



3 | Vliegkamp Boeing 307 Stratoliner in 1939

Twee museumvrijwilligers waren in juni bij het Boeing archief en woonden de herdenking bij van ir. A.G. von Baumhauer.

5 | Komst van de DC-2, werk voor de RSL

De in Waalhaven aangekomen PH-AJU wordt door dr. Van der Maas beproefd. De rol van de RSL is onderwerp van gesprek tussen Plesman en Fokker.

9 | Aanvullen van RSL rapporten collectie

De bibliotheek van de TU-Delft blijkt te beschikken over RSL-rapporten die in het museumarchief ontbreken. In de lijst staat welke dat zijn.

VAN DE VOORZITTER

Op 19 maart vond het jaarlijkse overleg plaats met de directie van het NLR. Een door het museumbestuur opgestelde nota met betrekking tot een toekomstige NLR-expositie in gebouw 10 leidde nog niet tot een discussie, waarop we hadden gehoopt. Wel werd ons gevraagd een zogenaamd "vlekkenplan" te maken voor zo'n expositie, die volgens de directie het huidige museum moet vervangen. Wij hebben dit op ons genomen omdat hiermee een mogelijkheid ontstond om de discussie met de directie op gang te krijgen. Een eerste versie van het vlekkenplan is op 11 juni met de directie besproken en is positief ontvangen. Er zijn hierin mogelijkheden om op beperkte manier de historie van het NLR een plek te geven. De gesprekken hierover zullen worden voortgezet.

De donateurs konden tijdens de donateursbijeenkomst op 5 april kennis maken met het nieuwe Nationale Militaire Museum, NMM. De heer Jan Janssen, voormalig directeur van het bekende Militaire Luchtvaart Museum (MLM) in Soesterberg, gaf een inkijk in de opzet en de bouw en inrichting van het NMM, dat voortkomt uit het MLM en het Legermuseum in Delft.

Enkele weken later op 23 april waren de vrijwilligers bij elkaar gekomen om te luisteren naar de stand van zaken met betrekking tot de toekomst van het museum. Het bestuur had hen daarvoor uitgenodigd omdat de ontruiming van het museum steeds dichterbij komt. Aan de hand van een presentatie werd in het kort ingegaan op de historie van het museum vanaf 1985.

Veel aandacht werd besteed aan de periode vanaf 2010 toen de eerst aanwijzingen kwamen van de nieuwbouwplannen van het NLR. Daarna begon het telkens duidelijker te worden dat er voor het tentoonstellen van het erfgoed van het NLR in het huidige museum in de toekomst geen plaats meer zou zijn bij het NLR zelf. Naar het oordeel van het bestuur heeft het veel te lang

geduurd voordat de vrijwilligers en de donateurs konden worden ingelicht over de reden van dit besluit van de NLR directie. Dit gebrek aan duidelijkheid en openheid naar de museumstichting, die toch een formele relatie heeft met het NLR, is door bestuur en vrijwilligers nooit begrepen, maar heeft niet geleid tot een aantasting van hun motivatie.

De nieuwsbrief geeft een verslag van een interessante reis naar Seattle in de Verenigde Staten door bestuurslid DirkJan Rozema en vrijwilliger Ronald Dijkstra. Vanuit hun betrokkenheid bij de realisering van het boek over Albert von Baumhauer en zijn noodlottige vlucht met een Boeing 307 Stratoliner in 1939 (zie ook nieuwsbrief nr 51) hebben zij samen met een aantal nabestaanden van Von Baum-

hauer de plaats van het ongeval bezocht. Daar werd een gezamenlijke herdenkingsceremonie gehouden.

De Commissie van Donateurs is voortgegaan met de gesprekken met mogelijk geïnteresseerden in een extern museum voor lucht- en ruimtevaarttechniek buiten het NLR. Deze eerste ronde van gesprekken is nagenoeg afgerond. Dan zal verder worden gesproken en worden geprobeerd in een volgende stap het plan verder te concretiseren. ■

KEES BAKKER



Rod Scurlock (89) uit het Amerikaanse Alder, ooggetuige van de vliegkamp in 1939, vertelt met een model van de Boeing 307 Stratoliner in zijn handen wat hij daarvan heeft gezien.

DONATEURSBIJENKOMST OP 5 APRIL 2014

In zijn welkomstwoord memoreerde de voorzitter, Kees Bakker, het feit dat, precies op de dag van deze bijeenkomst, 95 jaar geleden de Rijks Studiedienst voor de Luchtvaart (RSL) officieel werd opgericht. Hij schetste daarna kort de situatie bij het museum van dat moment en wat er wordt ondernomen door het bestuur, samen met de commissie van donateurs, om te proberen het museumvergoed bij elkaar en toegankelijk te houden.

Vervolgens werd de spreker geïntroduceerd, dr. Jan Janssen, militair historicus, die vele publicaties op zijn naam heeft. Hij is werkzaam bij de projectorganisatie Defensiemusea bij het ministerie van Defensie. Hij was de laatste directeur van het bekende Militaire Luchtvaart Museum (MLM) in Soesterberg, waarbij hij in totaal 14 jaar betrokken is geweest. Het MLM is in juli 2013 gesloten voor het publiek, maar gaat verder in een andere vorm en een ander concept. Dit concept was het onderwerp van de lezing met als titel: "Nationaal Militair Museum; een nieuwe bestemming voor de vliegbasis Soesterberg".



Jan Janssen presenteerde een interessante lezing.

In 2006 werd het besluit genomen om te komen tot een herinrichting van de Defensiemusea, die op dat moment bestonden. Er moest een fusie komen van het Legermuseum in Delft en het Militair Luchtvaart Museum tot een Nationaal Militair Museum (NMM) op één locatie, namelijk Soesterberg. Het Marinemuseum in Den Helder, het Mariniersmuseum in Rotterdam en het Marechausseemuseum in Buren zouden om verschillende redenen op hun locatie blijven. In de nieuwe situatie maken deze vier musea deel uit van de nieuwe vormen stichting Defensiemusea. Wat betreft de militaire luchtvaart is veel van de geschiedenis van de, inmiddels opgeheven, Marineluchtvaartdienst ondergebracht in de Traditiekamer op het Maritieme Vliegveld De Kooy. Deze maakt deel uit van het Marinemuseum.

De vliegactiviteiten op de vliegbasis Soesterberg begonnen al in 1910. In 1913 werd de (militaire) Luchtvaartafdeling opgericht. Deze is de voorloper van de huidige Koninklijke Luchtmacht. De sluiting van de vliegbasis was in 2008. Het nieuwe NMM komt tot stand binnen een Publiek Private Samenwerking (PPS) tussen Defensie en het bedrijfsleven. Op 8 mei 2012 is een contract getekend met de firma Heijmans.

Gebak ter gelegenheid van het 95-jarige bestaan van het NLR op 5 april.

Deze is verantwoordelijk voor het ontwerp, de bouw, de inrichting van het museum en de exploitatie, gedurende 25 jaar. De opening van het NMM, dat de afmetingen 250x110x17 m heeft, is voorzien voor 2014. Er worden jaarlijks 200.000 bezoekers verwacht op een terrein van 45 ha op de voormalige basis. Bij het ontwerp van het NMM is veel aandacht besteed aan de inpassing in de bestaande landschappelijk omgeving.

Het concept en het ontwerp van het NMM komt tot uitdrukking in zes thema's:

- *Nederland en de wereld*
- *de wereld van de krijgsmacht*
- *militairen in de schijnwerper*
- *de wereld van de techniek*
- *operaties en nationale taken*
- *samenleving en krijgsmacht.*

Zij hebben als hoofddoel de maatschappelijke relevantie van de Krijgsmacht te laten zien aan een breed publiek. Daarvoor is ook een "mid-delenhal" ingericht waar, verdeeld in vier tijdperken, met betrekking tot Defensie een overzicht wordt gegeven van de gereedschappen, machines, systemen en de gevolgen van de

automatisering. Maar ook is er een educatief eiland in het NMM. In de grote hal zijn verschillende van de vliegtuigen uit het MLM aan het dak gehangen. Andere en grotere vliegtuigen zijn buiten opgesteld.

Het samengaan van het Legermuseum met het MLM betekent voor de vrijwilligers en de donateurs of vrienden van beide musea een grote verandering. Voor velen is het wennen aan de gedachte dat straks misschien een vliegtuig boven een tank hangt.

In zijn dankwoord zei de voorzitter dat Jan Janssen op het goede moment een belangrijke lezing heeft gehouden over een onderwerp dat zeer actueel is, ook bij de museumstichting van het NLR. Hoe om te gaan met grote veranderingen in de omgevingswereld, die maken dat het oorspronkelijke concept van je museum moet worden herzien? De spreker heeft laten

zien dat een gezamenlijke wil om tot een nieuwe opzet te komen iets zeer waardevols kan opleveren. Als dank werd hem daarvoor de gebruikelijke vloeibare versnapering aangeboden. Vervolgens begaf het gezelschap zich naar de foyer, waar een traktatie klaar stond in verband met de eerdergenoemde verjaardag van het NLR. Daar werd de bijeenkomst voortgezet met gesprekken en een bezoek aan het museum. ■



Vliegkamp Boeing 307 Stratoliner op 18 maart 1939

Archiefonderzoek en herdenking

Op zaterdag 18 maart 1939 verongelukte bij Seattle het prototype van de Boeing 307 Stratoliner met aan boord 10 personen, waaronder de Nederlanders Albert von Baumhauer (Luchtvaartdienst) en Pieter Guilonard (KLM). Twee museumvrijwilligers, Ronald Dijkstra en DirkJan Rozema, waren begin juni in Seattle om bij de Boeingarchieven in documenten na te gaan hoe de ramp heeft plaatsgevonden en op welke plaats precies. Enkele dagen later waren zij met het gezelschap van nabestaanden van Von Baumhauer op de rampplaats om, ruim 75 jaar na de ramp, hun overleden grootvader te herdenken.

In Nieuwsbrief 51 is aandacht besteed aan de noodlottige reis van Albert von Baumhauer naar Amerika. Hij ondernam die reis samen met ir. C.A.F. Falkenhagen, een collega van de Luchtvaartdienst om een aantal vliegtuigfabrikanten te bezoeken.

De rampzalige afloop van de testvlucht met de Boeing 307 Stratoliner is onderdeel van het boek dat thans wordt geschreven over Von Baumhauer. Over die testvlucht waren een aantal vragen die alleen konden worden beantwoord door te zoeken in de archieven van Boeing in de betreffende dossiers. Begin 2014 werd door tussenkomst van Maarten Kluit, de zoon van oud-medewerker Piet Kluit) contact opgenomen met Mike Lombardi, de archivaris van het Boeingarchief, die meldde dat hij daarover een aantal bijzonderheden kon laten zien. Daarop besloten Ronald en DirkJan dat archief te bezoeken. De datum werd afgestemd met het bezoek dat de nabestaanden (kleinkinderen van Von Baumhauer) zouden brengen aan Seattle, te weten begin juni 2014.

Het bezoek aan het archief nam twee dagen in beslag. Omdat Mike Lombardi afwezig was nam zijn plaatsvervanger Tom Lubbesmeyer zijn rol over. Het Boeing archief maakt deel uit van een groot gebouw dat staat op een bedrijventerrein in de plaats Bellevue bij Seattle.



Tom Lubbesmeyer (links) van de "Boeing Historical Archives" beantwoordt in zijn kantoor de vragen van Ronald Dijkstra.



Plattegrond van de omgeving van de rampplaats, samengesteld uit de kadasterkaart uit 1939 (zwart), de kaart met de aangetroffen brokstukken (rood) en de plattegrond van google maps.

De romp van de Stratoliner is neergekomen ter plaatse van de rode cirkel, in het huidige stuwmeer.

Het archief bevindt zich in een grote kelder en mag door bezoekers niet worden betreden. Wel het kantoor waar de stukken kunnen worden ingezien. De ruimten zijn sinds 9-11 zwaar beveiligd.

De eerste bezoekdag kwamen de ongevallendossiers aan bod. Deze bestaan vooral uit gespreksverslagen met deskundigen en met ooggetuigen. De plek van de ramp kon worden teruggevonden aan de hand van een schets met daarop vermeld de wrakstukken waarop ook enkele wegen waren te zien. Die schets is vergeleken met een eveneens in dat archief aanwezige kadasterkaart uit 1939 die de omgeving liet zien met het plaatsje Alder, waarop wegen en een spoorlijn waren aangegeven. Ook de percelen met namen van grondeigenaren zijn daarop vermeld. Echter, de toenmalige plaats Alder (ca. 100 km zuidelijk van Seattle), bestaat niet meer omdat er in 1940 een stuwmeer met stuwdam is aangelegd. Het oude Alder is daardoor ondergelopen. Het nieuwe Alder ligt hoger en bestaat uit een handvol huizen.

Die nieuwe situatie maakte het niet eenvoudig om uit te zoeken waar het vliegtuig moet zijn neergekomen. De techniek bood uitkomst. De eerdergenoemde schets en de kadasterkaart werden gedigitaliseerd en digitaal "op elkaar gelegd". Het resultaat werd gematched met de tegenwoordige plattegrond, ontleend aan google maps. Toen werd duidelijk dat de rampplaats zich bevindt in het tegenwoordige stuwmeer, niet ver van de zuidelijke oever. ➤

Vervolg Vliegcramp Boeing 307 Stratoliner

Ronald en DirkJan bezochten enkele dagen na hun archiefonderzoek de plaats Alder en reden zo dicht mogelijk naar de plaats bij het meer waar het vliegtuig moet zijn neergekomen. Het is daar nogal ruig terrein en er staan enkele woningen. De bewoonster van de eerste woning bracht hen naar een familie op een naburig perceel. Dat waren Bob en Linda Miller. De vader van Linda was Rod Scurlock, die het ongeluk als 14-jarig kind heeft zien gebeuren. Bob en Linda waren bereid om de nabestaanden van Von Baumhauer de daaropvolgende week te ontvangen. Rod Scurlock (89 jaar) zou er dan ook bij kunnen zijn.

Op 3 juni vond de eerste kennismaking plaats met een aantal naar Seattle gereisde nabestaanden (10) van Albert von Baumhauer, in een huis aan Lake Washington bij Seattle. Ronald hield daar op verzoek van Frans Klein, een van de nabestaanden, een lezing voor de groep over de ramp met het vliegtuig en over de ontwikkeling van Boeing vliegtuigen omstreeks die periode. Vervolgens vertrok het gezelschap naar Everett waar de productie- en montagehallen van de Boeing 747, 777 en 787 zich bevinden. Een door Boeing georganiseerde rondleiding over het terrein gaf een overweldigende indruk.



Een aantal van de nabestaanden van Albert von Baumhauer rond ooggetuige Rod Scurlock, bij de oever van het Lake Alder waar hun grootvader op 18 maart 1939 is verongelukt.

V.l.n.r.: Gonne van Marwijk Kooy, Maydo van Marwijk Kooy, Frans Klein, Joan van Marwijk Kooy, Hester van Marwijk Kooy, Rod Scurlock, Gonne Klein, Albert van Marwijk Kooy

Daarna ging het gezelschap naar het Olympic hotel in downtown Seattle, waar in de foyer een borrel werd gedronken. In dat hotel hebben Von Baumhauer en Guilonard op 17 maart 1939 een gesprek gevoerd met de technische staf van Boeing waarbij de bijzonderheden over hun testvlucht de volgende dag zijn besproken.

Donderdag 5 juni reed het gezelschap naar Alder en werd daar verwelkomd door de Millers en door Rod Scurlock. Na de kennismaking werd besloten om een weg te banen door de dichte bebossing naar het meer om daar een plek te vinden om te gedenken. Op een geschikte plaats werden meegebrachte planten ingegraven, waarbij geplaatst werden een foto van Albert von Baumhauer en een op Everett aangeschaft vliegtuigmodel van de Boeing 307 Stratoliner. Het was een intieme bijeenkomst die bij de nabestaanden enige emotie te weeg bracht. Vervolgens gooide ieder een pioenroos in het water van het meer, vlakbij de rampplaats. Een van de nabestaanden sprong spontaan in het water en bracht haar roos naar de precieze plek. De bijeenkomst werd afgesloten met een picnic.



Plek in het bos vlak bij de rampplaats waar planten werden ingegraven en waar een korte herdenking plaatsvond.

Het waterniveau van het stuwmeer is in de maanden oktober en november doorgaans wat lager.

De rampplaats is dan toegankelijk. Een van de omwonenden heeft er ooit een vliegtuigonderdeel gevonden. Dat onderdeel is getoond tijdens de bijeenkomst.

De tweede dag in het archief leverde nog veel informatie op over het onderwerp waarover Ronald tijdens de komende donateursbijeenkomst een lezing zal houden. Maar er kwamen ook grote hoeveelheden foto's uit het archief waarvan een gedeelte is gefotografeerd.

Tijdens de reis naar Seattle hebben Ronald en Dirk-Jan twee dagen het Museum of Flight bezocht, op het Boeing Field. Daar is de Boeing fabriek ooit begonnen. Nog steeds zijn er talloze gebouwen van Boeing aanwezig en vinden er testvluchten plaats van diverse typen Boeing vliegtuigen.

Het Museum of Flight bestaat uit verschillende hallen met daarin vliegtuigen en een "full size" dummy van Space Lab. Op een platform staan de eerste B-747, een Concorde van British Airways, de Boeing 707 (de vroegere Airforce 1), een Super Constellation en de eerste B-737 die later gebruikt werd door de NASA. Het was een bijzonderheid die vliegtuigen van nabij en in enkele gevallen van binnen te bekijken.

In een apart gebouw ("The Barn", het nagebouwde gebouw waar Boeing ooit is begonnen op Boeing Field) bevindt zich een goed gedocumenteerde hoeveelheid informatie over de historie van de Amerikaanse vliegtuigindustrie, waarin de rol van Boeing de overhand heeft.

Het archief (of "library") van het museum is ook bezocht. Helaas was de collectie van foto's nog niet toegankelijk vanwege reorganisatie.

De ceremonie met de nabestaanden van Albert von Baumhauer krijgt een plaats in het boek, dat over zijn leven gaat. Dit boek is thans in bewerking en zal in het voorjaar van 2015 verschijnen. ■

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

DEEL 8

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 zevental artikelen over de voorgeschiedenis wordt in dit deel ingegaan op de eerste beproeving van de PH-AJU die net twee weken daarvoor in Nederland is gearriveerd. De bezwaren tegen de opstelling van de RSL inzake het overleggen van tekeningen en berekeningen van vliegtuigen komen openlijk ter sprake tijdens een gesprek tussen de leiding van KLM en Fokker. Evenals de redenen voor Anthony Fokker om nog niet over te gaan op metaalbouw.



De PH-AJU wordt getransporteerd van het schip naar luchthaven Waalhaven. (bron: collectie Noel Jackling)

Eerste weken van de PH-AJU in Nederland

In de nacht van 12 op 13 september 1934 arriveert de Uiver per S.S. Statendam in de haven van Rotterdam waar het direct wordt ontladen en in Waalhaven wordt geassembleerd. Volgens het logboek van de Uiver heeft het vliegtuig in Amerika al ruim 30 uur gevlogen als het in Nederland arriveert en vliegt het de eerste weken diverse trajecten in binnen- en buitenland. De vliegers zijn gedurende die weken steeds Parmentier en Moll. Op 28 september ontvangt de eerste DC-2 van de KLM de naam Uiver.

Proeven door de RSL aan de PH-AJU

RSL-rapport V-718 bevat het verslag van de proeven met de PH-AJU, uitgevoerd op 1 oktober 1934. De proeven werden gevlogen door de heren Parmentier en Moll en waargenomen door dr. Van der Maas. In verband met de aanvraag van de KLM om het totaalgewicht te verhogen van 8200 kg naar 8700 kg zijn aan- en uitlooptmetingen verricht. De overige meetvluchten betroffen snelheidsmetingen op 3600 m en 1700 m hoogte, het vliegen op steeds de linker- of de rechtermotor, en snelheidsmetingen op 100 m hoogte. Verder zijn overtrekproeven gehouden.

De bevindingen in het rapport zijn als volgt samen te vatten:

- De vliegeigenschappen zijn in sommige opzichten niet bijzonder mooi (de stuurkrachten zijn groot, het toestel wordt gemakkelijk overstuurd, het vliegen in remous zal vrij vermoeiend zijn, het toestel is vlot overtrekbaar)
- De opstelling (plaatsen) van de vliegers zijn zeer gunstig
- De opstelling van de instrumenten is zeer overzichtelijk.
- De verlichting van de instrumenten is zeer goed.
- Bij ingetrokken landingsgestel en bij afsluiten van gas gaat een claxon loeien.
- Bij uitgetrokken landingsgestel en bij een lege tank branden rode lampjes.
- Omdat er zoveel is te doen en na te gaan bij start en landing is het aan te bevelen in de cockpit een lijst aan te brengen, waarop de te verrichten handelingen en controle is aangegeven.
- De bediening van het landingsgestel en de kleppen is zeer eenvoudig.

Waartoe dit onderzoek heeft geleid is uit de archiefstukken niet af te leiden. ➤

UIT HET RSL-JAARVERSLAG OVER 1934

Met een toestel van het type DC-2 werden prestatietmetingen verricht. Tevens werd nagegaan hoe de start- en landingseigenschappen by een bepaald gewicht waren (V.718).

Naar aanleiding van de versterkingen van de staartvlakken, die aan het Douglas-vliegtuig DC-2 noodig waren om zyn sterkte te doen beantwoorden aan de R.T.L.-eischen en op grond van het bezwaar, dat by grootere vliegtuigen de stuurkrachten, volgende uit de voorgeschreven staartvlakbelastingen grooter worden dan uitoefenbaar moeten worden geacht, werd door de Fokkerfabriek op wyziging van de sterkte-eischen voor staartvlak-

ken aangedrongen. Na besprekingen met een vertegenwoordiger der Fokkerfabriek werd overeenstemming bereikt tusschen Fokkerfabriek en R.S.L. over nieuwe staartvlakkenvoorschriften. Hierby werd onderscheid gemaakt tusschen de belastingen in de ongestoorde vlucht, en de daarop te superponeeren belastingen tengevolge van gestoorde luchtstreaming of van roeruitslag. De mogelijkheid werd opengesteld deze laatste te ontleenen aan de maximaal uitoefenbare stuurkracht, mits de gegevens over de drukverdeeling voldoende betrouwbaar zyn om de afleiding van den totalen staartlast uit het roermoment te wettigen. Het concept voor R.T.L.-wyziging werd in dit opzicht herzien.

Overleg KLM met Fokker

Op 26 oktober 1934 vindt op hoog niveau overleg plaats tussen KLM en Fokker. De aanleiding is de wens van de KLM om 14 DC-2 toestellen aan te schaffen en Fokker wordt verzocht 2 offertes te maken. Eén voor 14 compleet uitgeruste toestellen en de ander voor de levering van rompen en vleugels, waarbij de KLM zorgt voor de verdere afwerking. Hiervoor is nog wel overleg met de RSL nodig. Tijdens dit overleg spitst de discussie zich toe op de prijs van de DC-2, die naar het oordeel van Plesman veel te hoog is. Fokker wil meer waardering van de KLM voor zijn werk daar waar hij die in het buitenland wel zegt te krijgen. Kennelijk om toch weer een onderwerp te belichten waarover men het wel eens is, richt de discussie zich op de aflevering van de F.36 en op de rol van de RSL, waarvan geen vertegenwoordiger aan het overleg deelneemt.

Hr. Fokker: "Het feit dat de F.36 nog niet kon worden afgeleverd is mede hieraan te wijten dat de RSL de door Fokker verstrekte gegevens niet voldoende snel verwerkt".

Hij wijst op het bewijs van gelijkstelling voor de DC-2, dat eerst na 8 maanden kon worden afgegeven.

Hr. Fokker: "In het algemeen stelt de RSL veel te zware eisen. Wat betreft de DC-2 verlangt zij zelfs, dat de juist-

heid van de rekenmethode, waarmee de gegevens voor dit toestel verkregen zijn, door Fokker wordt aangetoond. Op die manier is vlot handelen onmogelijk. Bovendien geeft de uitstekende ervaring, die met deze toestellen in het buitenland is opgedaan, meer de overtuiging van hun deugdelijkheid dan dikke bundels papier dat zouden kunnen doen. Ook zonder RSL zouden fabrikanten en ondernemers voldoende verantwoordelijkheidsgevoel hebben om de veiligheid voor het luchtverkeer op de juiste wijze te verzorgen".

Hr. Stephan: "In deze kwestie zitten exploitant en fabrikant in dezelfde positie".

Hr. Guilonard: "De exploitant heeft de RSL nodig om de fabrikant te controleren".

Hr. Fokker vindt het ten enenmale onjuist dat in de RSL zowel een adviserend als een controlerend orgaan zijn samengebonden. Hr. Plesman erkent dat wat meer vlotheid van de zijde van de RSL zo nu en dan inderdaad gewenst kan zijn. De RSL is tijdig gewaarschuwd dat ook in Holland metalen luchtvaartuigen in gebruik genomen zouden worden en heeft zich daarop ruimschoots kunnen voorbereiden. Hr. Fokker meent dat al veel gewonnen zal zijn wanneer de RSL er toe zou kunnen komen haar oordeel niet langer te baseren op berekeningen maar op de in het buitenland opgedane ervaring.

Uitvoer	Montage	DEEL		BEGRIJNING		Duur van de reis		IN REIS		Vliegtijd in de toestand		Hoeveelheid in tank	
		van	naar	Naam	Functie	aan	af	aan	af	aan	af	aan	af
13 September 1934					Transport			30 48		30 48			
in het vliegtuig de Rotterdam in de overtocht gekomen en daarna gemonteerd, en tevens radio-installatie ingebouwd.													
19-9-34								30 48		30 48			
19-9-34					Prof. Adam Plesman, MfH			31 20		31 20			
19-9-34								33 03		33 03			
22-9-34					Adam Plesman, MfH			33 03		33 03			
22-9-34					Adam Plesman			34 17		34 17			
22-9-34					Plesman			34 46		34 46			
22-9-34					Plesman			35 28		35 28			
Totaal													
								35 28		35 28			

Opvatting Fokker over metaalbouw

Tijdens het bovengenoemde gesprek tussen KLM en Fokker op 26 oktober brengt hr. Fokker het volgende naar voren: Het buitenland geeft duidelijk te zien dat metaalbouw een zeer kostbare zaak is. Farman bouwt zowel hout als metaal, doch de bouwkosten zijn in het laatste geval ongeveer 30% hoger. Men moet ook niet uit het oog verliezen dat de metaalbouwers in het algemeen van regeringswege gesubsidieerd worden. De Fokkerfabrieken beschikken ook niet over eigen ervaring met metaalbouw en het is dus niet mogelijk reeds nu alle gegevens te verstrekken waarover de KLM de beschikking wenst te hebben. Bij Douglas kan men zich eerst nu langzaam een beeld beginnen te vormen van de aan deze bouw verbonden kosten. Nu het buitenland de bezwaren van de metaalbouw zo duidelijk te zien heeft gegeven wil de Nederlandse Vliegtuigenfabriek voorzichtig zijn. Wanneer de KLM en eventueel ook de Marine naar metalen vliegtuigen wil overgaan, wil de hr. Fokker er op wijzen dat dit veel meer kosten met zich mede brengt, ook op het gebied van onderhoud en reparaties. De metaalbouw is bovendien pas mogelijk wanneer grote series aangeschaft worden. De Nederlandse Vliegtuigenfabriek zal, omdat zij daartoe gedwongen wordt, metaal gaan bouwen, doch zij zal haar oude methode niet loslaten. ■

Uitvoer	Montage	DEEL		BEGRIJNING		Duur van de reis		IN REIS		Vliegtijd in de toestand van de bemanning	Hoeveelheid in tank	
		van	naar	Naam	Functie	aan	af	aan	af		aan	af
		aan	af	aan	af	aan	af	aan	af		aan	af
1-10-34	Landings	Prof. Adam	Plesman	MfH	Transport	40 09	40 09					
-	-	Prof. Adam	Plesman	MfH	238	43 31						
-	-	Prof. Adam	Plesman	MfH	163	44 34						
3-10-34	-	Adam Plesman	Plesman	MfH	44 34	44 34						
-	-	Landings	Plesman	MfH	145	46 19						
-	-	Landings	Plesman	MfH	45	47 04						
-	-	Landings	Plesman	MfH	231	49 35						
-	-	Landings	Plesman	MfH	45	50 20						
4-10-34	-	Adam Plesman	Plesman	MfH	46	50 46						
-	-	Adam Plesman	Plesman	MfH	14	51 11						
5-10-34	-	Adam Plesman	Plesman	MfH	51 11	51 11						
-	-	Adam Plesman	Plesman	MfH	157	52 57						
-	-	Adam Plesman	Plesman	MfH	232	53 23						
Totaal						55 23	55 23					

Twee eerste pagina's van het logboek van de PH-AJU na aankomst in Rotterdam.

(bron: collectie Ed Nolte)

Bronnen: Museumarchief (RSL-rapport V-718), Collectie John Greuter, Nationaal Archief, Douglas DC-2 (N. Geldhof en P.C. Kok)

VRIJWILLIGERSBIJEENKOMST OP 23 APRIL 2014

De jaarlijkse bijeenkomst van de vrijwilligers uit de Noordoostpolder en Amsterdam had dit jaar een bijzonder karakter. Meestal wordt een bezoek gebracht aan een museum of wordt een ander interessant doel gekozen. Dit moet dan op een redelijke reisafstand liggen voor alle vrijwilligers. In de achterliggende jaren was het nog steeds mogelijk geweest om iets te vinden dat aan beide voorwaarden voldeed. Dit jaar bleek dat dit steeds moeilijker wordt. Maar er was nog een andere reden om een andere invulling te geven aan de vrijwilligersbijeenkomst. De grote veranderingen met betrekking tot het museum komen snel dichterbij. Het bestuur had de vrijwilligers daarom, als naast betrokkenen, bij elkaar geroepen om ze bij te praten over de stand van zaken. Dit gebeurde in de foyer van het museum.

De voorzitter sprak bij aanvang zijn grote waardering uit voor de vrijwilligers. Zij hebben de tegenwind, die de laatste jaren in het museum was opgestoken, getrotseerd. Door hun inzet is de waarde van het NLR museum flink vergroot en kan er met recht worden gesproken van een museum, waarin het NLR erfgoed is ondergebracht.

Aan de hand van een presentatie door DirkJan Rozema passeerde de historie van het museum de revue. Er werd stil gestaan bij de opening van het museum in 1985 door prof. Gerlach, de toenmalige voorzitter van het NLR bestuur. De oprichting van de Stichting Historisch Museum NLR was in het jaar 2000. Daarmee werd de formele relatie met het NLR vastgelegd. In 2004 was er de toezegging van de directie voor het gebruik van de 1e en 2e etage van gebouw 40. Drie jaar later volgde de opening van het nieuwe museum op de 1e etage door mevrouw Van der Blik. De heer Kraaijeveld, voorzitter van de Raad van Toezicht van het NLR opende in 2010 het museumgedeelte op de 2e etage. Het museumbestuur en de vrijwilligers wisten zich gesteund door de directie. In 2014 was de museumcollectie doorgegroeiwd tot NLR erfgoed, dat als zodanig ook wordt gewaardeerd.

Boven deze positieve ontwikkelingen hangt echter sinds 2010 nog steeds een donkere wolk. Toen kwam binnen het NLR de mededeling over de op handen zijnde nieuwbouw. Er kwam de opdracht aan alle betrokkenen, dus ook aan de museumstichting, om op te geven hoeveel ruimte in de toekomst benodigd zou zijn om de respectievelijke taken uit te kunnen voeren. Door de museumstichting werden de ruimten opgegeven, zoals vastgelegd in de overigens nog steeds

bestaande museumovereenkomst. In 2011 werden de plannen van de architect bekend. Hierin was geen plaats meer voor het museum in het huidige museumgebouw. In het hoofdgebouw was als museum een andere, veel kleinere ruimte aangewezen. Het bestuur heeft diverse bewaarschriften ingediend bij de directie tegen het feit dat zonder enig vooroverleg en onaangekondigd zo werd afgeweken van de opgegeven ruimten. Helaas is op deze bezwaarschriften geen reactie gevolgd, ook niet op herhaalde verzoeken daartoe. Het was voor het bestuur daardoor onmogelijk om vrijwilligers en donateurs uit te leggen waarom deze drastische veranderingen noodzakelijk waren.

In 2013 werd door het directieteam besloten om de plannen van de architect uit voeren. Het bestuur heeft vergeefse pogingen gedaan om gebouwen, die op de

nominatie stonden om te worden gesloopt, te behouden voor het museum. Het werd toen duidelijk dat op het terrein van het NLR geen plaats meer zou zijn voor het NLR erfgoed. Het was juist dit erfgoed dat volgens de statuten van de museumstichting zou moeten worden behouden en toegankelijk blijven. Tijdens het jaarlijkse overleg van het bestuur met de directie was duidelijk geworden dat het NLR een ander museum wilde dat kleiner moest zijn, eigentijdser en meer gericht op het behalen van de commerciële doelstellingen van het NLR. Het zou een expositie moeten zijn met enige plaats voor historische elementen. Deze nieuwe expositie

moet vooral zijn gericht op jongeren, die zich voelen aangetrokken tot de lucht- en ruimtevaart en moet een groter publiek trekken dan het huidige museum. ➤



MEDEDELING VAN HET MUSEUMBESTUUR

De website van het NLR-museum is al meer dan zes maanden niet bijgehouden omdat het NLR voor dat werk geen vervanging voor Iris Koene heeft kunnen vinden. Zoals in de vorige nieuwsbrief is vermeld is Iris eind 2013 plotseling overleden. Er wordt gewerkt aan een oplossing. Slechts weinigen van onze lezers hebben aangegeven de nieuwsbrieven voortaan per email te willen ontvangen. Het verzoek daartoe is gedaan in de vorige nieuwsbrief. Mocht u zich alsnog daarvoor willen opgeven dan kunt u dit melden via museum@nlr.nl. Met de verzending van de nieuwsbrieven per email zal worden begonnen nadat de website van het NLR-museum weer wordt bijgehouden. ■

Vervolg Vrijwilligersbijeenkomst

Sinds 2013 weet het bestuur zich gesteund door de leden van een commissie van donateurs, bestaande uit prof. Gerlach, de heer Emile Wolff en de heer Jan van Doorn, tevens vrijwilliger bij het museum. De taken van de commissie zijn onder andere het zoeken naar een alternatieve locatie voor het museum buiten het NLR, bezien of de museumcollectie bij een grotere organisatie kan worden ondergebracht en het samen met het bestuur meewerken aan de invulling van een nieuw NLR museumconcept. Ook heeft het bestuur de commissieleden gevraagd om de onbevredigende communicatie met de NLR directie te helpen verbeteren. Het bestuur laat zich ook adviseren door andere personen en organisaties, zoals de Vereniging Bedrijf en Historie. Een belangrijke streven is dat de vrijwilligers betrokken blijven ook bij de uitvoering van de toekomstige veranderingen. Bij hen is veel van de historische kennis over het NLR ondergebracht en deze moet niet verloren gaan.

Het bestuur heeft een projectplan opgesteld voor een NLR museum naar een nieuwe toekomst, dat in maart 2014 aan de directie is gepresenteerd. Dit heeft geresulteerd in de vraag van de directie aan het bestuur om een "vlekkenplan" te maken voor een nieuwe NLR expositie. Dit zal in juni met de directie worden besproken. Verder is er door het bestuur een zogenaamde "Road map" geschreven. Deze gaat over hetgeen komt kijken bij de ontruiming van de huidige museumruimten. Het NLR, vanuit zijn "zorgplicht", speelt hierbij een leidende rol.



De presentatie leidde tot verschillende opmerkingen en suggesties van de kant van de vrijwilligers. Zo werd naar aanleiding van een vraag door het bestuur uitgelegd waarom het NLR niet verantwoordelijk kan worden gesteld voor het behoud van het erfgoed. Er werd waardering uitgesproken in de richting van het bestuur voor de inzet om het NLR erfgoed te behouden. Juist tijdens deze bijeenkomst met de vrijwilligers vond op het NLR terrein een bijzondere ceremonie plaats, namelijk het officieel slaan van de eerste paal van het nieuwbouwproject. Op dat moment werd in het museum als onderdeel van de vrijwilligers bijeenkomst een film gedraaid over het slaan van de eerste paal van de nieuwbouw van het NLR, juist voor de Tweede Wereldoorlog. Nog enkele pas ontdekte, unieke films werden vertoond. Na de lunch in de foyer werd dit filmprogramma nog voortgezet. ■

VOORTGANG VAN DE INRICHTING VAN HET MUSEUM

Na de totstandkoming van de expositie over de NLR-vliegsimulatoren in het trappenhuis is door Erik Vermeulen in overleg met Hugo de Jonge een ontwerp gemaakt voor expositiepaneel 32. Frans Idema heeft gezorgd voor de realisering. Het paneel biedt een overzicht van de geschiedenis van de verkeersleidingssimulatoren bij het NLR.

Een deel van de vliegtuigmodellen die het museum vorig jaar gekregen heeft van mevrouw Keuter uit IJmuiden zijn in bruikleen beschikbaar gesteld aan hotel/museum De Rijper Eilanden in De Rijp. Het betreft voornamelijk modellen van militaire vliegtuigen uit de Tweede Wereldoorlog. De modellen worden tentoongesteld in het gebouw waar op de zolderverdieping het modelbouwmuseum is gevestigd. Een klein gedeelte van de modellencollectie is bij het NLR-museum gebleven. ■

Voor meer informatie over het modelbouw-museum van hotel De Rijper Eilanden zie www.derijpereilanden.nl/nl/modelbouw-museum-de-rijper-eilanden.



Het vernieuwde expositiepaneel 32 over Verkeersleidingssimulatoren bij het NLR.

AANVULLEN VAN RSL-RAPPORTEN COLLECTIE

Het museumarchief bevat een groot deel van de RSL-rapporten, die zijn verschenen in de periode 1919-1937. Ze zijn aanwezig als papieren exemplaren of op microfiche. Steeds meer worden die rapporten ingezien door belangstellenden, bijvoorbeeld door luchtvaarthistorici of door schrijvers van luchtvaartboeken. Helaas is die collectie niet geheel compleet. Daarom heeft Jos Slottje, de museumarchivaris, contact gelegd met de bibliotheek van de TU-Delft, René Hagman, die eerder bij het museumarchief op bezoek is geweest. Jos heeft tijdens enkele tegenbezoeken aan de bibliotheek in Delft RSL-rapporten ontdekt die niet in de collectie van het museumarchief voorkomen. Hij kreeg toestemming die rapporten te kopiëren. In eerste instantie heeft hij een aantal RB-rapporten (reisberichten) en V-rapporten (Vliegtuigenafdeling)

meegekregen om deze te kopiëren. Hij verwacht nog vele tientallen andere RSL-rapporten aan te treffen en zal dus nog enkele malen in de bibliotheek in Delft komen.

Van de RSL-rapporten afkomstig uit Delft is bijgaand een overzicht vermeld van nummers, titels en data. Mocht u de rapporten willen inzien neemt u dan contact op met museum@nlr.nl om een afspraak te maken.

Door medewerking van het NLR is het Excel-bestand met de index van rapporten in het museumarchief omgezet in een vorm die via internet doorzoekbaar is. Daardoor zal het binnenkort mogelijk zijn voor belangstellenden buiten het NLR om via de museumwebsite op zoekwoorden (van titels of auteursnamen) rapporten te vinden uit de periode 1919-1961.

Overzicht RSL-rapporten afkomstig uit Delft

Nummer	Titel	Jaar	Mnd	Dag
RB-024	Periodiek bezoek aan het vliegveld "De Kooy" op 18 juli 1921. (Inspectie van verschillende vliegtuigen).	1921	jul	18
RB-028	Verslag R.B.28 betreffende het bezoek aan het vliegveld "Schiphol" op dinsdag 8 november 1921.	1921	nov	8
RB-030	Rapport R.B.30 betreffende het bezoek aan het vliegveld "Schiphol" op 15 november 1921.	1921	nov	15
RB-059	Bezoek aan het vliegveld te Soesterberg op 26 november 1923.	1923	nov	26
RB-059	Bezoek aan het vliegveld te Soesterberg op 26 november 1923.	1923	nov	26
RB-069	Bezoek aan het vliegveld "Waalhaven" op 13 maart 1925 door ir.Kuipers.	1925	mrt	13
RB-070	Bezoek van ir.v.Baumhauer op woensdag 25 maart 1925, aan het vliegveld "De Kooy".	1925	mrt	25
RB-078	Bezoek aan de motorenafdeling van de K.L.M. Op 3 juli 1925 door ing.Kuipers.	1925	jul	3
RB-079	Onderzoek naar de controle op de Junkers-vliegtuigen der N.V. Nederlandsche Wereldverkeersmaatschappij.	1925	aug	17
RB-081	Periodiek bezoek aan het Vliegveld Schiphol.	1925	aug	26
RB-097	Bezoek aan het Vliegveld Waalhaven op 9 november 1925. Toestand in bedrijf zijnde vleugels.	1925	nov	9
RB-140	Rapport betreffende de door de K.L.M. in 1927 geleverde ton-kilometers (27 maart 1928).	1928	mrt	27
RB-156	Bezichtiging van het vliegtuig, type F.190, der Farman-fabrieken.	1929	mrt	20
RB-167	Enkele opmerkingen over de luchtvaarttentoonstelling juni 1929 te Londen.	1929	aug	5
RB-168	Inspectie van het Pander P.1 toestel van den heer Redelé op Waalhaven op 30 juli 1929 door ir.van Ewijk.	1929	jul	30
RB-170	Bezichtiging Do X op 30 juli 1929.	1929	jul	30
RB-175	Vluchten met het toestel PH-AGR, F VIIb-3m-50 Titan. K.L.M. piloot Sillevs.	1929	nov	8
RB-182	Bezoek aan de Junkers-vliegtuigenfabriek te Dessau op 11 maart 1930.	1930	mrt	20
RB-189	Bezoek aan de Jaarbeurs door ir.Wynia op 14 maart 1931.	1931	mrt	14

Overzicht RSL-rapporten afkomstig uit Delft

Nummer	Titel	Jaar	Mnd	Dag
RB-194	Betr.bezoek van ir.Wynia aan dr.Schoute op 31 juli 1931 n.a.v. den baanhellingmeter.	1931	aug	1
RB-197	Bezoek Dr. H.J.van der Maas aan de D.V.L. Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt en de zweefvliegscholen nabij Rossitten en de Wasserkuppe.	1931	okt	1
RB-205	Besprekingen met de heeren Thelen en Thalau van de D.V.L. Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt. 9 maart 1932.	1932	mrt	9
RB-206	Rapport betreffende het bezoek aan de Aircraft Display op 25 en 27 juni 1932 te London.	1932	sep	15
RB-214	Bezoek aan de Aircraft Display te Hendon op 24 en 26 juni 1933.	1933	jun	26
RB-218	Kort verslag van het bezoek aan de 30ste Jaarbeurs in 1934.	1934	mei	1
RB-220	Bezoek aan London dd. 31 mei 1934, bezichtiging der instrumentenfabrieken van Sperry en Negretti en Zambra; bijwoning der lezing van Prof.Melvill Jones over "Stalling".	1934	mei	31
RB-222	Inspectie van de PH-AJU (Uiver) type Douglas DC 2 te Waalhaven op vrijdag 14 december 1934.	1934	dec	20
RB-235	Bezoek aan 34ste Jaarbeurs, 1936.	1936		
RB-237	Bezoek aan Electrostoomb ter bezichtiging van den Allen Combustion Analyzer.	1936	okt	5
RB-238	Verslag van het bezoek aan eenige fabrieken en laboratoria in de Vereenigde Staaten (Amerika) Augustus en September 1936.	1937	mei	1
RB-239	Bezoek aan 35ste Jaarbeurs, september 1936.	1937	mrt	24
RB-251	Verslag van de reis van dr. ir. H.J. van der Maas naar Amerika in 1937 (augustus t/m november 1937).	1938	mei	4
RB-397	Verslag van bezoeken aan het R.A.E. te Farnborough en het College of Aeronautics te Cranfield resp. op 28 en 29 november 1960, en 30 november en 1 december 1960.	1961	nov	3
V-0004	Rapport Rumpler-brand (Op maandag 24 november 1919 - Lt. Land instructeur en van Dijk, leerling).	1919	nov	24
V-0018	Ongeluk met Fokker jager D VII met Siddeley-Puma. (piloot Adolph Parge).	1921	feb	25
V-0028	Het invliegen van het Fokker F.T.watervliegtuig met 400 P.K.Liberty.	1922	jan	
V-0054	Invliegen C IVa.	1922	sep	27
V-0055	Invliegen C IVb.	1923	jan	24
V-0056	Invliegen C IVc. (gevlogen: 12, 25 en 27 januari 1923).	1923	jan	
V-0059	Voorloopig kort verslag van de proeven met de Spijker-lesmachines C.16 en C.23 te De Kooy op 27 maart 1923.	1923	mrt	27
V-0061	Kort verslag van het Internationaal Concours voor militaire vliegtuigen te Cuatro Vientos bij Madrid. Van 10 november 1922 t/m 28 februari 1923.	1923	feb	
V-0064	Bezoeken aan Schiphol voor het verrichten van belastingsproeven op het vliegtuig F.V op 26 en 27 juni en 2 juli 1923	1923	jul	
V-0071	Bepaling van de prestaties der typen DC I en C.IV der N.V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek.	1925	jan	
V-0093	Opmerkingen betreffende de herziening der technische voorschriften voor de sterkteberekening van vliegtuigen			
V-0094	Resultaten, verkregen met het toestel type C.VI der NV Nederl. Vliegtuigenfabriek			
V-0100	Rapport over de prestatie-bepalingen v/d C.IV hoogcompressie Liberty-motor E = 6.5 met houten L.V.A.schroef en Reed-schroef			
V-0104	Afnameproeven met Pandervliegtuigen, bestemd voor de Marine.			
V-0105	Bepaling der maximale snelheid v/h type C.VI der N.V. Nederlandse Vliegtuigenfabriek.			

Nummer	Titel	Jaar	Mnd	Dag
V-0107	Snelheidsbepaling v/h type C.V met verschillende schroeven			
V-0112	Prestatiebepalingen v/h vliegtuig, type C. V der NV Nederl. Vliegtuigenfabriek, te leveren aan het Dept. van Marine.			
V-0116	Rapport der vlucht met het 3-motorige Fokker-vliegtuig der NV Ned. Vliegtuigenfabr.			
V-0117	Uitkomsten der beproevingen v/h Pander-vliegtuig, type P.I. op 02-11-25	1925	nov	
V-0175	Invloed van het ribverband op de sterkte van vliegtuigvleugels			
V-0450	Beroeten van opgespannen registreertrommel-papieren.			
V-0453	Stromingsonderzoek aan lab.vliegt. Type F II (vervolg)	1931		
V-0453	Stromingsonderzoek aan het laboratorium vliegtuig, type F.II 27 maart 1931.	1931		
V-0455	Verslag landingsproeven met toestel L 7, Fokker C VII W A Lynx, gehouden te Schellingwoude op 1-5-1931. Te leveren aan Departement van Marine.			
V-0460	Verslag der spinproeven met de toestellen PH-ADW en PH-AEJ type Pander EC. 60 op 15-06-31 te Schiphol. (Is opgeborgen bij geclassificeerde RSL rapporten in doos in bibliotheekelder. NOP).	1931	jul	
V-0465	Een les met een D.H.Moth.			
V-0468	Opmerking n.a.v. de bespreking van 14-08-31 op het Hoofdkantoor der K.L.M.			
V-0471	Verslag der proeven op 22-08-31 met het toestel no.276 L.V.A. Soesterberg, type Fokker D XVI Jag. Panther Major Supercharged (zonder reductie)	1931	aug	
V-0472	Verslag der proeven met het toestel PH-AGZ, type Curtiss Junior C W - 1.	1931	nov	20
V-0474	Ervaringen opgedaan met het zweven aan het strand.			
V-0476	Verslag der vrilleproeven met het toestel PH-AIA type Pander EU met veranderde roeren op 18 en 20 aug.'31 te Waalhaven.(Is opgeborgen bij geclassificeerde RSL rapporten in doos in bibliotheekelder. NOP).	1931	aug	
V-0477	Aanvulling.			
V-0477	Ongeval met het zweefvliegtuig der E.N.Z.C. - PH-1 - van Tijen 15 september 1931.			
V-0478	Verslag der overnameproeven op 8-9-31 met het toestel Curtiss-Hawk I kolonien, voorzien van Curtiss-Conqueror motor.			
V-0483	Verslag der roerproeven met het toestel PH-AID, type F XII op 21-10-31	1931	nov	
V-0485	Verslag der proeven met het toestel PH-AEF, type Fokker F 8-2m (Pr.&Wh.Hornet B) gehouden te Waalhaven op 12, 17 & 24-11-31	1931		
V-0487	Verslag der proeven met een vergroot kielvlak gemonteerd op het toetsel PH-AIE, type F XII-3m Wasp op 23-11-31	1931		
V-0487	Verslag der roerproeven met het toestel PH-AIE, type F XII Wasp op 7-11-31	1931		
V-0488	Verslag der proeven op 28-10-31 met het toestel PH-AIE type Fokker F XII-3m (P & W Wasp)	1931		
V-0508	Verslag der proeven gehouden te Waalhaven op 3 & 5 febr.'32 met het toestel PH-AIK, type Pander P 3, met Gippy DH-3 motor.	1932	feb	
V-0519	Verslag der proeven met het toestel PH-AIA, type Pander EC-60 op 9-3-32 te Waalhaven)			
V-0520	Verslag der proeven met het toetsel PH-AIA, type Pander EC op 15-3-32			
V-0521	Verslag der proeven gehouden te Schiphol met het toestel PH-AIH (Havik) type Fokker F.12-3m Wasp der NV Ned.Vliegt.fabr. Op 16 & 17 maart 1932.			

FRITS FALKENHAGEN BEZOEKT MUSEUM

De vondst van het dagboek van ir. C.A.F. Falkenhagen in het Von Baumhauerarchief riep de vraag op of er nog kinderen Falkenhagen te vinden waren.

Een korte zoektocht op internet leverde op dat er nog tenminste één zoon is, Frits Falkenhagen, fotograaf in Leiden. Op 9 april bezocht hij het museum en kreeg daarbij inzage in het dagboek dat zijn vader schreef naar aanleiding van zijn reis met Albert von Baumhauer



naar Amerika in 1939 (zie Nieuwsbrief 51). Frits kende het dagboek niet en ontving daarom een digitale kopie daarvan.

De naam van ir. Caspar August Friedrich Falkenhagen (8 maart 1910 - 4 december 1991) wordt in de archiefstukken al in 1934 teruggevonden als medewerker van de toenmalige Luchtvaartdienst. Hij beëindigde in 1975 zijn carrière als directeur Luchtvaartinspectie van de Rijksluchtvaartdienst. ■

GIFT VAN DE HEER DE BRUIJN



Ongeveer 40 jaar geleden diende de heer De Bruijn uit Bussum op de Marinekazerne Amsterdam. Op dat terrein bevond zich het gebouw dat 40 jaar geleden in gebruik is geweest als sportschool.

Hierin waren van 1919 tot 1937 de RSL en vervolgens tot 1940 het Nationaal Luchtvaartlaboratorium gevestigd.

Voor de sloop van het gebouw vond De Bruijn in het toen bijna lege gebouw een afdruk van een houtsnede, voorstellende het gebouw “De oude Zaagmolen”, waarop onderaan is vermeld 1919 – Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart – Amsterdam – 1934.

Klaarblijkelijk is de houtsnede gemaakt bij het 15-jarige jubileum van de RSL. De prent is door de heer De Bruijn gered van de ondergang. In maart maakt hij per brief de NLR-directie attent op dit bijzondere bezit, waarna hij op 2 april de prent aan de museumstichting schonk tijdens een bezoek aan het museum. ■

IN MEMORIAM

Op 23 december 2013 overleed de heer G. Bartelds, jaardonateur van onze stichting sinds 2007. Op 12 mei overleed mevrouw G.J.S. Warsen-Bastiaans, donateur voor het leven van onze stichting sinds 2001. ■

VOORAANKONDIGING DONATEURSBIJEENKOMST

Op zaterdag 11 oktober om 14.00 uur vindt de volgende donateursbijeenkomst plaats bij het NLR in Amsterdam. Ronald Dijkstra, vrijwilliger bij het NLR-museum, zal een voordracht houden over: **Boeing model 307 en Albert Gillis von Baumhauer.**

Ronald bezocht eind mei begin juni samen met DirkJan Rozema het Boeing archief in Seattle. De oorspronkelijke voordracht is op 3 juni in Seattle gehouden voor de nabestaanden van Albert von Baumhauer en is daarna uitgebreid met de vondsten uit het Boeing archief. ■

Noteert u die datum alvast in uw agenda?

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