

Voor u ligt de veertiende Nieuwsbrief van het Historisch Museum NLR.

Voor slechts € 10,- bent u donateur tot 1 januari 2006. U profiteert dan tevens van de andere voordelen van het donateurschap.

Aanmelden doet u zich door genoemd bedrag (of meer) over te maken op rekeningnummer 57.88.27.204 ten name van Stichting Historisch Museum NLR te Amsterdam.

Deze Nieuwsbrief wordt uitgegeven onder de verantwoordelijkheid van het bestuur van de Stichting Historisch Museum NLR.

De Nieuwsbrief wordt elk kwartaal verspreid aan de donateurs van de stichting.

Donateurs van de Stichting Historisch Museum NLR ontvangen Euro 2,- korting op de toegangsprijs van het Aviodrome. Die korting wordt alleen verleend op vertoon van uw donateurskaart.



Donateursbijeenkomst op 16 oktober 2004

Op zaterdag 16 oktober 2004 vond de achtste halfjaarlijkse donateursbijeenkomst plaats in de NLR-vestiging te Amsterdam. Ruim vijftig geïnteresseerden verzamelden zich tussen half twee en twee uur in wat nu nog de zaaltjes 2 en 3 van het NLR heten, maar die binnenkort tot het domein van onze stichting gaan behoren. Over dit laatste meer op een andere plaats in deze Nieuwsbrief.

Na een welkomstwoord en enkele mededelingen door voorzitter Kees Bakker was het woord aan Harry Vodegel. Een aantal van onze donateurs zal zich nog herinneren dat tijdens de eerste donateursbijeenkomst de voormalige afdelingchef van Harry, de heer Lucassen, een lezing heeft gehouden over de Von Baumhauer helikopter, de eerste Nederlandse helikopter uit de jaren twintig van de vorige eeuw. Deze keer, 3½ jaar later, is het verhaal van de tweede Nederlandse helikopter, de Kolibrie, aan de beurt. Harry begon met zich te verontschuldigen dat hij eigenlijk zo weinig over de Kolibrie wist, omdat de ontwikkeling ervan plaats vond vóór de tijd dat hij op het NLR werkzaam was. Hij kende de Kolibrie slechts van een excursie als student naar de NHI (Nederlandse Helikopter Industrie), uit de literatuur en uit verhalen van collega's. Alhoewel er onder de aanwezigen personen waren die de ontwikkeling wel zelf hadden meegemaakt, verklaarde Harry zich er toch maar aan te zullen wagen om een overzicht te geven van de lotgevallen van deze helikopter.

Vervolg op pag.2

Van de voorzitter

Als donateur van de Stichting: "Vrienden van de Traditiekamer van de MLD" was ik onlangs aanwezig bij een themabijeenkomst van deze Stichting op het Marinevliegkamp De Kooy. De traditiekamer is in feite een luchtvaartmuseum met ca 300 donateurs en ongeveer 15 vrijwilligers, vooral gericht op de historie van de MLD. Het is ondergebracht in een "nissenhut" en uitbreiding is voorzien in een tweede nissenhut. Een deel van de bijeenkomst was gewijd aan de toekomst van de MLD na de verkoop van de P3-C's Orion aan Duitsland en Portugal en het sluiten van het Marinevliegkamp Valkenburg. Zelfs is er sprake geweest dat ook De Kooy zou worden gesloten en dat alle marinehelikopters in verband met bezuinigingen naar de luchtmachtbasis Gilze Rijen zouden worden overgebracht. Het laat zich aanzien dat dit niet gebeurt en daarmee is de onzekerheid over de directe toekomst van de traditiekamer weggenomen. Immers het sluiten van De Kooy zou hebben betekend, dat de traditiekamer moest sluiten in de huidige vorm. De themadag deed mij heel erg denken aan de donateursdagen van ons NLR-museum. Een hoog reünigehalte, veel voornamelijk enthousiaste ouderen, die een sterke binding hebben met de organisatie, waar zij altijd hebben gewerkt en diezelfde organisatie, die het daarna mogelijk maakt dat het museum kan bestaan. Heel even heb ik me op De Kooy de vraag gesteld of er ondanks de verzakelijking van bedrijven, zoals bij Defensie en ook bij het NLR, altijd maar enthousiaste mensen zullen blijven, die zich willen inzetten voor behoud van wat een historisch belang heeft. Ik hoop vurig dat dit altijd het geval zal zijn.

K.Bakker

Een korte samenvatting van zijn lezing volgt hieronder.
Uitgebreider is zijn lezing opgenomen in de serie Museum Notities onder het nummer MN-158.

De lezing over de Kolibrie bestond uit een viertal delen:

- de voorgeschiedenis (Stichting Hefschroefvliegtuigen)
- de ontwikkelingsperiode van de Kolibrie (Stichting voor de Ontwikkeling en Bouw van een Experimenteel Hefschroefvliegtuig, SOBEH)
- de commerciële periode van de Kolibrie (Nederlandse Helikopter Industrie, NHI)
- een technische beschrijving van de Kolibrie

In het eerste deel schetste Harry Vodegel de groeiende interesse na de Tweede Wereldoorlog in het Nederland voor de toepassing van helikopters. Al snel resulteerde dit in 1946 in de oprichting van de “Stichting Hefschroefvliegtuigen”, waarin ook het NLL vertegenwoordigd was. Het doel was om meer kennis op te bouwen met betrekking tot de technische kanten en de gebruiksmogelijkheden van de helikopter door theoretisch onderzoek, windtunnelproeven en vliegproeven. Het theoretisch onderzoek en het windtunnelwerk werd voornamelijk op het NLL uitgevoerd. Op het gebied van theoretisch onderzoek heeft vooral ir J. Meyer-Drees baanbrekend werk verricht met een onderzoek naar een geschikt wiskundig model voor het geïnduceerde neerstromingsveld van de rotor, waarvoor hij in 1949 de Cierva Memorial Price ontving. Voor de vliegproeven werd een Sikorsky S-51 aangeschaft, die nadat hij zijn diensten had bewezen, in 1951 aan de Koninklijke Marine werd verkocht. Bij de watersnoodramp in 1953 heeft deze zelfde helikopter nog goede diensten bewezen bij het in veiligheid brengen van mensen.

Door het enthousiasme van een aantal leden van de Stichting Hefschroefvliegtuigen kon het natuurlijk niet uitblijven dat de gedachten weer uitgingen naar de ontwikkeling van een eigen helikopter. Prof. Van der Maas zag kans om de financiering hiervoor te regelen en zo werd in december 1950 de “Stichting voor de Ontwikkeling en Bouw van een Experimenteel Hefschroefvliegtuig”, SOBEH, opgericht.

In totaal werden drie prototypes gebouwd, de H-1, H-2 en H-3. Het tweede prototype, de H-2, heeft uiteindelijk, na jaren opgesteld te zijn geweest bij de HTS te Haarlem, een rustplaats gevonden in de Aviodrome.



Harry Vodegel tijdens zijn presentatie

Het succes van deze ontwikkeling was de reden om SOBEH om te zetten in een commercieel bedrijf, hetgeen in oktober 1955 resulteerde in de geboorte van de Nederlandse Helikopter Industrie (NHI) op het vliegveld Zestienhoven bij Rotterdam. Uiteindelijk heeft de Kolibrie zijn type-certificaat gekregen in maart 1958.

In totaal zijn elf machines geproduceerd en afgeleverd. Met de productie van onderdelen voor nog tien machines was reeds begonnen toen het project werd gestopt. Kolibries zijn verkocht in Engeland, Duitsland, Israël en Nederland.

De Kolibrie bleek uitstekend geschikt voor het besproeien van landbouwgewassen. Op een aanhangwagen kon hij naar het veld worden vervoerd, waar de helikopter van de aanhangwagen opsteeg. Bezwaarlijk was het hoge brandstofverbruik, ook al was dit eenvoudige petroleum. Als grap werd wel eens verteld dat achter elke auto met de aanhanger waarop een Kolibrie stond, een grote tankwagen met brandstof reed.

Uiteindelijk hebben het stoppen van de voorfinanciering van de laatste tien productie-exemplaren en de tegenvallende verkoopresultaten het project de das omgedaan.

Na de uiteenzetting over de ontwikkeling van de Kolibrie gaf Harry Vodegel nog een overzicht van de technische gegevens van deze helikopter. De Kolibrie was uitgerust met twee ramjet motoren aan de tips van de rotorbladen. Dit type motor werd gekozen om zijn simpele uitvoering, er waren geen bewegende onderdelen. Veel was er nog niet bekend over ramjets, zodat veel eraan zelf moest worden ontwikkeld. Een groot deel van deze ontwikkeling is op het NLL gebeurd, eerst in een proefstand in Amsterdam. Omdat de motoren enorm veel lawaai produceerden, werd later een proefstand in de Noordoostpolder gebouwd.

De rotor had de relatief grote diameter van 10m. De constructie van de metalen bladen getuigde van een originele aanpak; deze was namelijk gebaseerd op het Redux metaallijmproces. Dit was zeer vooruitstrevend, want bedacht moet worden dat rotorbladen in die tijd nog van hout werden gemaakt.

De romp van de Kolibrie was heel eenvoudige en hing met twee lagers aan de rotoras. Door de eenvoud van de motoren en de constructie was het aantal onderdelen, waaruit de Kolibrie bestond, slechts $\frac{1}{15}$ van een overeenkomstige helikopter met zuigermotor. Hierdoor was het leeggewicht van de H-3 in de civiele versie 240 kg ten opzichte van 650 kg totaal. De aanschaffingskosten waren hierdoor verlaagd tot ongeveer $\frac{1}{3}$ van een overeenkomstige helikopter.

Aan de hand van een aantal grafieken en voorbeelden toonde Harry Vodegel vervolgens aan dat de Kolibrie zeer goede vliegeigenschappen en een hoge vliegveiligheid had, niet alleen in vergelijking met zijn tijdgenoten, maar vliegeigenschappen die veel beter waren dan die van menig hedendaagse helikopter.



V.l.n.r. Kees Schmeitink, Corrie van der Bliek, Nicole van der Bliek

Tot slot vertoonde Harry nog een tweetal filmpjes met demonstraties van de Kolibrie. Uit de reacties van de toehoorders op de lezing en de filmpjes bleek wel dat de bijdrage van Harry aan deze donateursbijeenkomst werd gewaardeerd.

De heer Lucassen, als een van degenen die de ontwikkelingen rond de Kolibrie van nabij had meegemaakt, had nauwelijks toevoegingen op het verhaal. Wel memoreerde hij nog even zijn eigen laatste helikoptervlucht. Nog niet zo lang geleden moest hij tijdens een bergwandeling om gezondheidsredenen met een helikopter van de reddingsdienst van het hooggelegen wandelpad naar het dal vervoerd worden.

De heer Schmeitink, die op de tweede donateursbijeenkomst had gesproken over het afschieten van raketten op Texel, meldde

daarentegen een ervaring over zijn eerste helikoptervlucht. Hij vertelde dat de Kolibrie ook een enkele keer is ingezet voor het weer opsporen van deze raketten boven het wad. Een dergelijke vlucht was voor hem zijn eerste helikoptervlucht.

Zoals gebruikelijk bleek het programma wat uit te lopen. Daarom verzocht de voorzitter de pauze enigszins in te korten, zodat toch iedereen aan het eind van de middag bijtijds naar huis zou kunnen gaan. Ondanks deze korte van de pauze werden er tussen de aanwezigen onderling weer druk nieuwtjes uitgewisseld. Ellen Rozema was iedereen weer behulpzaam bij het verkrijgen van de verschillende vloeistoffen uit de automaat en met het verstrekken van versnaperingen.

Na de pauze volgde het tweede deel van de film over de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland. Het eerste deel werd gedraaid op de vorige bijeenkomst van 7 mei 2004 in de Aviodrome. Ook dit deel van de bijeenkomst mocht zich verheugen in de belangstelling van de aanwezigen. Ondanks de korte pauze dreigde het toch weer laat te worden, reden waarom besloten werd het eind van de film maar niet te vertonen. Gelukkig waren we met de ontwikkeling van de luchtvaart al min of meer in het heden aangeland, zodat niemand historisch interessante zaken heeft gemist.

De voorzitter sloot de bijeenkomst op een toch nog redelijk tijdstip, na Ellen Rozema voor haar inzet in de pauze en Johan Schoenman voor het maken van de foto's die dit verslag verlichtingen te hebben bedankt.

Uit de lucht gegrepen, Fokker als Nederlandse droom, 1945-1996, door Marc Dierikx (boekrecensie)

Boom, Amsterdam, ISBN90 5352 889 x

Een paperback met een Fokker logo en foto's van een F28 op de omslag kan je niet zo maar laten liggen. Eenmaal doorbladerend kom je talloze bekende namen en ook voor NLR-ers herkenbare situaties tegen. Dus werd een recensie-exemplaar opgevraagd en doorgelezen.

Dit in 2004 verschenen werk van Dierikx, niet zijn eerste over de Nederlandse luchtvaartgeschiedenis, geeft een zeer uitvoerig en goed gedocumenteerd inzicht in de turbulente relatie tussen de Nederlandse vliegtuigindustrie, in hoofdzaak Fokker, en de Nederlandse overheid.

Oorspronkelijke aanleiding voor het opstellen van dit boek was het idee van professor Wittenberg om een biografie te laten schrijven over professor Van der Maas. Uiteindelijk werd het een historisch onderzoek over de rol van de overheid bij de opkomst en ondergang van de Nederlandse vliegtuigindustrie. Bij het onderzoek liet Dierikx zich ondersteunen door een klankbordgroep, waarvan ook Jan van der Bliek deel uitmaakte. De rol van professor Van der Maas loopt als een rode draad door het eerste gedeelte van het boek. Hij was een man met vele petten op, invloedrijk en soms omstreden. Dierikx beschrijft over die periode de voortdurende druk van Fokker op de overheid voor de (voor)financiering van projecten, en tegelijkertijd de omvangrijke managementproblemen bij Fokker, alsmede de onduidelijke rol

van de overheid inzake de steun aan de vliegtuigontwikkeling en het aanschafbeleid van vliegtuigen. Dat het voortbestaan van een NIV en NLL in 1959 aan een zijden draadje hing komt dan ook voort uit de steeds grotere financiële injecties



van de overheid in de nationale luchtvaartindustrie, en de weerzin die dit te weeg bracht bij sommige bewindslieden. Het waren de ministers Van Aartsen en Zijlstra die, mede gelet op de gunstige verkoopkansen van de F27, uiteindelijk met succes krachtig pleitten voor het behoud van een zelfschepende vliegtuigindustrie en het handhaven van NIV en NLL. Het daaropvolgende gedeelte beschrijft de problematiek om Fokker in een internationale rol te plaatsen en gelijktijdig zijn eigen vliegtuigen te financieren, te bouwen en af te zetten. Steeds meer overheidsgeld was gemoeid met het overeind houden van Fokker, wat uiteindelijk leidde in 1996 tot het faillissement.

De schrijver heeft zich verdiept in talloze archiefstukken, en rijgt de feiten in hoog tempo aan elkaar vast zonder tot een dorre opsomming te komen. De rollen en meningen van vele Nederlandse luchtvaartprominenten komen uitdrukkelijk aan bod. Het boek ademt de sfeer van een uit de hand gelopen duur avontuur. Jammer dat de technologische component in dit boek ontbreekt, maar dat was volgens de schrijver een bewuste keuze.

Vrijwilligersbijeenkomst op woensdag 13 oktober 2004

Nu we binnen afzienbare tijd de beschikking zullen krijgen over een aanzienlijk grotere ruimte om onze verzameling en ons archief onder te brengen, vonden we dit een mooi moment om ons te bezinnen op de toekomst van onze stichting. Een goede aanleiding



Vrijwilligers om de tafel

om daarover de mening van onze vrijwilligers te peilen. Op woensdag 13 oktober j.l. werd daarom een vergadering gehouden van het bestuur van onze stichting met alle vrijwilligers, zowel die uit Amsterdam als uit de Noordoostpolder. Ter discussie stond een concept-beleidsstuk, getiteld: "De Stichting Historisch Museum NLR, nu en in de toekomst". Uit die discussie kwamen een aantal punten naar voren, die gebruikt werden om dit beleidsstuk aan te vullen, waardoor er nu een definitieve versie is.

In dit stuk staat beschreven wat het bestuur voor ogen staat met het museum en het archief in de naaste toekomst. Daarmee is het mogelijk om nauwkeuriger de vrijwilligerstaken te formuleren, waaraan als eerste behoefte bestaat. De bijeenkomst met de vrijwilligers bood de gelegenheid om, zoals dat tegenwoordig heet, alle neuzen in dezelfde richting te krijgen, en dat is aardig gelukt. Bovendien zijn een aantal afspraken gemaakt, waarvan iedereen nu ook op de hoogte is. Alle aanwezigen vonden deze vergadering erg nuttig en er werd unaniem afgesproken dit soort bijeenkomsten ook in de toekomst te houden.

Kennismaking met Klaas Breman, vrijwilliger van het museum

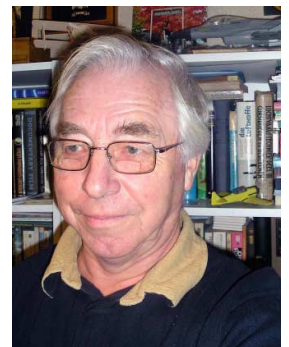
Klaas Breman heeft een fors aantal jaren bij het NLL/NLR achter de rug. Hij begon op 1 april 1956 bij de toenmalige A-sectie als waarnemer in de lage-snelheidswindtunnel LST, de zogenoemde grote tunnel. Hij kwam te werken onder leiding van Drenth, de chef van de grote en kleine lage-snelheidstunnels. Zijn directe chef was Jan Beukering, die de leiding had bij de grote tunnel. De inzet van Klaas bij de LST was bedoeld om ervaring op te doen voor de functie waarvoor hij eigenlijk was aangenomen: waarnemer bij de op stapel staande hoge-snelheidstunnel HST. Na ongeveer een jaar werd hij dan ook overgeplaatst naar de groep die de HST gestalte moest gaan geven. Een pionierstijd, waarover hij nu nog smakelijk kan vertellen. Nadat de HST in 1959 officieel in gebruik was genomen was Klaas nog ruim een jaar ingeschakeld bij de metingen in deze tunnel. In 1961 had Joop Baljeu de opdracht gekregen om een groep samen te stellen die zich bezig moest gaan houden met het ontwerpen en de fabricage van modellen en rekstrookbalansen. Klaas werd, tijdens een van zijn dagelijkse fietstochten van huis naar kantoor, door Joop Baljeu benaderd of hij geen zin had tot die groep toe te treden. Het gevolg zullen velen onder u kennen: Klaas heeft zich vanaf dat

moment voornamelijk bezig gehouden met modelontwerp en modelaanmaak. Tot het moment waarop hij op Hemelvaartsdag 1996, na 40 jaar werken bij het NLL/NLR met de VUT ging.

Gelukkig is hij ook na zijn VUT-vertrek in contact gebleven met het NLR, als vrijwilliger voor het museum. Dat is ook de reden waarom hij hier ten tonele wordt gevoerd. Al bij het prilste begin van het museum was Klaas betrokken.

Toen de twee LST's in Amsterdam net waren ontmanteld (het was rond 1984), klauterden Klaas Breman en Jan te Boekhorst een keer door de toen ontluisterde restanten van het LST-gebouw.

Aangekomen op de zolder, waar vroeger de modelwagens heen en weer werden gereden, dachten ze een ruimte gevonden te hebben waar mooi een bedrijfsmuseum gevestigd zou kunnen worden. Zo'n museum was al langer in hun gedachten, maar de eeuwig durende strijd om ruimte in de vestiging Amsterdam maakte de realisatie ervan tot dan toe niet erg aannemelijk. Met een eerste onbeholpen ontwerp van een expositie-opstelling in deze ruimte trokken Klaas en Jan vervolgens naar Ben Spee, de toenmalige technisch directeur, en legden hun plannen aan hem voor. Spee liep niet over van enthousiasme en wilde de beoogde ruimte wel eens met eigen ogen zien, alvorens een oordeel te vellen en hij stelde voor om daar eens een kijkje te nemen. Met zijn drieën zijn ze toen naar boven in het LST-gebouw geklommen. Toen de eerste woorden van Ben Spee daar



Klaas Breman

waren: “Hier kan je met goed fatsoen geen kamers maken.” gaf dat hun direct goede hoop! De eerste horde tot een bedrijfsmuseum was genomen. Het uiteindelijke gevolg is dus ons huidige bedrijfsmuseum (voorlopig nog) in de ruimte die ze toen op het oog hadden.

Nadat Klaas met de VUT was gegaan werd hij benaderd met het verzoek mee te werken aan het monteren en op videoband zetten van oude NLR-films. Dit verzoek was een direct gevolg van een totaal andere activiteit van Klaas naast zijn normale werk met windtunnelmodellen. Hij had namelijk in het verleden, samen met Jaap Kuipers, op verzoek van de toenmalige directiesecretaris Piet Stolp de eerste film over het NLR gemaakt die bedoeld was om het NLR in de buitenwereld meer bekendheid te geven. Een film over de metingen in de transsonen en supersonen windtunnels HST en SST, met de titel “TEST”. Deze film was zo’n succes dat hij in een enigszins verkorte versie vertoond werd in het Nederlandse paviljoen op de wereldtentoonstelling in Osaka, Japan. Klaas hoefde over het verzoek om zich met het filmgebeuren te bemoeien niet lang na te denken. Samen met Frans Idema heeft hij zich op dit werk gestort. Van het een kwam het ander: niet alleen de NLR-films werden

overgezet op videoband, maar ook een groot aantal videobanden over de historie van de luchtvaart zijn ten behoeve van het museum gekopieerd. Vele uren aan historisch beeldmateriaal staan nu in het museumarchief, bedoeld om uitgeleend te worden aan belangstellende donateurs. Een uitleensysteem wordt op het ogenblik opgezet. Hoe het een en ander geregeld gaat worden, hoort u in een van de komende Nieuwsbrieven.

De ontwikkelingen staan niet stil, ook niet bij het museum. Om al dit beeldmateriaal ook voor de verdere toekomst te bewaren is net apparatuur aangeschaft waarmee de videobanden overgezet kunnen worden op DVD, een beter tegen de tand des tijds bestand medium. Dat is dus waar binnenkort mee begonnen gaat worden door het duo Klaas Breman en Frans Idema. Nog werk genoeg voor de toekomst!

Nieuwe ruimten voor ons museum en ons archief

Het archief van ons museum omvat tekstmateriaal (rapporten, jaarverslagen, folders, tijdschriften, e.d.) en beeldmateriaal (films, foto's, dia's, videobanden, e.d.). Alles bij elkaar een aardige hoeveelheid waarvoor we maar met veel moeite bergruimte hadden. Het gevolg van dit gebrek aan ruimte is dat slechts een gedeelte van het beeldmateriaal geordend opgeborgen is. Het tekstmateriaal dat we in de loop van de tijd verzameld hebben, kon moeilijk geïnventariseerd worden. Sinds enige tijd is ons ruimtegebrek verleden tijd. We hebben namelijk voor ons archief de beschikking gekregen over een deel van de kelder van de NLR-bibliotheek. We kunnen dus nu voorzichtig gaan denken aan het ordenen van ons tekstmateriaal.

Binnen afzienbare tijd zullen we ook voor onze museumverzameling de beschikking krijgen over aanzienlijk meer ruimte. Het NLR zal namelijk het LST-gebouw grotendeels ontruimen. Het bedrijfsrestaurant en de vergaderzalen die daarboven liggen, zullen worden overgeplaatst naar het nieuwe gebouw. De ruimten die hierdoor vrij komen, komen ter beschikking van onze stichting. De bedoeling is om de ruimte van het huidige museum te gaan gebruiken als opslagruimte voor niet geëxposeerd materiaal. De vergaderzalen zullen, met enige aanpassingen, o.a. gebruikt blijven worden voor het houden van onze donateursbijeenkomsten. De filmcabine die aan deze vergaderzalen grenst, zal als zodanig dienst blijven doen voor dit soort gelegenheden. De ruimte achter de filmcabine zal ingericht worden als een kleine werkplaats. Inmiddels hebben we o.a. al een door het NLR afgevoerde, maar voor ons nog goed bruikbare frees-/draaibank en enige andere machines daar opgesteld. De ruimte van het huidige bedrijfsrestaurant zal gebruikt gaan worden als tentoonstellingsruimte, aanzienlijk meer vierkante meters en ook aanzienlijk efficiënter in te delen dan onze huidige pijpenla.

Het zal duidelijk zijn dat de verhuizing van ons museum van de huidige naar de nieuwe locatie een fors stuk werk met zich meebrengt. Het ongewijzigd overzetten van de huidige opstelling is niet mogelijk, omdat de vitrines aangepast zijn aan de ruimte waarin ze nu zijn opgesteld. Het zonder meer aanschaffen van de benodigde nieuwe vitrines gaat onze financiële draagkracht ver te

boven. Het zal dus neer komen op het maken van displays, vitrines, e.d. in eigen beheer, waarbij we zo veel mogelijk het bestaande materiaal zullen moeten gebruiken.

We bezinnen ons ook over een geheel nieuwe indeling van het tentoongestelde, omdat de huidige opstelling naar ons idee niet meer voldoet. Bij de beginopzet van het huidige museum was de bedoeling de hoofdafdelingen en dienstengroepen van het NLR afzonderlijk te belichten, maar in de loop van de tijd bij het verkrijgen van steeds meer artikelen, is hierin de klad gekomen. Bovendien klopt de opzet na een aantal reorganisaties bij het NLR ook al niet meer met de realiteit. Kortom er zit in de huidige presentatie geen echte lijn (meer). Voor de toekomstige opstelling willen we dan ook van een totaal ander uitgangspunt uitgaan. Bij deze opzet zal het “leven” van een vliegtuig als leidraad dienen. We beginnen met theoretische aerodynamica en gaan dan via windtunnelmodellen, windtunnelproeven, vluchtnabootser, vliegtuigmaterialen en –constructies, naar vliegproeven en vliegtuiggebruik, om te eindigen met ongevalonderzoek. Voor onze ruimtevaartak zal een soortgelijke indeling worden gehanteerd. We zijn druk bezig deze ideeën wat meer gedetailleerd uit te werken.

De conclusie van het bovenstaande is dus dat we de komende tijd zeker niet om werk verlegen zullen zitten! Het bouwen van de vitrines en displays in eigen beheer zal flink wat inspanning kosten, maar ook de daadwerkelijke inrichting van het museum zal het een en ander van onze vrijwilligers vergen. Een aantal vrijwilligers heeft zich al bereid verklaard in die periode frequenter te komen, zodat het museum in de nieuwe ruimte zo snel mogelijk kan worden geopend. Waar zouden we zijn zonder deze toegewijde mensen? Antwoord: nergens!

Gesprek met Marc Dierikx

Het bestuur heeft op 15 oktober 2004 een oriënterend gesprek gehad met Marc Dierikx. Elders in deze nieuwsbrief wordt aandacht besteed aan zijn nieuwste boek: "Uit de lucht gegrepen". Dit boek, dat in opdracht van de Technische Universiteit Delft is geschreven, gaat heel gedetailleerd in op de relatie van de Nederlandse overheid met de Nederlandse vliegtuigindustrie na de Tweede Wereldoorlog. De aanleiding voor het gesprek met Marc Dierikx was de ambitie van onze museumstichting om de geschiedenis van de RSL, maar ook belangwekkende technische ontwikkelingen in kaart te brengen. Daarbij zijn twee benaderingen denkbaar; de eerste is alleen vanuit het traject RSL, NLL en NLR. Dat wil zeggen een intern onderzoek en voornamelijk op eigen kracht met alle daarbij denkbare beperkingen. De tweede benadering is een breder onderzoek naar de rol van de Nederlandse onderzoeksorganisaties bij de ondersteuning van de Nederlandse overheid en de vliegtuigindustrie vanaf 1918. Daarbij behoort naast de RSL, NLL en NLR natuurlijk ook de Technische Hogeschool/Universiteit Delft. Zo'n onderzoek heeft een nationaal karakter en zou moeten worden uitgevoerd door daartoe gekwalificeerde personen op basis van beschikbare financiering. Marc Dierikx is medewerker van het

Instituut voor Nederlandse Geschiedenis en heeft meerdere luchtvaartpublicaties op zijn naam staan, die het resultaat zijn van een breed onderzoek.

Bij het gesprek van het bestuur met Marc Dierikx, dat bij het NLR plaats vond, werd een inleiding gegeven over het NLR-Museum en de activiteiten. Bijzonder was dat Jan van der Blik deel heeft uitgemaakt van een groep van deskundigen, die een adviserende rol heeft gespeeld bij het tot stand komen van het boek van Marc Dierikx.

Hierbij had hij het jubileumboek: "75 Years of Aerospace Research in The Netherlands", van de hand van Jan van der Blik als één van de vele bronnen gebruikt. Marc Dierikx ondersteunde de gedachte van een breed onderzoek naar de rol van de onderzoeksorganisaties. Het vinden van de financiering hiervoor is echter een noodzakelijke voorwaarde en dat is niet eenvoudig. Een aantal mogelijkheden hiervoor werden genoemd, waarop het bestuur zich verder gaat oriënteren.

Na afloop is Marc Dierikx rondgeleid in het museum, waarbij hij veel belangstelling toonde voor wat aanwezig is. Opvallend was dat hij, alhoewel van oorsprong historicus, heel veel feitenkennis bezat met betrekking tot de luchtvaart. Afgesproken is dat onze contacten met hem zullen worden voortgezet.



Donatie 2005

Hopelijk vergeet u niet in de drukte van de feestdagen uw donatie voor 2005 over te maken. Het beste kunt u dat gelijk doen als u dit stukje leest, dan is er weer een last van uw schouders en wij kunnen verder met de opzet van het nieuwe museum! Misschien is een donatie voor het leven (€ 100,=) iets voor u, als u tenminste 61 jaar of ouder bent. U hoeft dan niet elk jaar uw donatie over te maken (dat mag natuurlijk evengoed) en het geeft ons het komende jaar meer armslag. Juist het komende jaar hebben wij immers uw bijdrage erg hard nodig. Alvast bedankt!

Uit de personeelsdossiers

Op 11 april 1944 schreef een medewerker, Ir. Huls, woonachtig in Amersfoort aan Ir. Van Oosterom o.m.: "Enfin, de laatste dagen (bedoeld wordt: van de oorlog) hopen we ook goed door te komen en m'n fiets staat al klaar, weliswaar met heel slechte banden, maar ik hoop er toch zo snel mogelijk na de eerste tanks A'dam mee binnen te rijden."

70 jaar geleden, de DC-2 "Uiver" verongelukt

In de nacht van 19 op 20 december 1934 verongelukte in de woestijn van Irak de KLM DC-2 "Uiver". In verband met het onderzoek naar de oorzaak is vrijwel direct door de Minister van Waterstaat aan de RSL verzocht Dr.ir. van der Maas naar de rampplaats te sturen, die daar enkele dagen later arriveerde. Dit was aanleiding om het dossier door te nemen over deze ramp, dat welwillend beschikbaar werd gesteld door tussenkomst van het Nationaal Archief in Den Haag. De bedoeling was om daarin te zoeken naar de bevindingen van Van der Maas, waarvan bekend was dat die in een vijfdelig rapport zijn vastgelegd. Dit rapport was niet aanwezig in het dossier, wel de rapportage van de Commissie Schorer die het onderzoek in 1935 uitvoerde. Het zoeken naar het rapport van Van der Maas, dat geen RSL-nummer heeft, wordt voortgezet. In de volgende Nieuwsbrief (15) zal meer worden vermeld over de zoektocht in het Uiver-dossier.

Volgende donateursbijeenkomst

Deze bijeenkomst zal worden gehouden op zaterdag 23 april 2005 (14.00 uur) in de Filmzaal bij het NLR in de Noordoostpolder. De volgende Nieuwsbrief zal een programma en uitnodiging bevatten. Noteert u deze datum vast in uw agenda?

De bestuursleden en de vrijwilligers van de Stichting Historisch Museum NLR wensen al onze donateurs gezellige feestdagen en een gezond en gelukkig 2005.

Stichting Historisch Museum NLR
Postbus 90502
1006 BM Amsterdam

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