



3 | MUSEUMARCHIEF KLAAR VOOR DE TOEKOMST

Ondanks de tijdelijke behuizing wordt het archief veel gebruikt.

5 | BOEING VLIEGT MET VLEUGJE MEPPEL

Op 15 juli bestaat Boeing 100 jaar. Het verhaal over de oprichters.

8 | BIJZONDERE FOTOVONDSTEN

Ontsluiting van bijzondere foto's bij Aviodrome.

VAN DE VOORZITTER

We kunnen terugzien op een geslaagde donateurs bijeenkomst op 23 april met een kleine 50 aanwezigen. Hoe de aerodynamica en de hydrodynamica samen komen in het ontwerp van de kiel van een winnend zeilschip was het onderwerp van de lezing die bij de bijeenkomst werd gehouden. Hierover wordt elders in deze brief verslag gedaan.

In de vorige nieuwsbrief (maart 2016) is gesproken over een aantal voorstellen, die de museumstichting op verzoek van het NLR heeft gedaan voor de inrichting van de "Walk of Fame" en de NLR expositie in het gerenoveerde hoofdgebouw. Deze voorstellen zijn gericht op aansprekende elementen over de bijna 100 jarige historie van het NLR. De museumstichting maakt tot nog toe geen deel uit van de projectorganisatie, die zich bezig houdt met de inrichting van beide ruimten. Het is tot op dit moment, mede daardoor, nog niet duidelijk is of onze voorstellen in vruchtbare aarde zijn gevallen. Over enkele maanden zal de renovatie van het hoofdgebouw voltooid zijn. Daarna zullen de beide ruimten voor gasten en het personeel van het NLR toegankelijk zijn. De museumstichting gaat er nog steeds vanuit dat in de "Walk of Fame" en in de NLR expositie ook aandacht zal worden besteed aan de kleurrijke historie van het NLR. Zoals hier al vaker gezegd wij staan nog steeds gereed om hieraan mee te werken.

In de tweede helft van dit jaar zal de renovatie en de nieuwbouw van het NLR in de vestiging Amsterdam zijn voltooid. In de vestiging Marknesse is de nieuwbouw in volle gang. Voor velen bij het NLR en ook voor de museumstichting betekent dit dat opnieuw moet worden verhuisd. Gelukkig heeft het de directie de zorgplicht voor de museumstichting herbevestigd. Op basis daarvan wordt met het NLR gesproken over onze huisvesting in de nieuwe situatie. Daartoe is vorig jaar een overzicht ingediend m.b.t. de ruimten voor het archief en opslag van museumobjecten en de voorzieningen, die benodigd zijn om de verschillende taken van de vrijwilligers te kunnen uitvoeren, ook in de Noordoostpolder. Geleidelijk aan tekent zich af hoe



Een nog onontdekt fotoalbum bij Aviodrome van Albert von Baumhauer bevat deze unieke opname van de helikopter op Schiphol.

dit er uit gaat zien. Maar het is nu nog te vroeg om details te kunnen melden, immers "een broedende kip moet niet gestoord worden".

We zijn erg blij dat een nieuwe vrijwilliger zich bereid heeft verklaard om zich bezig te houden met het gebied luchtverkeersleiding bij het NLR. Dit heeft zich, vooral na het faillissement van Fokker in 1996, bij het NLR ontwikkeld tot een aparte divisie. We krijgen nu als museumstichting de gelegenheid om een deel van de recentere geschiedenis van het NLR te reconstrueren. Dit past binnen het verzoek daartoe van de directie. Met de Aviodrome wordt gesproken om te helpen een voor het grote publiek aantrekkelijk overzicht te geven van het gebied luchtverkeersleiding.

Het uitbrengen van het boek over Von Baumhauer kent nu zelf al een lange historie. Inmiddels is tweede de van het boek door de uitgever opgemaakt. De realiteit is dat hierbij geen strak tijdschema kan worden gehanteerd. We zijn afhankelijk van de (beperkte) capaciteit van het bedrijf dat het risico op zich heeft genomen om het boek uit te brengen. Ik kan u zeggen dat dit mooie boek veel laat zien van de kleurrijke persoon Albert von Baumhauer, maar ook een interessante inkijk geeft in de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland tussen de beide wereldoorlogen. ■

KEES BAKKER

DONATEURS BIJENKOMST OP 23 APRIL 2016

Ongeveer 45 belangstellenden waren aanwezig bij deze bijeenkomst, waarbij een lezing op het programma stond met de uitdagende titel "Het NLR gaat onder water en wordt bijna gekielhaald".

Na een welkomstwoord en het memoreren van enkele actuele zaken met betrekking tot de museumstichting introduceerde de voorzitter de spreker, Joop Slooff. Hij is voor velen in de zaal een bekende, voormalige medewerker van het NLR. In 1964 studeerde hij af aan de TU Delft, Vliegtuigbouwkunde. Op 1 januari 1965 komt hij in dienst van het NLR om zich onder meer bezig te houden met onderzoek op het gebied van profiel- en vleugelontwerp en met aerodynamische ontwerpmethoden. In 1986 wordt hij benoemd tot leider van de hoofdafdeling Stroomingen van het NLR. Van 1986 tot 2001 is hij buitengewoon hoogleraar bij de TU Delft, faculteit Luchtvaart- en Ruimtevaarttechniek. In 1961 gaat hij bij het NLR met vervroegd pensioen. In internationaal verband maakt hij ook naam, hetgeen onder andere blijkt uit het feit dat hij in 1997 de Von Kármán medaille ontvangt. Naast zijn eigenlijke werk bij het NLR op het gebied van de theoretische aerodynamica, dat is de kennis en het gedrag van luchtstromingen, maakt hij in de praktijk als toerzeiler gebruik van de luchtstroming zelf. De combinatie van beide vormt het uitgangspunt voor het bijzondere project waarbij Joop Slooff enige tijd zo intensief betrokken is geweest.

De America's Cup is een jaarlijks gehouden internationale zeilwedstrijd, die tot aan 1982 al 132 keer uitsluitend door de Amerikanen was gewonnen. De deelnemende schepen behoeven niet identiek te zijn, zoals vaak bij zeilwedstrijden wel het geval is. Maar ze moeten voldoen aan een aantal ontwerpcriteria op hoofdlijnen, zoals m.b.t. de lengte en breedte van de romp, de diepgang van de kiel, de waterverplaatsing, de masthoogte, het zeiloppervlakte. Daarbinnen bestaat vrijheid bij het ontwerp. De schepen worden speciaal gebouwd voor de deelname aan de America's Cup. In 1983 werd de America's Cup gehouden in Newport aan de oostkust van de Verenigde Staten. Tot ieders verrassing wint een Australische boot met de naam Australia II. Het geheim hiervan is de bijzondere vorm van de kiel van dit schip.

Als toerzeiler en aerodynamicus bestond bij Joop Slooff een grote interesse, vooral voor mogelijkheden om de prestaties van een zeilschip te verbeteren door aanpassingen van het ontwerp en in het bijzonder m.b.t. de uitvoering van de kiel. Hij legde hierbij omstreeks 1980 het verband met de ontwikkeling van vliegtuigvleugels, voorzien van de zogenaamde winglets. Dit zijn kleine verticale vlakken aan de vleugeltip, waarmee de weerstand van het vliegtuig wordt verkleind. Zijn benadering was om bij het NLR in zijn afdeling de computer programma's voor het ontwerp van vliegtuigen in te zetten voor een uniek kielontwerp met een soort winglets. Dit ziet er ongeveer uit als een omgekeerd kielvlak van een vliegtuig.

Het zal geen verrassing zijn dat Joop Slooff goede contacten had met het MARIN in Wageningen, de tegenhanger van het NLR op het terrein van scheepsontwerpen.

Daar was men op de hoogte van de computer experimenten van Joop Slooff en zijn medewerkers. Het MARIN was door de Australische financier van de Australia II in 1981 ingeschakeld voor het doen van proeven in de zogenaamde sleeptank (vergelijkbaar met de windtunnel bij vliegtuigen) met verschillende configuraties van het toekomstige schip. De ontwerper van de Australia II was daarbij aanwezig. Het is niet verbazingwekkend dat contact tot stand is gekomen van deze ontwerper met Joop Slooff. Dit leidde er toe dat het NLR in 1981 een exclusief contract kreeg om voor Australië modelsimulaties uit voeren aan verschillende kielconfiguraties, voorzien van horizontale winglets. Hiermee werden proeven gedaan bij het MARIN. De optimale vorm van de kiel werd vastgesteld en toegepast op de Australia II.



Joop Slooff, een enthousiaste verteller.





Een attentie van voorzitter Kees Bakker voor de spreker.

Het was voorspelbaar dat andere deelnemers aan de America's Cup van 1983 lucht kregen van wat er in Nederland gebeurde. Het NLR kreeg dan ook van die zijde verschillende contracten aangeboden voor onderzoekwerk. Afsproken was dat het NLR dit uitsluitend voor Australië zou doen. Dit leidde tot de discussie of de Australia II al dan niet een volledig Australisch ontwerp was, hetgeen volgens de spelregels het geval zou moeten zijn. Joop Slooff dreigde speelbal te worden van de grote commerciële belangen en werd soms onder grote druk gezet. Hij kon zich echter als NLR medewerker verzekeren van de voortdurende steun van de toenmalige algemeen directeur van het NLR, Jan van der Bliek. Tijdens proefvaarten bleek dat de Australia II sneller was dan de concurrenten. Alles werd dan ook door hen in het werk gesteld om kennis te nemen van de details van de spectaculaire kiel. Maar deze werd waar mogelijk angstvallig afgedekt.

Zoals gezegd bleek tijdens de race van 1983 dat de Australia II alle overige deelnemers te snel af was. Het succesvolle werk van Joop Slooff, begonnen als een persoonlijke interesse, kreeg de ondersteuning door het NLR. Het is een voorbeeld van de talloze onderwerpen, die thuis horen in de categorie niet luchtvaart werk.

De lezing werd door de aanwezigen zeer gewaardeerd. Joop Slooff ontving als dank een attentie voor zijn bijdrage. ■

AANKONDIGING VOLGENDE DONATEURSBIJEENKOMST

De volgende bijeenkomst staat gepland voor zaterdag 8 oktober 2016 in het Auditorium van het NLR in Amsterdam. Oud NLR-medewerker Martin Lamers zal dan spreken over 'De Astronomische Nederlandse Satelliet' (ANS). Meer hierover in de volgende nieuwsbrief, die in september verschijnt.

Noteert u de datum alvast?

HET MUSEUMARCHIEF LOOPT ZICH WARM VOOR DE TOEKOMST

Het archief van onze museumstichting is sinds juni 2015 tijdelijk in gebouw 25 ondergebracht, waar het overzichtelijk is neergezet en goed toegankelijk is.

De beheerder van dit archief, Jos Slottje, is daar op dinsdag-, woensdag- en donderdagochtend van 6:30 tot ongeveer 12:00 uur. Woensdags is het er een drukte van belang als onze vrijwilligers overleggen, documenten doornemen, onderzoek doen of met oud-collega's dia's identificeren. Dit archief beslaat zo'n 135 meter plankruimte, met grotendeels documenten. Verder bevinden zich daar fotoalbums en losse foto's en dia's.

De laatste jaren is het gelukt het documenten erfgoed van het NLR te ontsluiten en toegankelijker te maken. Dat is vooral te merken aan de toenemende externe aanvragen en de bezoekers die dit bevestigen.

De in het archief aanwezige RSL- en NLL-rapporten vanaf 1919 (tot 1961) zijn geregistreerd in een Excel-bestand en zijn op trefwoord op te zoeken. Mochten rapporten over onderzoek aan een bepaald vliegtuigtype gaan dan kan daarop worden gefilterd. De rapporten zijn verdeeld overeenkomstig de benamingen van de voormalige organisatie: aerodynamica, vliegtuigen, sterkte en materialen. Daarnaast zijn er de zogenaamde reisberichten, de RB-rapporten.

Het NLL/NLR correspondentiearchief begint in 1941 en loopt door tot 1971. Dit archief bestrijkt een interessante periode van grote bloei van het NLR. Uniek daarin zijn o.a. de briefwisselingen met Fokker (Beeling en Van Meerten), KLM (Plesman) en Difoga (Frits Diepen en Koekebakker).

Het Von Baumhauer archief is een van onze belangrijke pijlers binnen ons erfgoed. Dit deelarchief is gedurende vele jaren onderzocht door Simon Boersen, waarna het resultaat met de assistentie van een redactiecommissie is uitgegroeid tot een uitvoerig en interessant boek met unieke informatie. Dit boek wordt thans extern vormgegeven en zal bij verschijning een welkome aanvulling zijn op de serie Nederlandstalige luchtvaarthistorische boeken.

Na het ongeval met de Boeing 307 "Stratoliner" op 18 maart 1939, waarbij o.a. Von Baumhauer en Pieter Guilonard het leven lieten, heeft zijn goede vriend Jonkheer Piet J. Six dit archief geordend en is het via allerlei omwegen bij de museumstichting terecht gekomen.

Het voormalige NIVR heeft een gedeelte van zijn archief aan de museumstichting in bruikleen gegeven, waaronder stukken over de Commissie Tromp (1945), adviezen van de Interdepartementale Commissie van advies inzake den bouw van vliegtuigmaterieel hier te lande & toelichting (1946). ➤

Vervolg Het Museumarchief loopt zich warm voor de toekomst

In dit deelarchief bevinden zich ook de notulen van de vergaderingen van het NVvL-bestuur over de periode 1946 – 2008, waarin besluitvorming over de hele naoorlogse vliegtuigontwikkeling bij Fokker en NLR is terug te vinden. In dit deelarchief bevinden zich ook de notulen van de vergaderingen van de Wetenschappelijke Subcommissie NLR-NIVR.

Het archief groeit nog steeds met collecties van andere organisaties die een directe connectie met het NLR hadden en hebben. Zo is onlangs door het bestuur van de Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek haar documentenarchief in bruikleen afgestaan aan ons. Het beslaat o.a. de activiteiten van deze vereniging over 75 jaren, de correspondentie met de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart van 1940 tot 2006. Verder bestaat dit deelarchief uit diverse mappen met vergaderstukken van Internationale organisaties als ICAS en CEAS, waar de NVvL lid van is geworden.

Onze vrijwilligersgroep telt enkele schrijvers van boeken. Zij maakten en maken intensief gebruik van het archief, zoals bij het NLR-jubileumboek (Waypoint NLR 90YR), het boek over 50 jaar NLR-windtunnels (50 years High speed wind tunnel testing in the Netherlands) en de boeken die dit jaar zullen verschijnen (het NVvL-jubileumboek en – waarschijnlijk – het boek over ir. A.G. Von Baumhauer).

Ook Nederlandse vliegtuighistorici raadplegen ons archief. Enkel van hen zijn Willem Vredeling en Nico Braas (Fokker S.14 – Machtrainer), John Greuter (Camouflage en kentekens op vliegtuigen van de Nederlandse strijdkrachten en NIV(R)), Edwin Hoogschagen met zijn driedelige geschiedenis over de Fokker C.5, Kees Aarsen (Van Berkel's Patent - de Luchtvaartafdeling - van weegschaal tot vliegtuig). Bij ons liggen overigens nog een aantal originele tekeningen van Van Berkel vliegtuigen.

Frits Gerdessen, Herman Dekker, Nico Geldhof, Gert Blüm hebben in ons archief veel informatie kunnen vinden.

De interesse voor ons archief komt uit uiteenlopende richtingen. Uit Rotterdam kwam bijvoorbeeld een vraag over de in 1955 uitgevoerde windtunnelproeven aan een ornament dat daar – nog steeds – voor de Bijenkorf staat. Het VU-ziekenhuis in Amsterdam deed onlangs onderzoek naar de eerste computer, de eerste elektronische rekenmachine “ZEBRA” van het NLL, waarover in enkele NLL-rapporten uit 1955 informatie is te vinden. Veel vragen gaan over oude vliegtuigen die door RSL en NLL zijn onderzocht. Meestal om specifieke kenmerken van die vliegtuigen te weten te komen, bijvoorbeeld om ze na te bouwen. Enkele jaren terug, voorafgaande aan de renovatie van de NLR-gebouwen in Amsterdam, is een beroep gedaan op materiaal uit ons archief waaruit viel af te leiden hoe



Jos Slottje in het museumarchief.

de oorspronkelijke staat van deze gebouwen was. Het foto- en diamateriaal in dit archief is nog niet geregistreerd. De precieze omvang hiervan moet nog worden bepaald, mede omdat een deel van het materiaal op andere plaatsen binnen het NLR ligt opgeslagen. Dit zal uiteindelijk dit jaar worden afgerond. Vervolgens zal het meest interessante materiaal moeten worden gedigitaliseerd en beschreven, waarna het in de database wordt geplaatst waarmee het via internet toegankelijk wordt voor de buitenwereld. Een deel van de foto's is aanwezig in de vorm van albums, maar het merendeel daarvan ligt los in dozen. Negatieven en foto's in de Noordoostpolder worden al sinds een aantal jaren gescand door de daar aanwezige vrijwilligers. De gescande beelden staan op een schijf van het NLR-computernetwerk zodat die toegankelijk zijn voor vrijwilligers in beide vestigingen. Met het beoordelen van een selectie van dia's is dit jaar een begin gemaakt. Voor de correcte beschrijving van foto's en dia's in de database is een beroep gedaan op de vrijwilligers die als specialist op een bepaald gebied zijn aangewezen.

Evenals het beschreven beeldmateriaal via de database beschikbaar komt voor derden is het de bedoeling om ook het documentenarchief, in het bijzonder de metadata van de RSL- en NLL-rapporten in de database onder te brengen. ■

Voor meer informatie over dit archief kunt u contact opnemen met de beheerder Jos Slottje:
jslottje1950@kpnmail.nl

BOEING VLIEGT MET VLEUGJE MEPPEL

DOOR JAN WILLEM DE WIJN

Op 15 juli viert vliegtuigfabrikant Boeing zijn eeuwfeest. Op die dag in 1916 richtte William Edward Boeing in Seattle zijn bedrijf Pacific Aero Products op. Dat deed hij samen met zijn compagnon George Conrad Westervelt. Hun eerste vliegtuig was dan ook de B&W-1: Boeing & Westervelt. Bij alle aandacht dit jaar voor Boeing focust Logboek op Westervelt en zijn Nederlandse wortels.



De replica van de B&W-1 in het Museum of Flight te Seattle. (Jan Willem de Wijn)

The Meppel Connection

Beide initiatiefnemers van Pacific Aero Products stammen af van immigranten. Maar waar William Boeing's vader, Wilhelm Boing, pas in 1868 voet aan wal zet in de Verenigde Staten, ligt dat heel anders met de eerste Westervelt in Amerika, twee eeuwen eerder. In 1662 arriveert Lubbert Lubbertse van Westervelt in Nieuw Nieuw Amsterdam, het tegenwoordige New York. Deze voorvader van George Conrad Westervelt is dan een 42 jaar oude landbouwer, afkomstig uit Meppel. Hij stapt met zijn vrouw en vier kinderen op 8 april 1662 van Amsterdam aan boord van het schip 'De Hoop' van de West Indische Compagnie. En hij heeft familie bij zich: zijn vijf jaar jongere broer Willem Lubbertsen Westervelt, collega-landbouwer, gaat ook mee met vrouw en vijf kinderen. Ze worden verder vergezeld door de Meppeler landbouwers Gerrit Jacobsen en Jan Barentsen die met vrouw en vier kinderen de overtocht naar de nieuwe wereld wagen, net als Harmtje Barents uit Meppel. Ook met andere schepen arriveren rond die tijd aantallen Meppelers.

Negende generatie

De eerste zes generaties Westervelts in Amerika blijven in de buurt van New York wonen, meest in New Jersey. Maar in de negentiende eeuw zakt John Irving Westervelt, de opa van onze vliegtuigbouwer, van New York City af naar Charleston in South Carolina. In die staat wordt ook de vader van George Conrad Westervelt geboren, maar die zakt nog verder naar het zuiden, naar de staat Texas. Daar ziet George Conrad Westervelt op 30 december 1879 in Corpus

Christi aan de Golf van Mexico het levenslicht. Hij is dan inmiddels al de negende generatie Westervelt in de VS. George doorloopt de prestigieuze United States Naval Academy, de basisopleiding van officieren bij de Amerikaanse marine in Annapolis (Maryland). Een verwijzing naar zijn tijd in Annapolis vond ik in de 'Red Barn' die deel uitmaakt van het Museum of Flight in Seattle. In die loods begon Boeing met bouwen van vliegtuigen. Daar herinnert een onopvallende vitrine aan de vroege compagnon van Bill Boeing. Onder an-

dere een pagina uit het jaarboek van zijn klas in Annapolis. Zijn bijnamen: 'Scrappy' (onsamenhangend), 'Mexican', 'Cupid' en 'Buzzard'. Jaargenoten omschreven hem als: "Dichter van de klas, altijd in voor een discussie, gelooft niemand anders dan Westervelt, een Mexicaanse leeuw te midden van de zuidelijke schoonheden, wordt regelmatig verliefd, vooral in september, loopt met de beweging van de Prince of Wales, gecombineerd met de vooruit gerichte blik van een fietser, een echte vriend in tijden van nood, dashing young naval officer." Als afgestudeerde luitenant wordt hij door de US Navy geplaatst aan de westkust, waar hij William Boeing ontmoet. ➤



Red Barn in Seattle. (Jan Willem de Wijn)



Afstudeerceremonie aan de USNA te Annapolis.

(USNA/edu.com)

Vervolg Boeing vliegt met vleugje Meppel



William E. Boeing
(Boeing)



George Conrad Westervelt
(cnac.org)

Goede combinatie

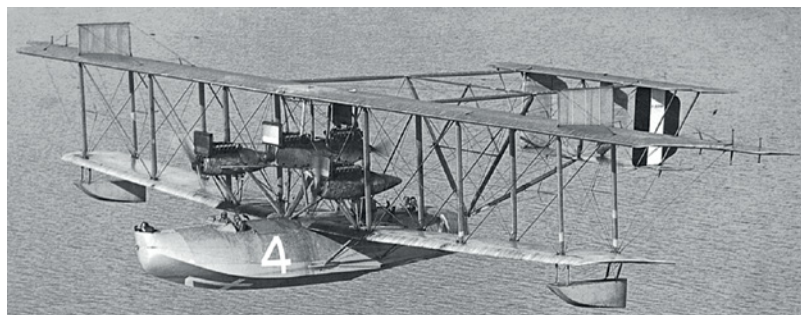
De combinatie van Boeing & Westervelt was zo gek nog niet. Als ze elkaar in 1915 ontmoeten, zijn ze beiden vrijgezel, midden dertig en met een fascinatie voor vliegen. Boeing is dan reeds een geslaagd zakenman in de houthandel en bezit al een eigen scheepswerf. Daar laat hij een eigen jacht bouwen en zo komt hij in de haven van Seattle de marineofficier Conrad Westervelt tegen. Beiden ritselen een vluchtje met een bezoekend tweepersoons watervliegtuig en weten meteen dat ze samen een eigen vliegtuig willen bouwen. Westervelt is ingenieur en dus van het ontwerp, Boeing weet van de materialen en constructie en voor de fysieke bouw van de B&W-1 schakelen ze Herb Munter in. Die is al piloot en heeft zelf al eerder vliegtuigen in elkaar gezet. Er worden twee B&W-1's gebouwd die de namen Bluebill (blauwe eend) en Mallard (wilde eend) meekregen.

Eerste Wereldoorlog

William Boeing heeft dan zelf al vlieglessen genomen, maar heeft nog geen brevet. Als de Bluebill klaar is voor z'n eerste vlucht, wordt een ervaren piloot ingehuurd voor een proefvlucht op 15 juni 1916. Die komt echter niet op tijd opdagen, zodat William Boeing zelf maar de eerste vlucht met deze B&W-1 maakt. Een maand na die eerste vlucht wordt het bedrijf Pacific Aero Products opgericht waarmee het duo B&W-1's voor de US Navy, de Amerikaanse marine wil gaan bouwen. Eigenlijk zijn ze net te vroeg, want de Navy geeft nul op het rekest. Bovendien krijgt Westervelt een andere betrekking binnen de marine waardoor hij moet verhuizen van de westkust naar de oostkust van de VS. Dat betekent het einde van de samenwerking. Maar als Amerika zich nog geen jaar later als partij in de Eerste Wereldoorlog begeeft, stromen de orders binnen bij het bedrijf. Dat heeft een maand nadat Amerika in oorlog geraakt, op 9 mei 1917 de naam veranderd van Pacific Aero Products in Boeing Airplane Company.

Triomf van de NC's

Aan de oostkust gaat, inmiddels Commander, Westervelt leiding geven aan de Naval Aircraft Factory in Philadelphia. Hij krijgt in 1917 de opdracht om een watervliegtuig te ontwerpen dat op eigen kracht de Atlantische Oceaan kan oversteken. Er wordt samengewerkt met Glenn H. Curtiss en zo ontstaat een viertal machines, van NC.1 tot en met NC.4, waarbij de N voor Navy staat en de C voor Curtiss. De eerste vlucht van een NC wordt gemaakt op 27 november 1918 en meteen wordt een hele serie records gebroken. De driemotorige vliegboot is op dat moment het grootste watervliegtuig ter wereld en het neemt tijdens de testvlucht meteen 51 passagiers mee aan boord. Er wordt nog een extra Liberty-motor aan toegevoegd,

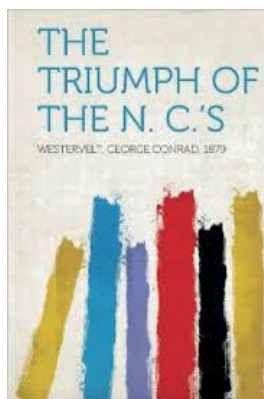


De nog driemotorige Curtiss NC.4. (en.wikipedia.org)

waarna er nog zes viermotorige NC's door Westervelt's Naval Aircraft Factory onder licentie van Curtiss worden gebouwd. In 1919 starten vanuit Philadelphia zes toestellen voor een cruise van een half jaar door de Caribische Zee en leggen daarbij ruim 20.000 kilometer op eigen kracht af. George Conrad Westervelt schrijft er een boek over: 'The triumph of the NC's'. Jammer dat de NC's niet over de Noord-Atlantische route vlogen naar Europa. Was mooi geweest: door de lucht de omgekeerde route die George's verre voorvader over zee maakte!

Na zijn pensionering als Captain (in Amerika een rang onder Schout-bij-Nacht) overlijdt George Conrad Westervelt in 1956 en wordt hij begraven in Corpus Christi. Maar bij het eeuwfeest van Boeing vliegt door hem een vleugje Meppel mee! ■

met dank aan Ronald Dijkstra



PORTRETten VAN OUD NLL-MEDEWERKERS “WIE IS WIE”

Tijdens het scannen van kleinbeeldnegatieven door de museumvrijwilligers Joop Hanekamp en Kees Mossel in de Noordoostpolder kwamen er nogal wat portretopnamen tevoorschijn van oud-medewerkers. Het gaat om ongeveer 250 - 300 afbeeldingen waarvan meer dan de helft van de personen kon worden herkend door Jan te Boekhorst en Frans Idema. De “onbekende” portretten die refteren zullen in de eerstvolgende nieuwsbrieven worden afgedrukt, te beginnen in deze nieuwsbrief.

Mocht u personen herkennen wilt u dat dan aan ons laten weten, met vermelding van naam en eventueel afdeling. In het personenbestand van oud-medewerkers kunnen wij dan het portret koppelen aan de betreffende naam in dat bestand.

Vermoedelijk zijn de opnamen gemaakt omstreeks 1960. Dat valt af te leiden uit de naambadges (die vrijwel onleesbaar zijn op de foto's) en uit het wel zichtbare NLL-logo. Met de wel herkende portretten valt ook af te leiden dat deze opnamen rond 1960 moeten zijn gemaakt.



2499CC-2



2499CC-4



2499CC-5



2499CC-6



2499CC-7



2499CC-8



2499CC-11



2499CC-12



2499CC-14



2499CC-15



2499CC-16



2499CC-18



2499CC-20



2499CC-21



2499CC-23



2499CC-24



2499CC-25



2499CC-26



2499CC-28



2499CC-29

U kunt ons informeren door ons te schrijven aan: Stichting Historisch Museum NLR, Anthony Fokkerweg 2, 1059 CM Amsterdam of per email: museum@nlr.nl

BIJZONDERE FOTOVONDSTEN BIJ AVIODROME

Het documentatiecentrum van Aviodrome in Lelystad (de bunker) herbergt een schat aan historische luchtvaartdocumenten en beeldmateriaal. Onlangs heb ik wat bijzondere vondsten gedaan die betrekking hebben op de vooroorlogse periode.

Album van Albert von Baumhauer (no. 138): Dit album past in de reeks van fotoalbums die in het bezit zijn van het archief van het NLR-museum. Een unieke foto staat afgebeeld op de voorpagina van deze nieuwsbrief, maar het album bevat ook andere unieke foto's van de Von Baumhauer Helicoptère en van windtunnelproeven aan de staartrotor en aan molenwieken. Nagegaan wordt of enkele van deze foto's nog worden "mee-genomen" in het boek over Von Baumhauer dat thans in een gevorderde opmaakfase verkeert. Het album wordt onderdeel van de collectie over Von Baumhauer bij Aviodrome.

Album Siebel 204: Dit album met allerlei foto's van het Siebel laboratoriumvliegtuig is volgens overlevering via een vroegere museumvrijwilliger bij het toen-

malige Aviodome terecht gekomen, maar het is duidelijk afkomstig uit een reeks van albums die door Jan te Boekhorst zijn samengesteld. Dit album bevat naast afbeeldingen van de Siebel ook foto's van de voormalige laboratoriumvliegtuigen Hunter, Beechcraft Queen

Air en Metro. De foto's van de Siebel zijn gemaakt door Piet Kok, de toenmalige grondwerktuigkundige van het NLL. Het album wordt onderdeel van de collectie over het NLR bij Aviodrome.

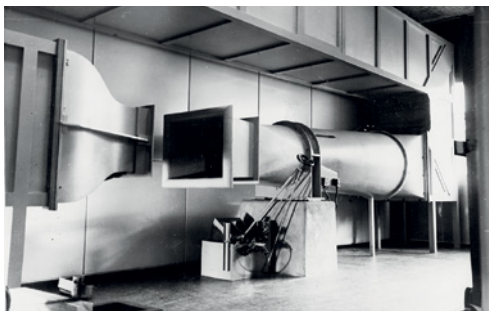
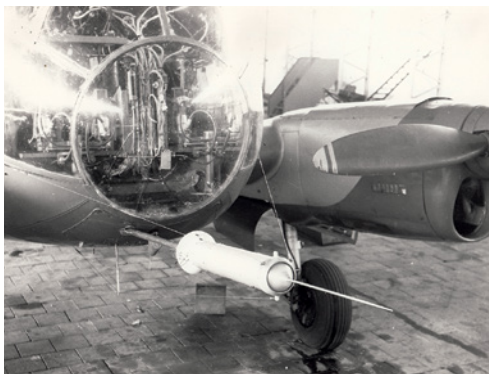
Verder zijn er talloze losse foto's gevonden van windtunnels en windtunnelproeven, maar ook van diverse laboratoriumopstellingen bij het NLL/NLR.

Alle foto's uit deze vondsten zullen worden gescand en komen met een beschrijving op de beeldbank van onze museumstichting.

Een hele bijzondere vondst is een serie rapporten van Fokker uit de periode 1938-1942 die handelen over een door Fokker gebouwde windtunnel en de daarmee uitgevoerde beproevingen. Het is voor het eerst dat in historisch materiaal van Fokker

melding wordt gemaakt van een windtunnel van Fokker, die moet hebben gestaan in de Fokkerfabriek in Amsterdam-Noord. Een foto van die windtunnel staat hierbij afgedrukt. ■

De schrijver, DirkJan Rozema, is vrijwilliger bij Aviodrome en registreert daar documenten van verscheidene luchtvaartorganisaties.



Boven: Proefraket met elektronische apparatuur op de neus van de Siebel 204D-1 PH-NLL.

Onder: De windtunnel bij Fokker anno 1940.

IN MEMORIAM

Op 23 april 2016 overleed H. (Hans) van Hedel, donateur voor het leven sinds 2008

Op 26 april 2016 overleed H. (Henk) Keppel, donateur voor het leven sinds 2000 ■

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 bewaren en toegankelijk maken van het NLR-erfgoed.

Vormgeving: C10 Ontwerp, Den Haag

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.erfgoednlr.nl