerst in op een aantal algemene zaken betreffende het museum, zoals de voortgang bij de opbouw van het museum, de contacten van het bestuur met de “buitenwereld” maar ook de belangrijkste bezoeken in de achterliggende periode. Wat betreft de toekomst van het museum las hij de verklaring voor die in zijn geheel is opgenomen in deze nieuwsbrief. Daarin wordt uitgelegd wat voor het bestuur de aanleiding is geweest om een Commissie van donateurs in te stellen. Na het voorlezen van de verklaring stelden zich drie donateurs beschikbaar, waarmee nog nader zal worden gesproken.

Vervolgens werd de spreker Jacques Bartels geïntroduceerd. Hij is militair historicus, maar ook een pleitbezorger/donateur van onze Stichting. Sinds 1980 heeft hij vele boeken gepubliceerd. Vanaf 2004 is hij gericht op de geschiedenis van de Nederlandse militaire luchtvaart. Hij was eerder dit jaar op de TV te zien in het kader van de serie over 100 jaar Militaire Luchtvaart in Nederland. Jacques Bartels deed een promotieonderzoek naar de loopbanen van 12 vliegers van de Vliegklas 1926 van de Luchtvaart Afdeling (LVA), de voorloper van de Koninklijke Luchtmacht. Hierin zaten de later bekende KLM vliegers als Viruly, Parmentier en Van Veenendaal. Het onderzoek was in het bijzonder gericht op de ontwikkeling van de vroege luchtvaart bij de KLM, de MLD en de LVA/KLU in de periode 1926-1960 in Nederland en Indië. Een van deze 12 vliegers deed mee aan zeer bijzondere vluchten. Over deze vluchten schreef Jacques Bartels een apart boek, dat in 2013 is uitgekomen. Het heet



Jacques Bartels is een bevoegen spreker

“Geen Laag te Hoog” en gaat over de hoogtevvluchten boven IJsland in soms barre weersomstandigheden in de periode 1932-1933 met twee Fokker D.VII vliegtuigen van de LVA.

Jacques Bartels begint zijn bijdrage met het uitspreken van zijn grote waardering voor wat de museumstichting is en doet. Hij hoopt vurig dat al het daarvoor verrichte werk niet voor niets zal zijn geweest.

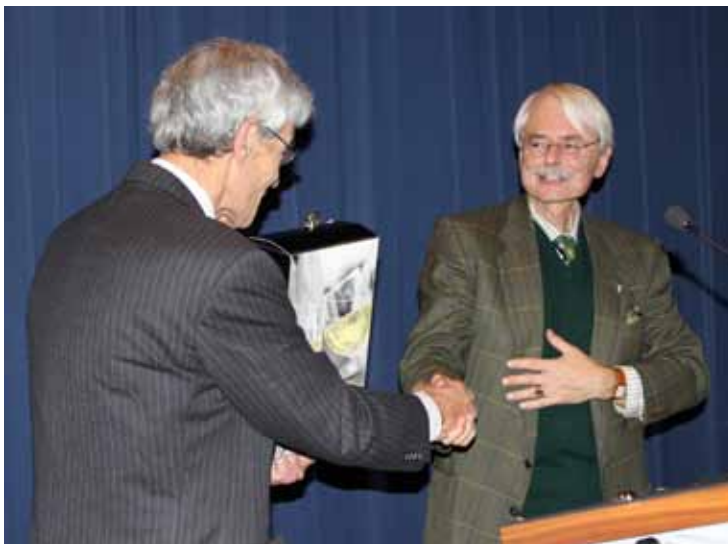
Met de opkomst van de luchtvaart en vooral het intercontinentale vliegverkeer bestond er een toenemende behoefte aan kennis over het weer op grotere hoogten. Daarvoor zijn in de loop der tijd verschillende methoden gebruikt, zoals bemande- en onbemande ballonnen, grote vliegers en vliegtuigen. Het KNMI, dat al in 1854 was opgericht, speelde internationaal een belangrijke rol. Er ontstond in het begin van de vorige eeuw een innige samenwerking met de LVA en later ook met de MLD. Er werden dagelijkse weervluchten uitgevoerd tot op grote hoogten met vliegtuigen van het type Fokker D.VII, met open cockpit en zonder zuurstofapparatuur. De vliegtuigen waren voorzien van registratie instrumenten. In 1925 werd bij nagenoeg al deze vluchten een hoogte van meer dan 5000 m bereikt.

De aan kabels opgelaten vliegers werden steeds minder ingezet. In internationaal verband nam Nederland al met een team deel aan het Eerste Internationale Pooljaar van 1882-1883 in Siberië, om de kennis over de poolstreken te vergroten.

Vijftig jaar na het Eerste Internationale Pooljaar slaagde men er in om het Tweede Internationale Pooljaar te organiseren. Nederland was weer van de partij en deze keer met een uniek project, gericht op het verzamelen van kennis over de hogere luchtlagen in het poolgebied. In samenwerking met het KNMI werd na veel inspanning een project opgezet. Twee Fokker D.VII vliegtuigen met elk een vlieger zouden hoogtevvluchten gaan uitvoeren vanaf een klein geïmproviseerd vliegveld in de buurt van Reykjavik op IJsland. Slechts één ervaren technicus ging mee. De gezinnen van de drie verhuisden ook tijdelijk naar IJsland. Gedurende ongeveer een jaar werden door beide vliegers van september 1932 tot en met augustus in totaal 330 vluchten tot veelal ver boven de 6000 m hoogte gemaakt onder soms bizarre omstandigheden met temperaturen onder de -40 °C. Met enkele korte films die recent zijn gemaakt werd getoond wat de effecten zijn van een zuurstoftekort bij vliegers op hun functioneren. Het project in 1932 heeft veel bijgedragen tot het opdoen van kennis over de hogere luchtlagen in het poolgebied en daarmee een bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van de intercontinentale luchtvaart.

Het gehoor van Jacques Bartels hing aan zijn lippen. Zijn eerdergenoemde boek over deze periode in IJsland en de voorbereidingen daarvan, geeft uiteraard veel meer details en is zeer lezenswaardig. Namens de aanwezigen dankte Kees Bakker hem voor zijn boeiende presentatie en bood hem enkele flessen Achterhoekse wijn aan.

Vervolgens vertrok iedereen in de richting van het museum om daar verder te praten, wat te drinken of een kijkje te nemen in het museum.



Aankondiging volgende donateursbijeenkomst

In het voorjaar van 2014 staat de volgende donateursbijeenkomst gepland op zaterdagmiddag 5 april. Noteert u die datum alvast in uw agenda?

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

deel 6: Proefvluchten van Parmentier in Amerika

In een serie artikelen in de Nieuwsbrief wordt aandacht besteed aan de stappen die zijn gezet om de DC-2, die door de KLM in 1934 werd aangeschaft, te beoordelen op luchtwaardigheid.

Na een vijftal artikelen over de voorgeschiedenis wordt in dit deel ingegaan op de ervaringen van Parmentier met de DC-2 in Amerika. Verder wordt de kwestie over het verkrijgen van een Bewijs van Gelijktelling nog eens onder woorden gebracht, zowel door Fokker als door Wolff.

In de komende delen gaat het over de aankomst van de DC-2 in Nederland, de Londen-Melbourne vlucht met de PH-AJU Uiver en komt voor de fatale kerstvlucht met dit vliegtuig naar Batavia aan bod. Bij het onderzoek naar de oorzaak van het ongeval met de Uiver speelde de RSL opnieuw een rol. Tenslotte wordt ingegaan op het onderzoek door de RSL om te komen tot betere vliegeigenschappen van de DC-2.

Eerste ervaringen van Parmentier met de DC-2 in Amerika.

Op 17 augustus 1934 schrijft de chef Technische Dienst van de KLM (P. Guilonard) aan de directeur RSL (Wolff) dat het voor de KLM bestemde vliegtuig de eerste proefvluchten heeft gemaakt en dat het volgens telegrafische mededeling geheel in orde is. Daarom wordt er definitief op gerekend dat het met de "Statendam" in Nederland zal aankomen, naar wordt verwacht omstreeks 12 september. Het plan is om het vliegtuig in de werkplaats van de KLM (Waalhaven) te monteren en te voorzien van radio. Verwacht wordt dat de montage snel zal kunnen verlopen omdat het vliegtuig slechts gedeeltelijk zal worden gedemonteerd. De motoren zullen aan de vleugel gemonteerd blijven; de staartvlakken blijven aan de romp gemonteerd. Schrijver van de brief geeft aan dat het van belang is dat een vertegenwoordiger van de RSL op Waalhaven aanwezig is om zich van de constructieve details en de inrichting van het vliegtuig op de hoogte te stellen gedurende de montage. (In de marge van de brief staan met de hand geschreven opmerkingen van Wolff, waaruit blijkt dat de RSL-ingenieurs Van Ewijk en Van der Neut daarvoor zijn aangewezen.)

In de brief wordt gemeld dat Parmentier betrekkelijk weinig tijd heeft gehad om met Douglas vliegtuigen, bestemd voor TWA, te vliegen.

Met één leeg DC-2 toestel heeft hij samen met een TWA-vlieger een proefvlucht van 75 minuten gemaakt. Dit exemplaar was voorzien van een vergroot richtingsroer, dat aangebracht was met als doel om na te gaan of de koersstabiliteit kon worden verbeterd; m.a.w. of het "zwemmen" in remous kon worden verminderd. Hoewel er tijdens de proefvlucht geen remous was werd wel geconstateerd dat de krachten op het richtingsroer iets groter waren. Volgens Parmentier waren die krachten nog toelaatbaar. Het viel Parmentier ook op dat de DC-2 aanmerkelijk meer trilde dan het exemplaar waarop hij eerder vloog. Daardoor "stonden de instrumenten en de stuurkolom niet rustig". Het oordeel van Parmentier na 3 ½ uur vliegen in de DC-2 luidt als volgt:

"Als men er aan gewend is, is het een prettige machine om te vliegen, vereist echter veel aandacht van den bestuurder; d.w.z. men moet het toestel zuiver vliegen om de gunstige prestaties er uit te halen. M.i. moet men bij dit vliegtuig steeds op instrumenten letten. Slordig vliegen veroorzaakt een aanmerkelijk snelheidsverlies.

Hoewel ik U dus nog geen persoonlijke waarnemingen kan geven betreffende cylindertemperaturen bij het vliegen op volle lading en op één motor, ben ik er van overtuigd dat door de vliegers met dit vliegtuig in het algemeen de uiterste voorzichtigheid moet worden betracht, met het oog op de motortemperaturen..... "

De chef Technische Dienst besluit zijn brief met de uitspraak dat de KLM naar aanleiding van de opmerkingen van Parmentier bij de proefvluchten nauwkeurige waarnemingen zal doen van de cylindertemperaturen onder verschillende omstandigheden. Hij voegt er aan toe dat de indruk bestaat dat de verwachtingen van Parmentier in dit opzicht te pessimistisch zijn. Wolff bevestigt op 18 augustus dat de DC-2 door een paar ingenieurs van de RSL zal worden bezichtigd.

Twee dagen later schrijft Guilonard aan Wolff dat hij een brief van Veenendaal (KLM), die bij Douglas verblijft, heeft ontvangen waaruit blijkt dat Parmentier nu met een volbelaste DC-2 heeft gevlogen en in het algemeen zeer tevreden is. Veenendaal schrijft: *"Uit een oogpunt van een gebruiker is de DC-2 een fijn geheel. Er is zeer veel praktische ervaring in verwerkt. Als wij onze geheele diensten met DC-2 zouden kunnen doen, dan zouden de diverse kosten (onderhoudskosten) zeker met 50% verminderen. Het geheel is zeer toegankelijk en zeer goed afgewerkt. De T.W.A. vloog oorspronkelijk met 3 m. Ford van Kansas naar Los Angeles en de bezetting was slecht. Sinds zij met DC-2 vliegen zijn de toestellen steeds vol en ook de Fords zijn goed bezet, doordat zij te veel boeken voor de Douglas. De meeste kinderziekten zijn uit de DC-2. T.W.A. gebruikt er nu 15 en de oudste heeft 800 uur en er zijn geen klachten, uitgezonderd de verwarming en nog enkele kleinigheden. Over de propeller 11' zijn ook geen klachten. Tot nu toe zijn er geen ernstige storingen voorgekomen. Bij 11'6" propellers heeft men allerlei moeilijkheden gehad. Ik zou nu willen voorstellen om*



De technische vertegenwoordiger van de KLM in Amerika, H. Veenendaal (links) met zijn baas, KLM-directeur A. Plesman (uit het boek Douglas DC-2, van Geldhof en Kok)

aan de geheele DC-2 zoo weinig mogelijk te veranderen, daar het toestel in deze toestand hier uitstekend voldoet.... “

Een volgende brief (nr. 64) van Parmentier aan de KLM over zijn ervaringen met het vliegen van de DC-2 bereikt nu ook Wolff, op 24 augustus. Het beschrijft in drie pagina's tekst zijn ervaringen met de 15de DC-2 voor TWA met betrekking tot de stabiliteit van het vliegtuig langs de drie assen, het gedrag bij overtrekken (volgens Parmentier beter dan bij de Fokker FXII of FVIII, en de éénmotorvlucht. Daarbij meldt Parmentier dat in die omstandigheid het vliegtuig zeer goed bestuurbaar was. De druk op het voetenstuur kon door middel van het trimvlakje op het richtingsroer geheel worden gecompenseerd.

Parmentier besluit de brief als volgt: “Ik geloof niet, dat wij in Holland moeilijkheden zullen hebben met de stabiliteit en de vliegeigenschappen van dit vliegtuig. Het is derhalve m.i. niet noodzakelijk, dat wij met de PH-AJU, welke a.s. Maandag 13 Augustus zal worden ingevlogen, nog veel bijzondere proeven doen. In verband met het feit, dat in dit vliegtuig Cyclone F2 motoren zijn ingebouwd, moeten toch voor het Department of Commerce eenige praestatie-proeven worden gedaan. Indien dus de motoren en het instrumentarium goed functioneeren, lijkt het mij het beste, dat het vliegtuig zoo spoedig mogelijk naar North Beach wordt overgevlogen. De Heer Carl Cover zal naar alle waarschijnlijkheid de vlucht meemaken. Ik verwacht dat wij in de tweede helft de volgende week van hier met de PH-AJU zullen vertrekken.”

De kwestie Bewijs van Gelijktelling; brieven van Anthony Fokker en van Wolff

Op 13 augustus 1934 antwoordt Fokker op een brief van de minister van Waterstaat (niet aangetroffen in de archieven), in welke brief kennelijk Fokker wordt verweten te weinig medewerking te hebben gegeven aan het verstrekken van benodigde gegevens voor het verkrijgen van het Bewijs van Luchtwaardigheid voor de DC-2. Fokker reageert zeer uitvoerig in die brief “op poten” van drie pagina's. Daarin geeft hij aan welke stappen door hem zijn gezet vanaf begin 1934 om de RSL te voorzien van informatie. Voorts meldt hij dat met de uitvoering van de voorgestelde versterking van de staartvlakken van de DC-2 niet aan de Nederlandse luchtwaardigheidsvoorschriften wordt voldaan, maar dat “technisch gesproken tegen de afwijking van de Nederlandse voorschriften geen overwegend bezwaar kan bestaan.” De RSL bleef echter op zijn standpunt staan om niet in gunstige zin te adviseren en achtte zich niet bevoegd bij haar advies af te wijken van de voorschriften. De RSL gaf in overweging een voorstel tot de minister te richten tot wijziging van de voorschriften op dit punt. Fokker schrijft o.a.: “Ons treft dus allerminst het verwijt, dat wij als belanghebbenden niet medegewerkt hebben; integendeel hebben wij moeten vaststellen een algeheel gemis aan souplesse in de toepassing der voorschriften, waartoe onze luchtvaartwet en de RTL de betrokken instanties de noodige vrijheid onzes inziens verleen.” Met die vrijheid doelt Fokker op artikelen in de Nederlandse luchtvaartwet die het mogelijk maken onder bepaalde omstandigheden een Bewijs van Gelijktelling uit te geven voor een vliegtuig. Dit Bewijs van Gelijktelling werd pas begin augustus 1934 verleend (zie deel 4 in Nieuwsbrief 48).

Fokker voegt nog toe dat zelfs niet na overlegging van het Amerikaanse Certificaat van Luchtwaardigheid voor de DC-2 de Nederlandse autoriteiten en zelfs niet nadat de sterktevoorschriften praktisch geheel in overeenstemming met de Nederlandse waren gebracht de verantwoordelijkheid niet wensten te aanvaarden. Zij namen hierin, aldus Fokker, een uitzonderingspositie in. Fokker wijst op de gang van zaken in zeven landen waar luchtvaartmaatschappijen



De chef Technische Dienst van de KLM, P. Guilonard
(uit het boek Douglas DC-2, van Geldhof en Kok)

Douglas vliegtuigen kochten of daarover in onderhandeling zijn, waarbij het Amerikaanse luchtwaardigheidsbewijs in die landen zonder meer wordt erkend. Aan geen van die landen behoeften andere gegevens te worden verstrekt, anders dan die nodig zijn voor het verkrijgen van het Amerikaanse luchtwaardigheidsbewijs. Hij eindigt zijn brief als volgt: “Geen der betrokken landen verlangt een hernieuwde volledige typenbeproeving, docht men neemt genoeg met de protocollen van de experts, die de machines beproefd hebben en met de verklaringen van onzen Heer Fokker, die persoonlijk de Douglas-machine gevlogen en beproefd heeft alvorens zijn naam aan de reputatie van het Douglas-product te verbinden.

Ook het feit, dat het eerste Douglas-toestel 800 uren in dagelijksch bedrijf is en een twaalfstal toestellen thans den regelmatigen dienst tusschen New York – Chicago en Los Angeles onderhouden, alsmede de schitterende resultaten en reputatie der Amerikaansche civiele luchtvaart, geven onzes inziens meer waarborg voor het verleen van een Bewijs van Gelijktelling dan voor eenig, onder normale omstandigheden in Nederland ontwikkeld nieuw type, voor een Bewijs van Luchtwaardigheid ooit te verkrijgen is....

Reeds hadden wij op 2 Juni en 22 Juli aan den RSL een 16-tal rapporten doen toegaan en sedertdien hebben wij voor het beoogde doel thans nog een 26-tal teekeningen aan den RSL afgestaan, zoodat van een vertraging in de behandeling door het uitblijven van deze gegevens, geen sprake was of is.”

De minister van Waterstaat verzoekt Wolff op de brief van Fokker te reageren. Dat doet Wolff prompt en zeer nauwgezet in een uitvoerige brief, die geen ruimte laat voor nuances. Wolff besluit met een opmerkelijke uitspraak. Hij heeft zich geruime tijd geleden gewend tot het hoofd van de Technische Dienst van het Amerikaanse Department of Commerce om gegevens te verkrijgen over de wijze waarop de staartvlakken worden berekend. Het is Wolff gebleken dat men in Amerika nog onvoldoende basis heeft voor de voorschriften. Hij ziet daarom geen aanleiding de Amerikaanse voorschriften in deze te volgen.

Bron:

Nationaal Archief, Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart 1918-1937 nr. 205

In het boek over de Douglas DC-2 van Geldhof en Kok wordt vermeld (op pag. 96) dat de Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart voorlopig bereid was genoeg te nemen met het door de Amerikaanse Bureau of Commerce afgegeven Approved Type Certificate voor de DC-2. Als reden geven de schrijvers aan de benodigde tijd die de RSL nodig zou hebben om zich te verdiepen in nieuwe rekenmethoden en ervaringsnormen bij de berekening van metalen vliegtuigconstructies. Uit bronnen afkomstig van RSL-directeur Wolff (zie o.a. ook het artikel in Nieuwsbrief 48) blijkt evenwel dat de RSL geen enkele bereidheid had genoeg te nemen met het Amerikaanse certificaat en dat het besluit om voor de eerste DC-2 van de KLM een Bewijs van Gelijksstelling te geven, is genomen door de Luchtvaartdienst, waarmee Wolff het oneens was.

Wim Ruck neemt afscheid van het NLR

Wim Ruck is al lange tijd een steunpilaar van de museumstichting. Niet als een gewone vrijwilliger, die na zijn pensioen op woensdag in het museum komt werken. Want Wim werkte bij het NLR op de reproductieafdeling en was vaak in zijn eigen tijd behulpzaam bij het produceren van onder andere de nieuwsbrieven, museumpublicaties en flyers. In een interview in Nieuwsbrief 35 van maart 2010 hebben we hem een bijzondere vrijwilliger genoemd.

Wim heeft, na 35 jaar bij het NLR te hebben gewerkt, een punt gezet achter zijn werkend leven. Op 23 oktober hebben we hem in de foyer van het museum “uitgezwaaid”. Veel vrijwilligers waren aanwezig, maar ook een aantal collega’s van het NLR, waarmee hij jarenlang heeft gewerkt. Kees Bakker sprak hem toe en ging kort in op zijn bijzonder carrière, die in 1967 begon als “varensgezel” bij de Grote Handels Vaart. Na vier jaar stapte hij over naar de wereld van de drukkerijen en bekwaamt zich verder in dit vakgebied door het volgen van een aantal opleidingen. Hij wordt in 1972 opgeroepen voor het vervullen van zijn dienstplicht en werkt daarna bij enkele bedrijven.

In 1978 solliciteert Wim bij het NLR en wordt aangenomen in de functie kleine offset drukker. Hij heeft bij het NLR omstreeks het jaar 2000 de overgang naar het digitale tijdperk meegemaakt. In het eerdergenoemde interview heeft hij verteld wat dit voor hem en het NLR betekende. In goed overleg met het NLR doet hij voor het museum regelmatig werkzaamheden, wanneer zijn eigenlijke werk dit toelaat. Daarnaast heeft hij museumvrijwilligers gebruik laten maken van zijn werkruimte om daar zelf foto- en tekstborden voor het museum te produceren.

De museumstichting is Wim Ruck veel dank verschuldigd. De voorzitter zei dat zonder zijn bijdrage het museum er niet zou hebben uitgezien als nu. Als waardering daarvoor kreeg hij een cadeau aangeboden, dat hij kan omzetten in een blijvende herinnering aan zijn betrokkenheid bij het museum.

Wij wensen Wim veel voorspoed en een goede gezondheid, ook voor zijn familie, in het nieuwe tijdperk, waarnaar hij zo heeft uitgekeken. Hij weet dat hij met zijn vakkennis, maar ook als mens, zeer welkom is bij het museum, maar dan als ‘echte’ vrijwilliger.



Bezoeken aan het museum

Het museum mocht zich in de afgelopen periode weer verheugen in verschillende bezoeken:

1. Op 30 september bezocht opnieuw een schoolklas van ongeveer 20 leerlingen van het Technasium ISW Hoogeland in Naaldwijk het NLR-museum. Deze school was al eens eerder met een klas op bezoek geweest. De leerlingen werden nu ook weer door Bram Elsenaar van de museumstichting en Tjeerd Buruma van de DNW ontvangen en van informatie voorzien voor het uitvoeren van een technisch georiënteerd gezamenlijk schoolproject.
2. Op 9 oktober werd Collin Beers ontvangen en in het museum rondgeleid. Hij zal begin volgend jaar de functie van Divisiemanager AV overnemen van Bas Oskam, die dan met pensioen gaat. Wij hebben zeer gewaardeerd dat Collin de tijd heeft vrijgemaakt om onder meer te zien dat verschillende activiteiten van de huidige divisie AV hun oorsprong hebben in 1919, toen de RSL werd opgericht. Hij toonde zich aangenaam verrast over wat de museumstichting heeft bereikt.
3. De projectgroep Vervanging F-16 (VF-16) hield op 9 en 10 oktober een vergadering bij het NLR. De groep van 50 personen bestaat uit specialisten van Defensie, TNO en NLR, die



Leerlingen van het Technasium ISW Hoogeland in Naaldwijk op bezoek

betrokken zijn bij wat lang het project Vervanging F-16 heeft geheten. Maar onlangs is met de politieke keuze voor de F-35 de opvolger van de F-16 bekend. De genoemde specialisten zijn werkzaam in de Verenigde Staten of in Nederland in Den Haag of bij het NLR of TNO. Door het NLR was gevraagd of de lunch op beide dagen in het museum kon worden gebruikt. Lunchtafels werden neergezet op de drie verdiepingen van het museum. De deelnemers konden drie dingen combineren: de lunch gebruiken, elkaar beter leren kennen en het museum bekijken. Bestuursleden en vrijwilligers waren beschikbaar voor het geven van uitleg. Het bezoek werd gewaardeerd door de deelnemers.

4. Op 16 oktober bezochten mevrouw Elly Zwagemaker en de heer René Hagman van de centrale bibliotheek van de TU Delft het archief en het museum. Dit contact was tot stand gebracht door Jos Slottje, die bij ons museum de scepter zwaait in het archief. De bezoekers toonden zich enthousiast over wat te zien was en over de wijze waarop de inventaris wordt beschreven.
5. Heel aardig is het altijd wanneer mensen het museum bezoeken, die heel lang geleden bij het laboratorium hebben gewerkt. Over hoe zo'n bezoek, van in dit geval twee dames, tot stand komt en uiteindelijk plaats vindt vertelt Henk Pouwels in een apart artikel.



Collin Beers wordt rondgeleid door Kees Bakker



Leden van de projectgroep Vervanging F-16 bij de expositie over Aerodynamica



Vrijwilliger Jos Slottje ontvangt Elly Zwagemaker en René Hagman van de centrale bibliotheek van de TU-Delft

Korte terugblik op de eerste vijf edities van de Nieuwsbrief

Zo zijn we begonnen. De drie bestuursleden, Jan van der Blik, Jan te Boekhorst en DirkJan Rozema, leverden teksten voor de artikelen. Het NLR faciliteerde de productie van de nieuwsbrieven. De toenmalige afdeling Tekstverwerking verzorgde de opmaak en de reproductie. Voor het merendeel met de inzet van resp. Iris Koene en Wim Ruck. Vijftig edities lang.

De eerste editie van de nieuwsbrief verscheen in september 2000. Op twee kantjes van een A4-tje werd de stichting geïntroduceerd bij een toen nog beperkte kring van donateurs. Jan te Boekhorst schreef de pagina's vol en probeerde daarmee lezers te interesseren om oude spullen af te staan en om donateurs te werven. Drie maanden eerder

was de Stichting Historisch Museum NLR opgericht. Nieuwsbrief 2 was al uitgevoerd als een dubbelgevouwen A3-vel. Het beschreef het ontstaan van de museumnotities, waarvan er inmiddels ca. 200 bestaan.

Het verslag van de eerste donateursbijeenkomst, op 3 maart 2001 in Amsterdam, vulde een groot deel van nieuwsbrief 3. Louis Lucassen sprak in de toenmalige zaal 2 voor een publiek van ouderen en een groep jongeren over de Von Baumhauer helikopter. Aansluitend bezocht men het museum, toen nog op de zolder van het LST-gebouw.

De tweede donateursbijeenkomst vond plaats in de Noordoostpolder. Spreker was Kees Schmeitink, die over de vroegere O-sectie (= Onbemande vliegtuigen) verhaalde (nieuwsbrief 4).

In juli 2002 stond op de achterzijde van nieuwsbrief 5 de aankondiging van een mogelijke nieuwe lokatie van het museum in Amsterdam. In het jaarlijkse gesprek tussen directie en museumbestuur kwam naar voren dat *“het de bedoeling is om in de toekomst te komen tot een aantal nieuwbouwprojecten voor gebouwen, waarbij het LST-gebouw met daarin het huidige museum, op termijn geheel ter beschikking komt van het museum. Reden daarvan is dat de buitenkant van het LST-gebouw niet mag worden veranderd, en het daarom niet kan worden verbouwd tot kantoor. Het bedrijfsrestaurant zal t.z.t. worden verplaatst naar een ander*

gebouw. Het LST-gebouw zal in de nieuwe situatie als het ware in het centrum komen te liggen van de omringende kantoorgebouwen, en omringd zijn door een fraaie tuin. Het bestuur heeft daarop verheugd gereageerd, maar is zich er van bewust dat er nog een aantal jaren mee gemoeid is voordat het gebouw beschikbaar komt voor het museum”.

Thans, elf jaren later, is dit plan in een vergaand stadium van ontwikkeling gekomen. Echter niet voor het museum waarvoor, naar vorig jaar is vernomen van de NLR-directie, geen plaats meer is in het LST-gebouw.

Mevr. Paula Carlee-Lamboos en Mevr. Els Hijmans van den Bergh-Westermann bezoeken het museum op 29 oktober 2013

In 1957 behalen Paula Lamboos en Els Westermann het HBS-B diploma en worden aangenomen als natuurkundig laborante bij het NLL, bij de in 1954 ingestelde G-sectie waar Prof. Dr. Dipl. Ing. S.F. Erdmann de leiding heeft. Zij werken exclusief voor ir. Van der Walle. Ze berekenen supersone stromingen volgens de karakteristieke methode. In 1958 verlaten beide dames het NLL om te gaan studeren.

Hoe onstond dit bezoek

De dochter van museumvrijwilliger Henk Pouwels is reisleidster voor Ross Holidays op het Griekse eiland Lesbos. Zij sprak in het voorjaar met een van haar gasten over het feit dat haar vader ook op het eiland was en vertelde daarbij dat hij op het NLR gewerkt heeft.

Daarop reageerde een van de gasten en vertelde dat zij daar in 1957 ook gewerkt heeft.

In de bus naar het vliegveld heeft Henk Pouwels haar kort gesproken; zij was heel zeker van plan het museum te komen bezoeken.

Het bezoek

De dames zijn opgehaald op station Breukelen, ongehinderd door de stormschade van de dag ervoor. Omstreeks 11 uur traden ze binnen in het museum waar ze werden opgewacht door vrijwilliger Bram Elsenaar met koffie. Tijdens het welkomstgesprek werd het geheugen geactiveerd door de kennis van Bram en het aangeboden boek over de hoge snelheid tunnels. De dames bleken te hebben gerekend aan een ringvleugel waarvan het windtunnelmodel in het museum aanwezig is. Bram heeft een bezoek aan de meetplaats van de HST kunnen regelen. Mogelijk hebben de dames ook aan de nozzle van de toen nieuw te bouwen supersone tunnels gerekend, maar dat is niet zeker.

Na de lunch is de hele collectie van het museum bekeken.

Omstreeks half vier zijn de dames afgezet op station Breukelen, ze hadden genoten.



Het bezoek aan de meetplaats van de HST



Mevr Paula Carlee-Lamboos (rechts) en Mevr Els Hijmans van den Bergh-Westermann met Bram Elsenaar bij het ringvleugel model (rechtsonder) in het Aerodynamica gedeelte van het museum

“Windtunnels en windtunnelmetingen in vroegere tijden bij RSL en NLL” Boekpresentatie



V.l.n.r. poseren Koen en Marlies van den Berg, Swannie van den Berg echtgenote van de in 2010 overleden Berend van den Berg, Bram Elsenaar en Kees Bakker

Op woensdag 4 december werden de eerste exemplaren van deze nieuwe museumpublicatie op een feestelijke bijeenkomst in de ‘Van der Blik Foyer’ van het museum in Amsterdam uitgereikt aan Swannie van den Berg, echtgenote van Berend van den Berg, en hun twee kinderen Marlies en Koen in aanwezigheid van schoonzoon Pieter en schoondochter Susan.

Berend van den Berg trad in 1955 in dienst bij de toenmalige Aerodynamica Sectie van het NLL. Hij was betrokken bij onderzoek in de lage snelheid windtunnels voor specifieke projecten zoals de Kolibrie helikopter en de F-28 Fellowship maar evenzeer bij meer fundamenteel gericht onderzoek aan slats en flaps of op het gebied van turbulentie. Op dit laatste onderwerp promoveerde hij in 1977. Na zijn pensionering in 1993 bleef hij nog actief op het gebied van turbulentie, o.a. als lid van het ‘Programme Committee’ van het J.M. Burgerscentrum (een onderzoeksschool op het gebied van stromingsleer).

Wolff, de eerste directeur van de RSL, was ervan overtuigd dat het zelf uitvoeren van windtunnelonderzoek voor de ontwikkeling van de luchtvaart een essentiële voorwaarde was. Reeds voordat

de RSL officieel werd opgericht in 1919 begon de jonge Delftse elektrotechnisch ingenieur F.D. Pigeaud met het ontwerp van een tunnel, in belangrijke mate geïnspireerd door een door Eiffel gebouwde tunnel vlakbij Parijs. De nieuwe RSL tunnel werd in 1919 in gebruik genomen en zeer veel nieuwe ontwerpen van o.a. Fokker en Koolhoven werden daarin beproefd. In 1940 werden op de huidige locatie van het NLR twee lage-snelheidstunnels in gebruik genomen. Deze tunnels bleven in gebruik tot 1984 toen de LST-NOP, de nieuwe lage-snelheidstunnel in de Noordoostpolder, gereed kwam. Berend van den Berg heeft deze ontwikkeling intensief meegemaakt vanaf 1955 en kon daarom als geen ander de geschiedenis van de lage-snelheidsmetingen documenteren. Ongeveer een jaar voor zijn overlijden kon hij het manuscript ter hand stellen aan het museum bestuur als deel van de serie ‘museum notities’.

Een jaar geleden suggereerde Bram Elsenaar aan het bestuur van het museum deze studie van Berend als een museum publicatie het licht te doen zien. Dit ook ter completering van de in 2012 verschenen publicatie over de hoge-snelheidswindtunnels van het NLR met de titel “ $0.2 < Ma < 4.0$ ”. (nog altijd te verkrijgen). Het bestuur stemde hierin toe met de suggestie als bijlage het rapport van F.D. Pigeaud betreffende de bouw van de eerste tunnel op te nemen. Dit oorspronkelijke, hand-geschreven rapport (het eerste rapport van de RSL!) werd door F.D. Pigeaud ter gelegenheid van het 25-jarig jubileum van de RSL/NLL aan de Stichting overgedragen en is nog altijd in het archief aanwezig. Samen met het overzicht van Berend van den Berg heeft dit geresulteerd in een zeer leesbaar boekje waarin een heel compleet beeld wordt geschetst van de ontwikkeling van de meettechniek en de veranderde rol van de windtunnel in het ontwerpproces van nieuwe vliegtuigen, geïllustreerd met diverse voorbeelden van bekende vliegtuigtypen.



Bram Elsenaar, Swannie en Marlies van den Berg kijken aandachtig naar het model van de Eiffel tunnel in het museum

Bij de aanbidding van de eerste exemplaren aan de familie van den Berg memoreerde Kees Bakker als voorzitter van het museum bestuur dat dit deel van de geschiedenis van het NLR zich heeft afgespeeld in de ruimten waarin zich nu het museum bevindt en die ooit de werkplek van Berend zijn geweest. Hierna werd een korte rondgang gemaakt door het museum waarbij met name aandacht werd besteed aan voorwerpen uit de museum collectie die in het boek worden besproken alsmede talrijke voorwerpen waarmee Berend zelf in het verleden te maken heeft gehad.

Voor het bestellen van het boekje “Windtunnels en windtunnelmetingen in vroegere tijden bij RSL en NLL” wordt verwezen naar pagina 11 van deze nieuwsbrief.

Lunchlezingen op het NLR

Het afgelopen najaar werd een begin gemaakt met het organiseren van ‘lunchlezingen’ op het NLR. Bij de vrijwilligers en donateurs van de museumstichting is veel kennis over de ontwikkeling op het gebied van de lucht- en ruimtevaartonderzoek. En het leek het bestuur een goed idee die kennis te delen met de nog werkende NLR’ers. Een korte presentatie tijdens de lunchtijd van 12.30 tot 13.15 uur is dan wellicht een aantrekkelijke mogelijkheid.

Daartoe zijn in oktober en november van dit jaar twee lezingen georganiseerd. In Amsterdam werden de lezingen gehouden in de van der Blik foyer met aansluitend een bezoek aan het museum (voor wie daarin geïnteresseerd was). In de vestiging Flevoland vond dat plaats in de Helizaal. Gerard Hameetman heeft in oktober de spits afgebeten met het onderwerp ‘Centrale computers op het NLR: van de Zebra tot de Supercomputers’. Daarna heeft Henk Pouwels in november, ook in beide vestigingen, een verhaal gehouden over ‘De ontwikkeling van airborne remote sensing’. De aankondigingen van beide lezingen vond plaats via Intranet en door middel van een flyer op de publicatieborden.

Deze voordrachten waren zeer informatief, geïllustreerd met mooi fotomateriaal. Bij alle voordrachten waren er tussen de 15 en 20 aanwezigen, veelal afkomstig uit de afdelingen waar deze ontwikkelingen in het verleden hadden plaats gevonden of nog altijd worden voortgezet. Het ligt in de bedoeling ook in 2014 weer een aantal lunchlezingen te organiseren. Als er specifieke wensen zijn m.b.t. mogelijke onderwerpen kan dat altijd aan het museumbestuur kenbaar worden gemaakt.

Nieuwe aanwinsten

Uit de archieven van het voormalige NIVR (via de heer G.J. Voerman)

Verslagen van de vergaderingen van de Wetenschappelijke Commissie NLR-NIVR

Van mevrouw M. Hetterschijt

Boek: “Beroemde luchtvaartpioniers (Uit de geschiedenis van de luchtvaart)”

Boek: “Oude prentkaarten vertellen over het oude Schiphol”, door Cor Lucke, 1982

Uit de boedel van de heer F. Jacobs

Diverse NLL-rapporten en overige documenten

Onbekende NLR-vlag, schroefblad, trekstaaf en (compressor?)blad (zie bijgaande foto’s)

De redactie van de Nieuwsbrief wil graag meer informatie hebben over deze vier attributen, zoals herkomst, gebruik en betekenis. Hebt u daarover informatie laat het dan weten via email: museum@nlr.nl of anders via het postadres, vermeld op de laatste pagina.



Voortgang van de inrichting van het museum

Het expositiegedeelte over de vliegsimulatoren, ontworpen door Erik Vermeulen, is gereed. Het geeft een uitgebreid overzicht van de vluchtnabootsers bij het NLR vanaf 1956. Erik is nu begonnen het vrijgekomen paneel 32 in te richten met de geschiedenis van de verkeersleidingssimulatoren bij het NLR.

De S-panelen over de beproeving van proefstukken, levensduur van vliegtuigconstructies en schadeonderzoek zijn door Kees Bakker en Ferdi Uilhoorn in hun definitieve vorm gebracht en de panelen over composietmaterialen naderen hun voltooiing.



Overzicht van beschikbare museumpublicaties

2008-01 Dr Ir E.B. Wolff – Directeur van de RSL van 1919-1937 en eerste directeur van het NLL van 1937-1941

140 pag.

€ 19,- (donateurs € 15,-)

2009-01 The Kolibrie story, by Will A. Kuipers, incl dvd met interviews met Will Kuipers en Jan Meijer Drees (Engelstalig)

142 pag.

€ 19,- (donateurs € 15,-)

2010-01 Maandverslagen en kwartaalverslagen van de RSL (periode 1918-1934 in 11 delen) t/m 2010-11

€ 19,- per deel (donateurs € 15,-)

€ 150,- voor de elfdelige serie 2010-01 t/m 2010-11 (donateurs € 110,-)

2012-01 0.2<Ma<4.0 – 50 years High Speed Wind Tunnel testing in the Netherlands, by Bram Elsenaar (Engelstalig)

119 pag.

€ 30,-

2012-02 De gang van zaken bij het NLL tijdens de Tweede Wereldoorlog – overgenomen uit enkele interne bronnen, incl. dvd (zie voor korte beschrijving hieronder)

138 pag.

€ 23,- (donateurs € 17,-)

dvd 001 dvd: NLL 1940-1945, de gedigitaliseerde versie van de in 1947 verschenen 16 mm film, onverkort, 57 minuten lang, zeer goede beeldkwaliteit (met o.a. Koning, Chaillet, Käufl, Lucassen, Bührman, Dröge, Marx, Wynia, Greidanus, Warsen, Van Oosterom en vele andere min of meer onbekende personen. Tevens mooie beelden van de omgeving van het NLL-gebouw en van de bevrijdingsoptochten in Amsterdam. Ook te zien voedseluitdeling bij NLL, terugkeer Chaillet bij NLL, intocht van Koningin Wilhelmina in Amsterdam en de snelle passage van Churchill over de Sloterweg.

€ 10,- (donateurs € 8,-)

2013-01 Windtunnels en windtunnelmetingen in vroegere tijden bij RSL en NLL

door Dr Ir Berend van den Berg; samengesteld door Bram Elsenaar; met in de bijlage het ontwerpproject van de Eiffeltunnel, zoals nagelaten door de bouwer van de tunnel ir F.D. Pigeaud en door hem aangeboden aan het NLL bij het 25 jarig bestaan.

€ 19,- (donateurs € 15,-)

Bij verzending van publicaties wordt € 5,- verzendkosten gerekend.

Bestellingen voor deze publicaties kunnen worden geplaatst bij het bestuur van de stichting, per brief of per email aan museum@nlr.nl.

Levering na betaling op rekening IBAN: NL27ABNA0578827204 ten name van de Stichting Historisch Museum NLR.

De museumpublicaties 2009-01 en 2012-01 zijn ook verkrijgbaar bij de Luchtvaarthobbyshop in Aalsmeerderbrug (www.aviationmegastore.com).

**Bestuursleden en vrijwilligers van
de Stichting Historisch Museum NLR
wensen u prettige feestdagen en
een voorspoedig 2014**

Uw donatie over 2014

De museumstichting mag zich elk jaar verheugen in donaties waarmee de kosten worden gedekt, naast een donatie van het NLR. Ook voor 2014 rekenen we weer op uw financiële steun in de vorm van een donatie.

De minimale donatie (per jaar) is € 12,50. Vutters en gepensioneerden kunnen donateur voor het leven worden voor eenmalig minimaal € 125,-

Wij stellen het op prijs als u uw donatie tijdig betaalt, dat wil zeggen uiterlijk eind februari. Mocht u afzien van voortzetting van het donateurschap wilt u ons dat laten weten via het email adres museum@nlr.nl dan hoeven we niet te rappelleren.

Onze bankgegevens zijn:

IBAN: NL27ABNA0578827204

Stichting Historisch Museum NLR te Amsterdam

In memoriam

Op 30 augustus overleed de heer G.J.F. Lenoir, jaardonateur van onze stichting sinds 2004.

Op 8 september overleed de heer H. Vermeulen, jaardonateur van onze stichting sinds 2000

Op 24 oktober overleed de heer J.P. Hartzuiker, jaardonateur van onze stichting sinds 2004

Op 26 oktober overleed de heer F.A. Jacobs, jaardonateur van onze stichting sinds 2005

Stichting Historisch Museum NLR
Postbus 90502
1006 BM Amsterdam

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