



3 | KOMST VAN DE DC-2, WERK VOOR DE RSL

Door onvoldoende gegevens is de RSL niet in staat advies uit te brengen over gewichtsverhoging van de DC-2.

7 | DE NOODLOTTIGE REIS VAN VON BAUMHAUER

De reis naar Amerika in 1939, op basis van fragmenten uit het dagboek van reisgenoot ir. C.A.F. Falkenhagen.

9 | 95 JAAR GELEDEN INGEBRUIKNAME RSL

Vóór 5 april 1919 vonden al diverse activiteiten plaats om in Nederland een luchtvaartlaboratorium op te bouwen.

VAN DE VOORZITTER

Op 2 januari ontvingen we het droevige bericht dat Iris Koene plotseling was overleden. Enkele weken daarvoor had zij, als medewerker van het NLR, nog de opmaak verzorgd van de vijftigste nieuwsbrief. In een in-memoriam besteden wij elders in deze nieuwsbrief aandacht aan haar overlijden, dat direct een groot gevolg heeft voor de verdere productie van de nieuwsbrieven. Daarom is gekeken naar alternatieve oplossingen en deze nieuwsbrief laat zien dat deze is gevonden. De boodschap is het zelfde gebleven, maar de verpakking ziet er wat anders uit. Op de achtergronden hiervan wordt elders in deze nieuwsbrief in gegaan.

Het aantal geregistreerde bezoekers van het museum in 2013 is met 65 procent gestegen tot juist meer dan 400. Het archief werd 113 keer bezocht door bezoekers ten behoeve van het raadplegen van documenten. De conclusie is dat het museum door steeds meer belangstellenden wordt gevonden.

Ten behoeve van het werk van de Commissie van donateurs heeft het bestuur drie stellingen geformuleerd als uitgangspunt. Deze zijn als volgt: de museumcollectie moet worden behouden en toegankelijk blijven, de museumorganisatie moet worden behouden en tenslotte de museumcollectie wint in waarde wanneer deze achtergrondinformatie kan leveren aan de Nederlandse publieksmusea m.b.t. de vliegtuigontwikkeling in Nederland en luchtvaarthistorici de gelegenheid biedt te putten uit de archieven. Op basis van deze uitgangspunten heeft op verzoek van het bestuur een verkennend gesprek plaats gevonden tussen een lid van de commissie en de algemeen directeur van het

NLR. Daarbij is onder andere duidelijkheid geschapen over het totale vloeroppervlak van de verschillende toekomstige expositieruimten en de archief ruimte. Het bestuur hecht er zeer aan dat spoedig duidelijk wordt welke vorm en inhoud het NLR wil geven aan een toekomstige expositie met de volgende kenmerken. Hij zal kleiner zijn dan nu en meer eigentijds en moet helpen om het behalen van de commerciële doelstellingen van het NLR te bevorderen. Het bestuur staat open om hier-

aan een constructieve bijdrage te leveren. Het wil bereiken dat hiervoor specialistische ondersteuning wordt ingeroepen, omdat NLR en museumstichting samen hiervoor niet zijn toegerust. Daarnaast zoekt het bestuur, samen met de Commissie van donateurs, naar wegen om het museum-erfgoed buiten het NLR onder te brengen, bij voorkeur in een groter verband met andere gelijk gestemde organisaties.

Het is zeer verheugend dat we op zaterdag 15 februari met medewerking van het NLR

gastvrijheid konden bieden aan ongeveer 40 leden van de Stichting Vrienden van het Militaire Luchtvaart Museum in Soesterberg. Dit museum zal samengaan met het Legermuseum in een nieuw Nationaal Militair Museum, dat momenteel wordt gebouwd en ingericht. Het NLR stelde het Auditorium beschikbaar en de museumstichting was gastheer en kreeg de gelegenheid zich te presenteren. In deze nieuwsbrief wordt verslag gedaan van deze bijzondere middag.

Ondertussen blijven de vrijwilligers doorgaan met hun werk op allerlei terreinen. Ik ben erg blij te kunnen melden dat met vereende krachten wordt gewerkt aan het boek over Von Baumhauer, dat, zoals het er nu uitziet, in de tweede helft van dit jaar het licht zal zien. ■

KEES BAKKER



Ron Zeijlemaker, vice-voorzitter van de Stichting Vrienden van het Militaire Luchtvaart Museum, dankt Kees Bakker voor de ontvangst.

UITNODIGING DONATEURSBIJEENKOMST, 5 APRIL 2014

LEZING: "EEN NIEUWE BESTEMMING VOOR DE VOORMALIGE VliegBASIS SOESTERBERG: HET NATIONAAL MILITAIR MUSEUM"

SPREKER: **DR. J.A.M.M. JANSSEN, HISTORICUS**

Uitnodiging voor het bijwonen van de volgende donateursbijeenkomst, die plaatsvindt op 5 april 2014 van 14.00 – 16.30 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 J. Janssen (zie de samenvatting hiernaast)
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 31 maart retourneren?
In plaats daarvan kunt zich ook uiterlijk 31 maart aanmelden per email bij museum@nlr.nl onder vermelding van naam, adres (ook van de introducés). ■

TOT ZATERDAG 5 APRIL BIJ HET NLR!

SAMENVATTING LEZING

Het voor velen bekende Militaire Luchtvaart Museum (MLM) in Soesterberg werd, na een 45-jarig bestaan, in juli 2013 gesloten voor het publiek. De reden is dat het MLM in september 2014 zal samengaan met het Legermuseum. De gezamenlijke collectie krijgt onderdak in het Nationaal Militair Museum (NMM), dat op dit moment op het terrein van de voormalige Vlieg-basis Soesterberg wordt gebouwd. De opening van het NMM vindt plaats op 3 oktober van dit jaar.

Uit het vaste personeel van beide musea ontstaat in Soesterberg een nieuwe museale organisatie die met het Marinemuseum in Den Helder, het Mariniersmuseum in Rotterdam en Marechausseemuseum in Buren deel gaat uitmaken van de Stichting Defensiemusea. Deze komt nog dit voorjaar tot stand. De fusie leidt eveneens tot grote veranderingen voor de vrijwilligers en de vrienden of donateurs van het MLM en het Legermuseum.

In het kader van de vorming van het NMM is er een geheel nieuw museaal concept ontwikkeld, waarin behalve Landmacht en Luchtmacht ook Marine en Marechaussee aan bod komen. Heel bijzonder is dat een groot aantal vliegtuigen straks hangend aan het plafond zal worden geëxposeerd.

De spreker was de laatste directeur van het MLM. Als lid van het projectteam Defensiemusea is hij betrokken bij de afronding van bovenstaand gecompliceerde project. Zijn lezing zal verschillende kanten hiervan belichten.

VOORTGANG VAN DE INRICHTING VAN HET MUSEUM

Erik Vermeulen heeft in overleg met Hugo de Jonge een ontwerp gemaakt voor de inrichting van paneel 32 over de geschiedenis van de verkeersleidingssimulatoren bij het NLR.

De panelen 40, 41 en 43 over composietmaterialen en motormaterialen zijn door Frans Idema heringericht. Kees Bakker en Ferdi Uilhoorn zijn bezig invulling te geven aan het laatste onvoltooide S-paneel over de ontwikkeling van vliegtuigmaterialen.

De zware apparatuur van het DVS (Data Verwerkingsstation afdeling Vliegtuigen) is naar de bovenste verdieping gebracht en wordt daar door Jaap de Jong tot onderdeel gemaakt van de expositie over de beproeving van de Fokker prototypen. ■



De heringerichte panelen over composietmaterialen en motormaterialen.

KOMST VAN DE DC-2 NAAR NEDERLAND, WERK VOOR DE RSL

DEEL 7: TOT DE KOMST VAN DE UIVER IN NEDERLAND ONVOLDOENDE DUIDELIJKHEID OVER DE STERKTEBEREKENINGEN VAN DOUGLAS

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 zestal artikelen over de voorgeschiedenis wordt in dit deel ingegaan op de moeilijke situatie waarin de RSL aan de vooravond van de komst van de eerste DC-2 bij de KLM verkeert, door het ontbreken van voldoende gegevens van Douglas. De RSL kan daardoor onmogelijk een advies uitbrengen op de vraag van de KLM of de DC-2 sterk genoeg is om met een hoger gewicht te vliegen. Kennelijk door druk van de KLM accepteert de Luchtvaartdienst de gevraagde gewichtsverhoging, als gevolg waarvan Wolff (RSL) de minister van Waterstaat voorstelt de Regeling Toezicht Luchtvaart (RTL) te wijzigen.

Op 3 september 1934 stuurt Fokker vier tekeningen van DC-2 componenten aan de RSL, welke componenten volgens Fokker zijn bezwaard overeenkomstig de (Nederlandse) R.T.L.-voorschriften. Bij de tekeningen is een Douglas rapport toegevoegd (Report 662 "Additional tests on Tail surfaces of Fokker DC-2 Airplanes"). De brief wordt bij de RSL gelezen door Wolff, Van der Neut en Boelen. Met de hand is op de brief vermeld: *"toont aan dat de eigentrillingsgetallen van de verschillende staartvlakken en van de romp onderling verschillend zijn" ... en "Een aanvullende berekening om aan te tonen dat aan de Holl. voorschriften voldaan wordt ontbreekt nog steeds"*.

In die periode voorziet het ministerie van Waterstaat dat Fokker de fabricage van Douglas vliegtuigen in Nederland ter hand zal nemen. Vermoed wordt dat Fokker de vliegtuigen dan zal samenstellen uit delen die gedeeltelijk in Amerika gefabriceerd zijn. Het ministerie vraagt de RSL of voor die delen waarop de controle op de uitvoering niet of zeer moeilijk kan geschieden, genoeg genomen kan worden met een keuringsrapport afgegeven door de Amerikaanse autoriteiten. Aangezien die keuringsrapporten in Amerika niet verstrekt worden wordt voorzien dat daarmee extra kosten gemoeid zijn. Wolff antwoordt dat bij het invoeren van vliegtuigonderdelen voor de beoordeling van de luchtwaardigheid genoeg kan worden genomen met een door de Amerikaanse autoriteiten afgegeven keuringsrapport. Daaruit moet blijken dat de eigenschappen van de gebruikte materialen en de afmetingen van de onderdelen gecontroleerd zijn en toezicht is gehouden op de vervaardiging. Hij onderstreept echter dat de mogelijkheid blijft bestaan om in gevallen waarbij men in Nederland twijfelt aan de luchtwaardigheid van het onderdeel alsnog een beproeving of berekening wordt geëist.



De ontschepping van de DC-2 PH-AJU bij Waalhaven, september 1934.

(bron: collectie Noel Jackling)

Plesman deelt Wolff per brief op 26 september 1934 mee dat de KLM voorziet om nog een aantal Douglas vliegtuigen aan te schaffen en dat daarbij zeer veel spoed zal worden betracht.

Om bij de KLM het risico zoveel mogelijk te beperken wil Plesman een oordeel ontvangen van de RSL over de sterkte berekening van de DC-2. Aanvullend wil Plesman weten:

- of de DC-2 voor een totaalgewicht van 8200 kg volgens de Nederlandse voorschriften voldoende sterk is;
 - of de DC-2 in zijn huidige vorm met een hoger gewicht v.w.b. de sterkte kan worden toegelaten en tot welk gewicht aanvaardbaar is; mocht dit niet mogelijk zijn welke versterkingen moeten aangebracht om een hoger gewicht mogelijk te maken.
- Plesman eindigt met de vraag of deze vragen met de grootste spoed te behandelen, omdat zeer binnenkort beslissingen worden genomen (bij de KLM).

Wolff blijft kritisch, zoals blijkt uit:

Brief aan Fokker d.d. 10 september 1934

"Van de gegevens die u mij toezond betreffende het Douglas DC-2 vliegtuig heb ik kennis genomen. Zij geven mij nog niet een volledig beeld van de sterkte van dit vliegtuig en ik zal het daarom zeer op prijs stellen de nog ontbrekende berekenings- en beproevingsrapporten te ontvangen..."

Brief aan KLM d.d. 1 oktober 1934

"Naar aanleiding van uw brief van 26 september 1934 moet ik u tot mijn spijt mededelen dat de RSL nog niet over voldoende gegevens beschikt om een gefundeerd oordeel over de sterkte van de Douglas vliegtuigen te kunnen vormen." >

Vervolg Komst van de DC-2, deel 7

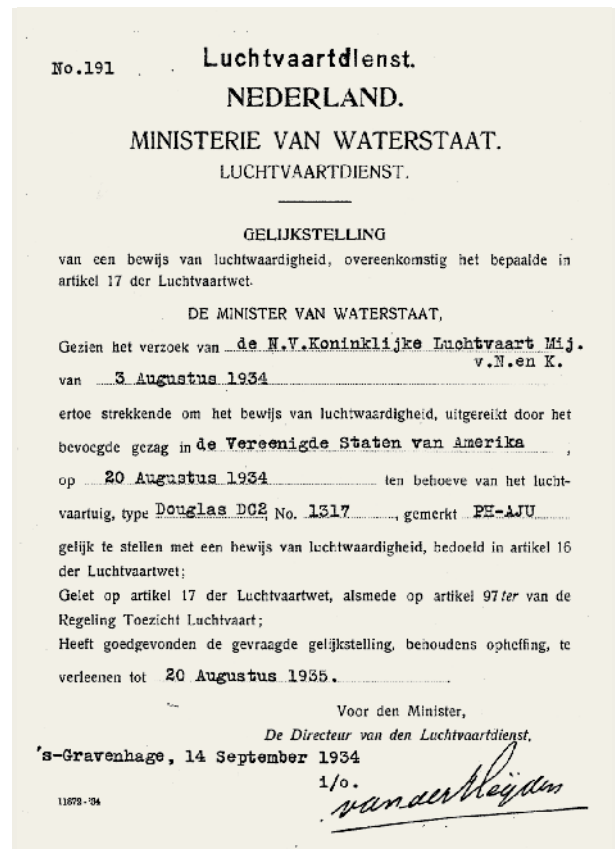
Wolff belt op 2 oktober met Beeling (Fokker) in verband met de brief van de KLM. In het telefoonbericht dat daarover is bewaard schrijft Wolff dat Beeling meent dat de kwestie niet zo'n haast heeft; Beeling wil er eerst zelf naar kijken. Wolff meldt Beeling dat de RSL voor de controle minstens 1 maand nodig heeft. Beeling begrijpt dat de RSL nu nog geen oordeel kan geven en zal de vraag voorleggen aan Douglas. De KLM verhoogt de druk op de RSL met een tweede brief op 4 oktober om concrete antwoorden te krijgen op de eerder gestelde vragen. Wolff antwoordt een week later op zeer gedetailleerde wijze.

Samengevat komt dit antwoord er op neer dat de RSL door gebrek aan informatie over de berekeningen aan de DC-2 onmogelijk een uitspraak kan doen over de vraag of de DC-2 ook bij een hoger gewicht voldoet aan de sterkte-eisen van de RTL. Evenmin kan de RSL aangeven op welke punten versterkingen moeten worden aangebracht. Wolff voegt toe dat er voorlopig aanleiding bestaat om te verwachten dat de DC-2 zowel wat de vleugel- als de staartvlakkensterkte achter loopt op



Het transport van de DC-2 PH-AJU bij Waalhaven, september 1934.

(bron: collectie Noel Jackling)



de andere vliegtuigen van de KLM. Zolang daarover geen zekerheid bestaat lijkt het hem raadzaam bij het vliegen in zware remous de snelheid te verlagen.

Hoe groot de druk is van de KLM blijkt uit een telefoongesprek tussen Slotemaker (KLM) en Wolff op 8 oktober, waarin Wolff mondeling verklaart wat hij enkele dagen later per brief zal antwoorden aan de KLM. Falkenhagen (Luchtvaartdienst) belt op 13 oktober met Boelen (RSL), waarin hij meedeelt dat de Luchtvaartdienst het maximale gewicht van de DC-2 houdt op 8672 kg (dus 472 kg meer dan eerder was bepaald).

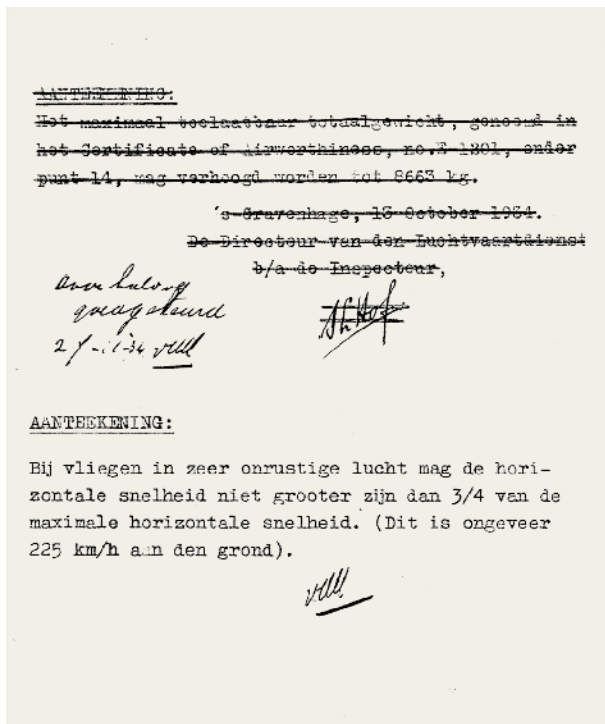
DE EERSTE DC-2 VOOR NEDERLAND

Nu Fokker het eerste en belangrijkste deel van zijn Amerikaanse missie had volbracht, leverde de KLM-opdracht tot aankoop van het DC-2 proefvliegtuig hem weinig problemen op. Het was de eerste buitenlandse bestelling, die Douglas voor zijn nieuwe DC-2 ontving. De 57e machine op de productielijn werd voor de KLM bestemd, die het toestel voor \$ 78,000,- aankocht. Aangezien het hier een exportversie betrof, welke via Fokker werd gedistribueerd, ontving deze c/n 1317 de "dash"-aanduiding DC-2-115A, waarvoor op 28 augustus 1934 van de Amerikaanse luchtvaartautoriteiten "Approved Type Certificate" no. 555 werd verkregen. Zes dagen eerder was de DC-2 onder civiele registratie NC14284 op naam van A.H.G. Fokker overgedragen.

Op 22 augustus vertrok Parmentier met het toestel uit Santa Monica op weg naar New York. Op deze vlucht werd hij vergezeld door o.a. Carl A. Cover, fabrieksvlieger en vice-president van Douglas Company, die de machine ook had ingevlogen. De DC-2 die reeds de registratie PH-AJU droeg, arriveerde 26 augustus in New York.

Kort daarop volgde verscheping per s.s. "Staten-dam" naar Nederland. In de nacht van 12 op 13 september 1934 arriveerde het schip in de haven van Rotterdam, waar het toestel direct ontladen werd en op Waalhaven werd geassembleerd. De eerste DC-2 in Europa zou weldra triomfen vieren, maar helaas ook grote rampspoed met zich meebrengen.

Uit het boek: Douglas DC-2 van Geldhof en Kok



Bewijs van Gelijktelling voor de PH-AJU.

(bron: collectie Ed Nolte)

Ook hier komt naar voren dat de Luchtvaartdienst, zonder ondersteunend advies te hebben ontvangen van de RSL, bepaalt dat voor de DC-2 een hoger gewicht mag worden toegepast. Waarschijnlijk door deze ontwikkeling schrijft Wolff enkele dagen later een brief aan de minister van Waterstaat waarin hij verzoekt om een wijziging van de RTL. Hij leidt zijn brief als volgt in: "In het Koninklijk Besluit van 3 januari 1934 tot wijziging van de RTL werden de voorwaarden gesteld waaronder de door buitenlandse autoriteiten afgegeven bewijzen van luchtwaardigheid kunnen worden gelijk gesteld met de Nederlandse. De voornaamste van deze voorwaarden is dat tegen gelijkstelling uit een technisch oogpunt geen bezwaar moet bestaan. In uw Beschikking van 29 januari 1934 is bepaald dat naar het oordeel van de directeur Luchtvaartdienst, die daartoe zo nodig het advies van de directeur van de RSL kan inwinnen, moet blijken dat de luchtwaardigheidseisen van het betreffende land in algemene zin niet lager zijn dan de Nederlandse eisen.

Het komt mij voor dat het meer in overeenstemming met de tot nu toe gevolgde gang van zaken zou zijn, indien de beoordeling hiervan aan mij opgedragen werd... Acht u het nodig het eindoordeel bij de directeur Luchtvaartdienst te leggen, dan zou vastgesteld moeten worden dat advies aan de RSL gevraagd moet worden." ■

VAN DER NEUT EN DE DC-2

Door het drietal Biezeno, Koch en Koning was in de jaren '20 een methode ontwikkeld voor sterkteberekening van een vleugel bestaande uit twee liggers, verbonden met vele spanten. Dat was het geval bij de houten vrijdragende vleugel voor de toenmalige Fokkervliegtuigen. De berekeningsmethode met bekleding van die vleugel met triplex was weliswaar ontwikkeld, maar nog niet berekend. Biezeno werd gevraagd om een student te leveren die de berekening zou gaan uitvoeren. Zo kwam Van der Neut in 1928 bij de Rijksstudiedienst van de Luchtvaart, niet in rijksdienst want daarvoor was geen geld, maar op kosten van Fokker. Bij de RSL heeft Van der Neut tabellarisch rekenen geleerd. Een jaar na zijn afstuderen ontstond bij de RSL een vacature en werd hij per 1 oktober 1930 chef van de eenmansafdeling voor de sterkte van vliegtuigconstructies. De Amerikanen lanceerden als opvolger van de tweeligervleugel de "Stressed-skin" constructie die algemeen werd aanvaard. Niet langer twee liggers met zware gordingen, maar in plaats van die gordingen vele langsverstijvers op korte afstand van elkaar, die de dunne huidplaten stabiliseren en aldus de beplating mede de functie van de gordingen

doen overnemen. Dit type constructie kwam in 1934 als Douglas DC-2 onder de naam "Uiver" in bezit van de KLM en als verzameling van sterkteproblemen onder de aandacht van het toezicht op de veiligheid van de luchtvaart.

Vermoeiing van vliegtuigconstructies heeft in de vliegtuigtechniek pas laat aandacht gekregen, eigenlijk pas goed nadat er twee Comet-vliegtuigen aan verongelukt waren. Dat spanningsconcentraties, zoals bij scherpe overgangen in afmeting, deze bezwijkvorm uitlokken was sinds lang elke werktuigbouwer bekend. Het was dan ook een merkwaardige constatering, toen bij de keuring van de DC-2 uit de tekeningen bleek, dat zo'n invitatie voor vermoeiing was ingebouwd in een belangrijk onderdeel van de vleugelonderzijde. De verbetering van dit onderdeel kwam de KLM op extra kosten te staan, wat zij de RSL niet in dank

heeft afgenomen. Ook niet later, nadat opgetreden scheurtjes bij andere vliegtuigen kostbare modificatiewerkzaamheden aan die vliegtuigen nodig maakten. ■

Overgenomen uit "Van de brug tussen constructie en mechanica af gezien", door prof.dr.ir. A. van der Neut, uitgegeven ter gelegenheid van zijn afscheidscollege gehouden op 7 juni 1973.



Van der Neut met zijn collega's van het NLL in 1937, op de voorste rij rechts met zijn armen gekruist.

VRIENDEN VAN HET MLM BEZOEKEN HET MUSEUM

Een kleine veertig leden van de Stichting Vrienden van het Militaire Luchtvaart Museum waren op zaterdagmiddag 15 februari in het Auditorium van het NLR aanwezig voor het bijwonen van, wat wij noemen, een donateursbijeenkomst.

Zoals bekend wordt momenteel de laatste hand gelegd aan het Nationale Militaire Museum (NMM). In dit museum in Soesterberg worden het voormalige Militaire Luchtvaart Museum (MLM) en het Legermuseum uit Delft samengevoegd tot het NMM, dat in oktober 2014 zal worden geopend. Voor de vrienden van het

Om een geschiedenis van bijna een eeuw samen te vatten in ongeveer een uur spreektijd had DirkJan gekozen voor het benoemen van een serie activiteiten door het NLR. Uit het enorme scala aan onderzoeken binnen vijf specifieke periodes tussen 1919 en heden koos hij daarbinnen de volgende wapenfeiten: de remklep van de Fokker F II, het oplossen van onstabiele trillingen, het lanceren van vliegende modellen met raketten, de Concorde en Caravelle in de windtunnel, levensduurbewaking van vliegtuigen, helikopter-schip kwalificatie en de toepassing van koolstofversterkte materialen. Hij vervolgde met het noemen, in historische volgorde, van de namen van vijf technische luchtvaartpioniers bij het laboratorium: Wolff, Von Baumhauer, Koning, Van der Maas en Van der Neut en verklaarde waarom hij hen had gekozen. Tenslotte ging hij kort in op het NLR anno 2014 en vertelde enkele bijzonderheden over de museumstichting. DirkJan kreeg na afloop van zijn lezing een warm applaus van de aanwezigen.



Bezoek aan het museum o.l.v. Kees Bakker.

MLM, maar ook voor vele andere luchtvaartliefhebbers betekent dit dat de vertrouwde gebouwen van het MLM in verband met sloop niet meer beschikbaar zijn. Het bestuur van de Vrienden van het MLM kwam met de vraag of de museumstichting van het NLR zou kunnen helpen een bijeenkomst te organiseren bij het NLR. Daarvoor was uiteraard eerst de toestemming van het NLR nodig, maar dat was geen probleem. Zo werd een programma opgezet met een lezing door DirkJan Rozema: "NLR, 95 jaar bezig met veiligheid en doelmatigheid in de luchtvaart", gevolgd door een bezoek aan het museum.

In zijn welkomstwoord namens de museumstichting memoreerde de voorzitter, Kees Bakker, dat het NLR al vanaf het feitelijke begin in 1918 veel met de Luchtvaartafdeling (LVA) en de Marine Luchtvaartdienst te maken had. Daarvan zij talloze voorbeelden te noemen, zoals het onderzoek naar de oorzaak van twee vliegongevallen bij de LVA in 1919. De inferieure kwaliteit van de koperen benzineleidingen die daarvoor gingen lekken werd door de RSL als hoofdoorzaak van de ontstane brand aan boord aangetoond aan de hand van verschillende materiaalproeven.

Vervolgens begaf het gezelschap zich naar de museumfoyer, waar Ellen Rozema en Yvonne Moreu, evenals daarvoor in het Auditorium, voor een hapje en een drankje hadden gezorgd. De bezoekers verdwenen al vrij snel naar de museumruimten. Zij waren heel enthousiast om te zien hoe breed het NLR betrokken is en is geweest bij de technologische ondersteuning van veel vliegprogramma's, inclusief die van de LVA en de huidige Koninklijke Luchtmacht.

Na afloop dankte de vice-voorzitter van de Stichting Vrienden van het MLM, de heer Rein Zeijlemaker zijn gastheren voor de prima ontvangst. ■



De aanwezige vrienden van het Militaire Luchtvaart Museum in het Auditorium.

DE NOODLOTTIGE REIS VAN ALBERT VON BAUMHAUER NAAR AMERIKA

MAART 1939

Op 18 maart 2014 is het 75 jaar geleden dat ir. Albert von Baumhauer verongelukte tijdens een proefvlucht met een Boeing 307, die was opgestegen bij de Boeing fabriek in Seattle. Von Baumhauer kwam in 1921 in dienst van de Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart als onderdirecteur. In 1937 trad hij in dienst van de Luchtvaartdienst. Von Baumhauer maakte de reis naar Amerika samen met zijn jonge collega ir. C.A.F. Falkenhagen die niet deelnam aan de proefvlucht. Beiden werkten voor de Commissie Keuring Luchtvaartmaterieel (CKL), onderdeel van de Luchtvaartdienst en voorloper van de Rijksluchtvaartdienst Directie Luchtvaartinspectie. Het doel van de reis was om verschillende vliegtuigen te keuren waarvoor de KLM in 1939 grote belangstelling koesterde. Falkenhagen maakte van het eerste deel van die reis een dagboek dat zich bevindt in het Von Baumhauer archief, onderdeel van het museumarchief. Onderstaand artikel bevat delen uit het dagboek van Falkenhagen, getiteld: Beschrijving van mijn reis naar Amerika met den heer Ir. A.G. von Baumhauer in maart 1939.



Ir. A.G. von Baumhauer.

Vertrek met de 'Queen Mary' uit Southampton

Eindelijk is beslist wanneer wij zouden vertrekken. Hoewel er eerst sprake van was, dat wij reeds in oktober 1938 zouden vertrekken, werd de datum van vertrek telkens verschoven, zodat de heer Von Baumhauer vreesde dat van uitstel wel eens afstel zou kunnen komen. De officiële bevestiging van onze reis is te vinden in het onderstaande krantenberichtje.



Artikel uit de Telegraaf van 1 maart 1939 (uit het dagboek van Falkenhagen).

In verband met de door de KLM gewenste spoed [met het keuren van de DC-4 en Boeing 307] werd besloten, dat wij met de snelste en tevens grootste boot, de 'Queen Mary', 4 maart uit Southampton zouden vertrekken. Aangezien de heer Von Baumhauer een lezing moest houden voor de Aeronautical Society vertrok hij iets eerder. Ik zou hem dan in de trein van Londen naar Southampton ontmoeten.

Na het ontbijt zijn wij op bezoek geweest bij de Commodore Irving, terwijl daarbij ook de Staff Captain Spencer en een Amerikaanse kapitein aanwezig waren. De heer Irving had blijkbaar wat te veel sterke drank genoten. Zijn woorden kwamen zeer langzaam te voorschijn. Hij was het niet eens met de beschouwingen van de heer Von Baumhauer over stabiliteit van schepen. Hij ging van het standpunt uit dat alle proeven in de sleeptanks en dergelijke overbodig waren. De heer Spencer bleek echter van andere mening te zijn, ofschoon hij zijn chef niet direct tegensprak.

Het manoeuvreren van het geweldige schip in de haven van New York was zeer interessant. Het was wonderlijk hoe men er in slaagde het schip zonder stoten keurig langs de kade te krijgen.

In de loods werden wij opgewacht door enige heren van de American Air Lines en van de Wright Aeronautical Corp. Opvallend was het gemak waarmee wij de douane passeerden, dankzij de aantekening 'government official' op onze pas.

Na ons een weinig opgeknapt te hebben, hebben wij de heer Ravelli, vertegenwoordiger van de KLM te New York, opgezocht. ...Op het kantoor van de heer Ravelli heeft de heer Von Baumhauer nog even gesproken met de heer Van der Maas, die op het punt stond door te reizen naar Californië. Hij was enige uren eerder dan wij gearriveerd in New York met de 'Paris', hoewel hij liefst drie dagen eerder vertrokken was.

Onze reis zou voor dinsdag niet verder zijn dan Washington, anderhalf uur vliegen ofwel zes uur met de trein. Het vliegtuig was een "boemelvliegtuig", een DC-2, dat nog te Camden (Philadelphia) en Baltimore stopte... De heer Von Baumhauer liet zich tijdens de haltes door de bestuurder de inrichting van de cockpit uitleggen... De vliegvelden waren opvallend slecht. Zij voldeden alle aan de Amerikaanse definitie, t.w. 'a little place surrounded with high tension wires'. Het door de heren Von Baumhauer en De Winter ontwikkelde start-diagram zou goed diensten kunnen bewijzen! ➤

Vervolg De noodlottige reis van Albert von Baumhauer

In de buurt van Baltimore werd onze aandacht gevestigd op de grote viermotorige Boeing Clipper, die voor anker lag in de nieuwe haven voor oceaانvliegtuigen.

De maandag 13 maart hebben wij doorgebracht met de nodige besprekingen met de Amerikaanse luchtvaartautoriteiten, welke zeer interessant waren. Een der heren van het Amerikaanse luchtvaartministerie bleek een Hollander te zijn genaamd Hoekstra.

Ook de dinsdag was nog gewijd aan besprekingen met de Amerikaanse autoriteiten. 's Middags brachten wij nog een kort bezoek aan Dr. Lewis, directeur van de NACA, het grootste Amerikaanse luchtvaartlaboratorium.

Wij hadden nog wat tijd echter en die benutten wij voor een vlucht met de "Blimp". Een klein luchtschip, geheel van metaal, met helium gevuld. Het weer was helder zodat deze vlucht in alle opzichten een succes was. Voor en tijdens de vlucht heeft de heer Von Baumhauer vele foto's gemaakt.

Inmiddels moesten wij aan onze reis naar Californië denken. Wij besloten 's nachts te vertrekken. Dan zouden wij woensdag in de namiddag te Los Angeles zijn... het vliegtuig was van het type Douglas DC-3, ingericht met bedden. Kort na de start, nadat wij nog genoten hadden van het uitzicht van het verlichte Washington, zijn wij naar bed gegaan. De heer Von Baumhauer nam een benedenbed, ik koos een bovenbed. Het comfort van zo'n bed valt erg mee. Bovendien is het constante gedreun van de vliegtuigmotoren een goede slaapverwekker, zodat kort na het vertrek iedereen in diepe rust lag.

Op het vliegveld van Los Angeles werden wij verwelkomd door een groot aantal Hollanders, o.a. Mr. Veenendaal, ir. Besançon, beiden van de KLM, ir. Verwijs en Kapitein Van Giessen waren aanwezig. Wij namen onze intrek in het Roosevelt Hotel te Hollywood waar de meeste Hollanders logeerden. 's Avonds hebben wij samen nog wat Hollywood verkend, doch de vliegtocht had ons beiden nogal vermoeid, zodat de dag tijdig besloten werd.



Ir. Falkenhagen (links) en ir. Von Baumhauer aan boord van de "Queen Mary".



De Boeing Stratoliner 307 stijgt op.

Voor de volgende dag was een bezoek aan de Douglasfabriek gearrangeerd, alsmede aan de plaatselijke afdeling van het Luchtvaartministerie. Tijdens ons bezoek aan de Douglasfabriek bereikte ons het telefonisch verzoek van de heer Guilonard of de heer Von Baumhauer naar Seattle wilde overkomen. Dit gaf een plotselinge verandering in onze plannen. Het was echter slechts een bezoek van enkele dagen, zodat ik in Hollywood achter bleef. De heer Von Baumhauer zou omstreeks 11 uur 's avonds per vliegtuig naar Seattle vertrekken. Na het avondeten brachten de heer Besançon en ik de heer Von Baumhauer naar het vliegveld. Het miste heel erg zodat van een ander vliegveld vertrokken moest worden. Vluchtig namen wij afscheid. Het was immers maar voor enkele dagen. En hiermee eindigt onze gezamenlijke reis. ■

16 april 1939

C.A.F. FALKENHAGEN

Naschrift:

Van der Maas verbleef rond 18 maart 1939 bij Douglas voor het keuren van de DC-5. Von Baumhauer reisde naar Seattle en ontmoette daar Guilonard, hoofd technische dienst van de KLM. Samen met een bemanning van Boeing stegen zij op 18 maart op met een Boeing 307 Stratoliner die kort daarna ten zuiden van Seattle, bij het plaatsje Alder, verongelukte. Geen van de inzittenden overleefde de ramp.

Het is tot dusverre onbekend waarom Von Baumhauer en niet Van der Maas naar Boeing is geroepen door Guilonard. Falkenhagen bleef na de ramp nog enkele weken in Amerika en maakte zijn opgedragen keuringswerk alleen af. Hij beëindigde omstreeks 1980 zijn loopbaan bij de toenmalige Rijksluchtvaartdienst als directeur Luchtvaartinspectie.

BOEK OVER IR. ALBERT VON BAUMHAUER

Bovenstaand artikel komt eveneens terug in het aanstaande boek over Von Baumhauer. Thans werkt de auteur, Simon Boersen, samen met een redactiecommissie aan de afronding daarvan. Het zal zeker nog tot de zomer van dit jaar duren alvorens de vormgever er mee aan de slag kan gaan.

DE VERSCHIJNING VAN NIEUWSBRIEVEN

Vanaf de oprichting van de museumstichting in 2000 tot eind 2013 zijn 50 nieuwsbrieven verschenen. Het uiterlijk daarvan is bedacht door voormalig vrijwilliger Henk Mensink (logo) en de afdeling Documentatie en Informatie (vormgeving), waaraan Iris Koene heeft bijgedragen. Het drukwerk daarvan gebeurde op de repro van het NLR (Wim Ruck), het verzendklaar maken door de bestuursleden en het verzenden door de dames van de voormalige Correspondentieafdeling.

Kort na het overlijden van Iris Koene (zie elders in deze nieuwsbrief) besloot het museumbestuur om de productie en verzending van de nieuwsbrief anders te organiseren. Daartoe is contact gelegd met Christine van Dijk, voormalig grafisch vormgeefster bij Rooduijn, uitgeverij in Den Haag, die onlangs een eigen bedrijf is begonnen onder de naam C10 Ontwerp. Christine heeft destijds in belangrijke mate bijgedragen aan de vormgeving van het jubileumboek "Waypoint NLR95YR" (2009) en van het boek "50 Years High Speed Wind Tunnel Testing in the Netherlands" (2012). Christine toonde zich bereid de vormgeving van de nieuwsbrieven voort te zetten, waarbij ze tegelijkertijd aanbood de nieuwsbrief een facelift te geven. Het eerste resultaat ligt voor u.

Deze nieuwsbrief wordt u, zoals tot nu toe gebruikelijk was, op papier toegezonden via de post. De volgende Nieuwsbrief (52) zal digitaal aan u worden toegezonden, mits u dat op prijs stelt. In dat geval ontvangt u een 'link' per email. Klikte u die link aan dan opent het betreffende pdf-bestand op de website van de museumstichting en kunt u de Nieuwsbrief in dezelfde lay-out lezen alsof het een papieren nieuwsbrief is. Voorwaarde is dat u het programma 'Adobe Reader' hebt geïnstalleerd op uw PC of laptop. ■

DRINGEND VERZOEK

Wilt u het museumbestuur voor eind april per email (museum@nlr.nl) laten weten of u de nieuwsbrief voortaan per email wilt ontvangen? Als u daarvoor kiest weten we ook uw email adres, tenzij u verzoekt de nieuwsbrief op een ander email adres te willen ontvangen. Als u niet reageert blijft u de nieuwsbrief per post ontvangen. Verzending per email scheelt het museumbestuur veel werk en het NLR veel verzendkosten!

95 JAAR GELEDEN INGEBRUIKNAME RSL

WAT GING VOORAF AAN 5 APRIL 1919?

Het gebouw van de Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart is officieel op 5 april 1919 in gebruik gesteld. Vier ministers en een groot aantal hoogwaardigheidsbekleders waren daarbij aanwezig (zie foto pag. 11). Minder bekend is echter dat de dienst al een jaar eerder met zijn activiteiten is begonnen.

De allereerste ideeën voor het opzetten van een zogenaamd Instituut voor de Luchtvaart in Nederland zijn vermeld in het jubileumboek "Waypoint NLR90YR". Belangrijke spelers daarbij waren prof. L.A. van Royen, voorzitter van het Munitiebureau, Alb. Kapteyn, lid van het hoofdbestuur van de KNVvL en ir. A.G. von Baumhauer, ingenieur/constructeur in dienst van Trompenburg.



Dr. ir. E.B. Wolff.

Op 15 april 1918 wordt dr. ir. E.B. Wolff benoemd tot directeur van de Studiedienst, terwijl ir. F.D. Pigeaud met ingang van die datum wordt benoemd tot ingenieur in tijdelijke dienst. Wolff houdt zich in 1918 intensief bezig met de inrichting van het laboratorium, de vestigingsplaats (Marinewerf te Amsterdam) en het

aanstellen van personeel, dat voor uiteenlopende taken werd ingezet. Pigeaud krijgt tot taak het bestellen, plaatsen en beschrijven van de Eiffel windtunnel¹.

Eind 1918 zijn, behalve Wolff en Pigeaud, de volgende personen aan de Studiedienst verbonden:

Ir. L. van Ewijk (mechanisch laboratorium), Ir. J.C.G. Grasé (algemene studieafdeling), Mej. E. Vet (scheikundig analiste), 3 werktuigkundig tekenaars, 1 hulptekenaar, 1 bouwkundig opzichter, 1 boekhouder-administrateur, 2 typistes, 1 instrumentmaker, 1 bankwerker-instrumentmaker, 1 portier en 1 portiersjongen.

Een van de activiteiten van de Studiedienst, die in 1918 begon en waarover tot dusverre weinig over bekend is, was het verzamelen van gegevens van op Soesterberg aanwezige geïnterneerde vliegtuigen uit de Eerste Wereldoorlog. ►

¹ Windtunnels en windtunnelmetingen in vroegere tijden bij RSL en NLL, door Dr. ir. B. van den Berg (museumpublicatie 2013-01).

Vervolg 95 jaar geleden ingebruikname RSL

Grasé, die in september 1918 in dienst treedt, wordt belast met de leiding daarvan. Hij moet zich daarbij meer inwerken in de constructie van vliegtuigen en krijgt de beschikking over de net aangestelde tekenaar Pinke.

Op 6 juni 1918 bekrachtigt Wolff per brief de afspraken over het opmeten van vliegtuigen en het maken van tekeningen met de Commandant van de Luchtvaartafdeling. De afspraken luiden als volgt:

- De Studiedienst neemt een tekenaar aan om de in het vliegkamp te Soesterberg geïnterneerde vliegtuigen nauwkeurig op te meten en in tekening te brengen
- De Luchtvaartafdeling te Soesterberg zal tekeningen verstrekken volgens opgave van de Studiedienst, waarbij de kosten voor het blauwdrukken worden gedragen door de Studiedienst.



Friedrichshafen.

- De Luchtvaartafdeling te Soesterberg zal een werkplaats inrichten waar modellen vervaardigd kunnen worden van volledige vliegtuigen en van onderdelen ter beproeving in het toekomstige Aerodynamische Laboratorium (van de RSL).
- De voorkeur wordt gegeven aan draagvlakmodellen van aluminium ter breedte van 90 cm en ter diepte van 15 cm, terwijl de volledige vliegtuigen modellen op schaal met een vlucht van 90-10 cm worden verlangd.
- De Luchtvaartafdeling te Soesterberg zal een van zijn vliegers aanwijzen om in verband met de laboratoriumonderzoeken van de Studiedienst de noodzakelijke proeven met allerlei toestellen ook in het vliegtuig zelf te verrichten gedurende zijn beweging door de lucht.
- Zo spoedig mogelijk zal door de Studiedienst worden begonnen met de bestudering van licht metalen waarvoor door de Luchtvaartafdeling monsters van in geïnterneerde vliegtuigen aangetroffen alliages ter beschikking zullen worden gesteld.

Bij het maken van de tekeningen op Soesterberg bepaalde R.J. Castendijk van de Luchtvaartafdeling aan welke afmetingen de tekeningen moesten voldoen. De onderstaande brief die Castendijk op 3 september 1918 aan Pigeaud schreef gaat daarover:

Amice,

Naar aanleiding van het volgende kom ik even tot je. Toen de tekenaar Pinke hier kwam en je zelf hier waart, sprak ik over het invoeren van bij jou van dezelfde tekeningformaten, die wij hier gebruiken, omdat wij dan het gemak zullen hebben, dat wij met elkaar samen werken en jou tekeningen die P. hier maakt, bij ons geblauwdrukt kunnen worden en in onze kasten passen. Ook krijgen jou dus van ons steeds tekeningen die bij jou passen.

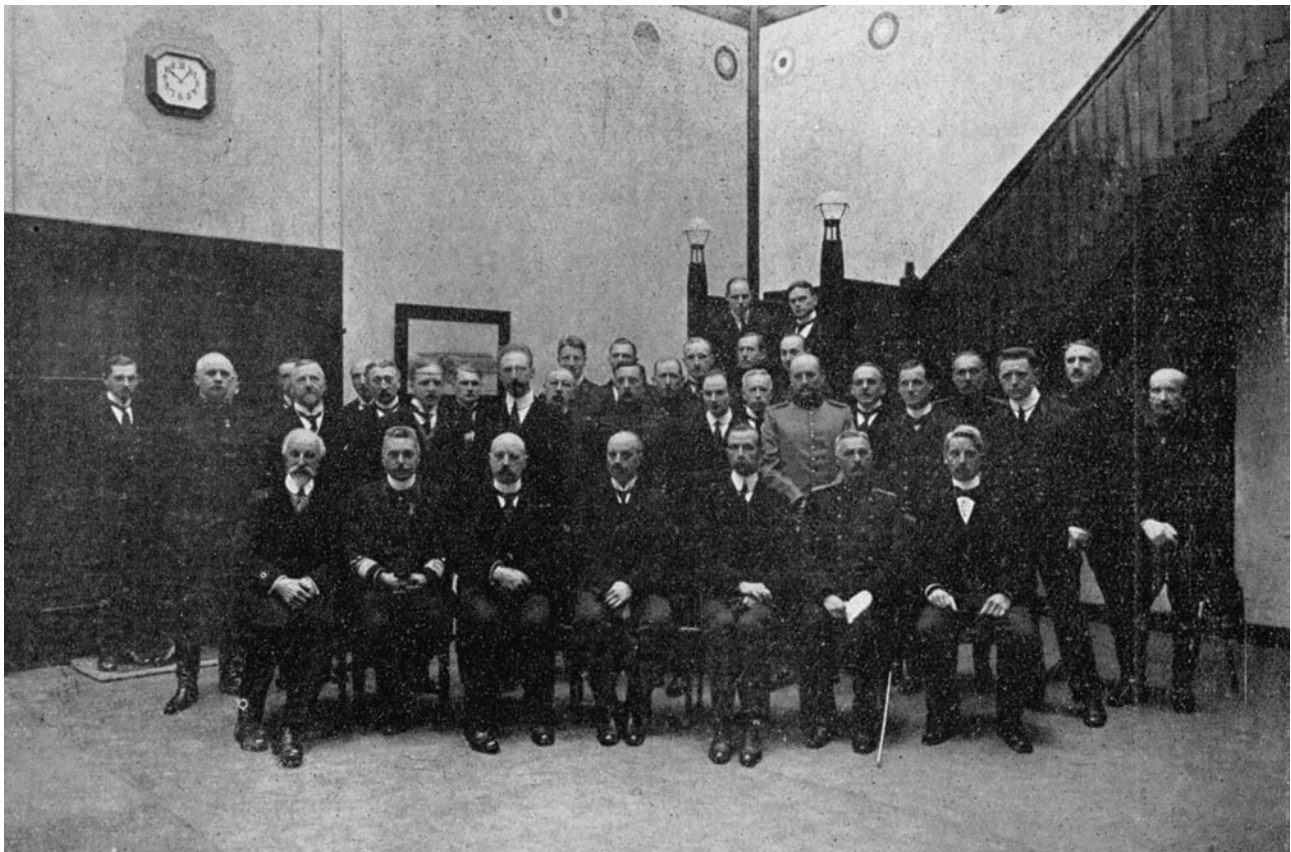
WOLFF OVER DE AANSTELLING VAN GRASÉ

Voor vliegproeven en de bestudering van het vliegtuig had ik ir. B. Grasé aangenomen. Deze was in Delft afgestudeerd en een zoon van een oud-leraar in Engels van mij. Ik kreeg een brief van zijn vader met het dringend verzoek hem aan te nemen. Het bleek mij dat de jonge Grasé in een moeilijk parket was. Hij wilde naar Engeland gaan om zijn diensten in het leger aan te bieden en liefst daar vliegen te leren. Op dat ogenblik was hij ziek en zijn vader wilde hem er van af brengen om in de oorlog naar het buitenland te gaan. Ik heb hem aangesteld, daar de referenties uit Delft bijzonder goed waren en ik de overtuiging had dat wij een vliegend ingenieur moesten hebben. Dit was een principiële kwestie. De meeste laboratoria hadden zich weinig bekommerd over de vliegkunst, maar zich gespecialiseerd op de aerodynamica. Ik had de overtuiging dat ons voornaamste doel was het vliegen en de daarbij voorkomende verschijnselen te bestuderen. De aerodynamica, motor- en materialenkennis

kwam dan op de tweede plaats. De moeilijkheid hiervan is echter dat het veel moeilijker en in dit geval zeker gevaarlijker is om proeven in de lucht te nemen dan proeven in het laboratorium. Men moest de beschikking hebben over mensen, die perfect kunnen vliegen en daarbij wetenschappelijk begrip hebben over de verschijnselen, die zich bij het vliegen voordoen, eerst te herkennen, en dan van elkaar te kunnen scheiden, zodat men proeven kan doen met verandering van liefst niet meer dan één variabele.

Ik heb het geluk gehad met prof. Van Royen gemakkelijk van dit standpunt kon overtuigen en dat ik eerst in Grasé, later in Van der Maas, ingenieurs trof, die begrip hadden voor wat van hen werd verlangd. Gemakkelijk is het niet geweest dit standpunt door te zetten. De vliegers in Soesterberg, die de enigen waren die de vliegkunst machtig waren, hadden daarvoor weinig begrip.

Bron: Dr ir E.B. Wolff; Directeur van de RSL van 1919-1937 en eerste directeur van het NLL van 1937-1941, museumpublicatie 2008-01.



Nu bemerk ik echter, dat aan dit voorstel geen gevolg is gegeven en moeten wij dezelfde teekeningen die P. maakt en voor ons van waarde zijn, opnieuw laten maken, hetgeen dubbel werk verschaft. Mocht ons grootste formaat voor jou werk niet groot genoeg zijn, dan kan het (zoals trouwens bij ons vak wel voorkomt) bij dezelfde breedte verlengd of bij dezelfde lengte verbreed worden, zoodat opgevouwen, de tekening hetzelfde formaat behoudt.

Verder zou ik je ook met klem willen verzoeken, het opschrift van de teekeningen op dezelfde wijze te willen inrichten als wij dat doen. Dit geeft een groot gemak bij het terugvinden van de teekeningen. Ik verzoek je dit in het belang van de goede samenwerking. Gebruiken wij onze eigen afzonderlijke wijze van samenstelling van ons teekeningen-archief, dan geeft dit zeker later moeilijkheden.

Vertrouwende, dat je aan mijn verzoek tegemoet wilt komen en dus aan Pinke desbetreffende orders geven, verblijf ik met vriendelijke groeten.

Op de foto komen de volgende genoodigden voor: (zittend van links naar rechts) Alb. Kapteyn, Lid v/h. Hoofdbestuur der Kon. Ned. Ver. v. Lucht.; W. J. G. Umbgrove, Chef v/d. Marinestaf; Jhr. G. A. A. Alting von Geusau, Minister van Oorlog; Jhr. Mr. Ch. J. M. Ruys de Beerenbrouck, Minister v. Binnenl. Zaken, Ad. Interim Min. v. Marine; A. A. H. W. König, Minister van Waterstaat; W. F. Pop, Generaal-Majoor, Souschef Generale Staf; Prof. L. A. van Royen, Voorzitter v/h. Munitie-Bureau; (staande v. l. n. r. 1ste rij) Ir. F. D. Pigeaud, Ir. b/d. Rijks-Studiedienst; Mr. J. F. Schönfeld, Chef Afd. Handel v/h Dept. v. Waterstaat; A. F. M. Hoog, Kapt. N.-I. L., Vertegenwoordiger Dept. v. Kol.; Ir. F. Begemann, PHzn., w. i. Rijks-Nijverheids Consulnt; W. de Vlucht, Wethouder Publ. Werken, A'dam; Ir. A. van Driel, Ir. b/d. Scheepvaart Inspectie, Den Haag; A. W. Bos, Dir. Publ. Werken, A'dam; Mr. A. J. L. van Beeck Calkoen, Referendaris Min. v. Onderwijs; Ir. J. A. Hoekstra, bi. b/d. Marine; Dr. Ir. E. B. Wolff, Dir. v/d. Rijks-Studiedienst; Kol. F. W. Groeneboom, Dir. Marine-Etabl., A'dam; Overste G. H. C. Cremer, Gen. Staf; Maj. H. Walaardt Sacré, Comm. L. A.; A. H. G. Fokker, vliegenier; Prof. Dr. E. van Everdingen, Dir. K. N. M. I.; Kapt. de Kreuk, Mun.-Bur.; K. van Berkel, werktuigk.; A. ten Broecke Hoekstra, Luit. ter Zee 1ste kl., Adj. Min. v. Marine; Overste H. J. Fürstner, Hoofd IVde Afd. Dept. v. Oorl.; H. Steensma, Off. Mach. 1ste kl. M. L. D.; Lt.-Kol. E. F. Insinger, Hoofd IIde Afd. Dept. v. Oorl.; Kapt. Jhr. W. Roëll, Adj. Min. v. Oorl.; (staande v. l. n. r. 2de rij) D. Vreede, Comm. M. L. D.; Ir. J. C. G. Grasé Jr., Ir. b/d. Rijks-Studiedienst; Ir. B. Stephan, Ir. b/d. L. A.; Kapt. F. A. van Heyst, vliegenier; E. Fuld, Bibliothecaris Kon. Ned. Vereen. v. Lucht.; (staande v. l. n. r. 3de rij) H. Wijnmalen, Dir. N.V. „Trompenburg”; Ir. L. van Ewijk, Ir. b/d. Rijks-Studiedienst.

Bron: Het Vliegveld (1919)

In het maandverslag over 1918² schrijft Wolff dat eind 1918 de vliegtuigen van “De Havilland” en van “Fokker” in tekening zijn gebracht, gevolgd in 1919 door de “S.E. 5”, de “Friedrichshavens”, de DFW, de LVG, de Hannover, de Bristol Fighter en de H.4.

Wolff brengt zelf regelmatig een bezoek aan Soesterberg, onder meer om een oogje te houden op de voortgang van het maken van tekeningen. Daarover schrijft hij bezoekverslagen³.

² Maandverslagen van de Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart; deel 1: 1918, 1919 en 1920 (museumpublicatie 2010-01).

³ Nationaal Archief, Den Haag, Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart, 1918-1937, nummer toegang 2.16.80, inv.nr. 50.



DH9 verkenner.

Vervolg 95 jaar geleden ingebruikname RSL

Bij twee van die bezoeken treft hij Pinke niet aan, omdat die vanwege (kennelijk door Grasé verleend) ijsverlof op 3 en 11 februari 1919 afwezig was. Uit de verslagen blijkt dat verschillende geïnterneerde toestellen naar Gilze Rijen zijn overgebracht, waaronder een zestal verschillende Albatrossen. Het opmeetwerk door de RSL op Soesterberg lijkt eind 1919 te zijn gestopt. Zowel uit de maandverslagen als uit de verslagen van Soesterberg blijkt dat zowel de Luchtvaartafdeling als de Studiedienst zeer veel profijt hebben gehad van de bestudering van de geïnterneerde vliegtuigen. Ook de vliegtuigfabriek Trompenburg profiteerde van deze informatie. ■



Bristol Fighter.

IN-MEMORIAM IRIS KOENE

Het nieuwe jaar was nog maar net begonnen toen we het droevige bericht ontvingen dat Iris Koene plotseling was overleden. Ze verscheen na de vakantie rond Kerstmis 2013 niet meer op haar werk bij het NLR en werd thuis aangetroffen. Het heeft bij velen bij het NLR en bij de museumstichting grote indruk gemaakt. Voor het museum was Iris een grote steunpilaar, die bijvoorbeeld alle tot nog toe uitgebrachte nieuwsbrieven heeft vorm gegeven. Juist voor haar overlijden had ze nummer 50 gemaakt. Zij heeft er daarnaast ook voor gezorgd dat de museumstichting verschillende publicaties kon uitgeven, zoals over Wolff, de eerste directeur van de RSL, over de Kolibrie helikopter, de serie van 11 maand- en kwartaalverslagen van de RSL, Verslagen en Notities over het NLL gedurende de Tweede Wereldoorlog en als laatste de publicatie over Windtunnels en Windtunnelmetingen bij de RSL en het NLL. Waar mogelijk paste zij dit werk, zoals het vormgeven van de nieuwsbrieven in binnen haar dagelijkse



taak. Daarover bestonden goede afspraken met het NLR. De grotere eenmalige projecten zouden daarvoor te veel tijd kosten. Vandaar dat Iris hieraan thuis werkte in haar eigen tijd. Door deze betrokkenheid bij het museum zijn tot dusver onbekende historische terreinen voor altijd toegankelijk geworden. Wij zijn haar daarvoor veel dank verschuldigd.

Omdat ze door iedereen bij de museumstichting als een bijzondere vrijwilliger werd gezien werd in Nieuwsbrief 34 van december 2009 een interview met haar geplaatst. Daarin konden we ook kennis nemen van wat Iris heeft gedaan voordat ze in 1993 bij het NLR in dienst trad.

Iris wordt erg gemist, als een warm en betrokken collega bij het NLR, maar ook als een bijzondere vrijwilliger bij het museum. ■

KEES BAKKER

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 € 125,00. Met uw donatie steunt u onze stichting bij het opbouwen en inrichten van het museum en het archief.

Naast 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.

IBAN: NL27 ABNA 0578 8272 04
t.n.v. Stichting Historisch Museum NLR te Amsterdam.

Stichting Historisch Museum NLR, Postbus 90502, 1006 BM Amsterdam
Tel. 020-511 31 13, E-mail museum@nlr.nl, www.nlrmuseum.nl