



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

Voor slechts € 12,50 bent u donateur tot 1 januari 2010. 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 € 2,- korting op de toegangsprijs van het Aviodrome. Die korting wordt alleen verleend op vertoon van uw donateurskaart.

Van de voorzitter

In de vorige Nieuwsbrief is het verschijnen aangekondigd van een boek ter gelegenheid van het 90-jarig bestaan van het NLR. Zoals toen genoemd zal het boek in oktober gereed zijn. Van zeer dichtbij heb ik gezien hoe hard DirkJan Rozema de afgelopen maanden aan dit boek heeft gewerkt. Hij is er in geslaagd een fraai uitziend boek te maken, waaraan ook anderen, oud-gedienden en huidige medewerkers van het NLR een bijdrage hebben geleverd. De vorige keer is het al genoemd, maar het is geweldig dat de museumstichting het vertrouwen van de directie van het NLR heeft gekregen om dit stuk geschiedschrijving te maken.

Als vertegenwoordiger van de museumstichting ben ik onlangs aanwezig geweest bij de crematie van ir. W.J. Wolff, de jongste zoon van de eerste directeur van de RSL. Hij was een enthousiaste supporter van de museumstichting. Ondanks zijn hoge leeftijd was hij bijna altijd aanwezig bij de donateursbijeenkomsten, waarbij hij zich vanuit Den Haag liet brengen en ophalen met een taxi. Juist voor zijn overlijden heeft hij nog een bijdrage geschreven voor het jubileumboek. Ik heb de heer Wolff altijd gezien als een levende schakel, die door zijn vader, een rechtstreekse verbinding vormde met het begin van de RSL. Het is jammer dat we deze sympathieke persoonlijkheid voortaan moeten missen.

Aan ir. Michel Peters is een gelukwens gestuurd met diens benoeming, per 1 januari 2010, tot nieuwe algemeen directeur van het NLR. We hebben hem veel succes gewenst bij de uitoefening van deze zware functie en hem uitgenodigd nader kennis te maken met wat de museumstichting is en doet. Binnenkort zal de huidige algemeen directeur, ir. Fred Abbink, afscheid nemen. Hij heeft zich een pleitbezorger getoond van de museumstichting met een warme belangstelling voor de luchtvaarthistorie. Hij is de initiator geweest voor het uitbrengen van het nieuwe boek over de 90-jarige geschiedenis van het NLR. Wij hopen dat hij na zijn pensionering op enigerlei wijze blijft aangesloten bij het werk van de museumstichting. Op 11 november zal het eerste exemplaar van het boek: "The Kolibrie story" door Fred Abbink worden overhandigd aan mevrouw Kuipers, de echtgenote van de enkele jaren geleden overleden ir. Will Kuipers. Hij is een van de mannen van het

eerste uur, die de veelbewogen periode van het Kolibrie helikopterproject gestalte heeft helpen geven. Hij heeft daarover jaren later een boek geschreven met een beperkte verspreiding. Mevrouw Kuipers, die in Dallas (USA) woont, heeft er mee ingestemd dat het boek nu officieel door de museumstichting wordt uitgegeven. Zij heeft daartoe ook aanvullend fotomateriaal ter beschikking gesteld. Een aantal andere bij het Kolibrie programma betrokkenen zal op 11 november ook aanwezig zijn. Tenslotte wil ik u graag laten weten dat een volgende stap is gezet op weg naar de publicatie van het boek over ir. A.G. von Baumhauer, geschreven door Simon Boersen. Een redactiegroep zal eind september met hem aan de slag gaan om van het manuscript een echt boek te maken. Dit zal eveneens worden uitgegeven door de museumstichting



Overleg over het boek over A.G. von Baumhauer.
V.l.n.r. Simon Boersen (auteur), Kees Bakker en Jan te Boekhorst

Kees Bakker

Uitnodiging voor het bijwonen van de volgende donateursbijeenkomst, met als onderwerp:

“De aanloop tot en de eerste jaren van de Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart”.

Op zaterdag 24 oktober 2009 van 14.00 – 17.00 uur in het Auditorium van het NLR in Amsterdam presenteert het bestuur aan zijn donateurs en overige belangstellenden het volgende programma:

13.30 uur	Zaal open
14.00 uur	Welkom door Kees Bakker, voorzitter
14.15 uur	De aanloop tot en de eerste jaren van de Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart, door Jan te Boekhorst en Simon Boersen
15.45 uur	pauze
16.00 uur	film over het oude Schiphol gevolgd door bezoek aan het museum
17.00 uur	einde

Toelichting bij de lezing

Dit jaar bestaat het NLR 90 jaar. Een mooi ogenblik om eens terug te kijken naar de beginjaren van ons instituut. Voor de officiële opening wordt april 1919 aangehouden, toen de Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart van start ging. Maar vóór die tijd waren er natuurlijk al allerlei activiteiten. Reeds in 1917, vóór het einde van de Eerste Wereldoorlog, werden er al plannen opgesteld om tot een onderzoeksinstituut voor de luchtvaart te komen. In eerste instantie met het oog op de militaire luchtvaart, maar na het eind van de oorlog zag men ook het belang van de burgerluchtvaart in.

Door de Eerste Wereldoorlog had de ontwikkeling van de luchtvaart in de oorlogvoerende landen een grote vlucht genomen.

Doordat Nederland gedurende deze oorlog neutraal was en er tijdens de oorlog weinig of geen uitwisseling van kennis had plaatsgevonden, bestond er in ons land een aardige achterstand op dit gebied. Aan de RSL om deze achterstand in te lopen. Dat dit niet altijd van een leien dakje ging, zal duidelijk zijn.

In de voordracht van Simon Boersen en Jan te Boekhorst op deze donateursdag zal aandacht worden besteed aan de jaren vlak voor en direct na de oprichting van de RSL.

Wilt u de bijgaande antwoordkaart invullen en uiterlijk 17 oktober retourneren? In plaats daarvan kunt zich desgewenst uiterlijk 17 oktober aanmelden per email bij museum@nlr.nl onder vermelding van naam, adres (ook van de introducés).

Tot zaterdag 24 oktober bij het NLR!

Voortgang van de inrichting van het museum

De expositie zoals die nu is in de huidige museumruimte is een eerste opzet, die - al zeggen we het zelf - als geslaagd beschouwd kan worden. Toch zullen er nog een flink aantal punten zijn die verbetering en aanvulling behoeven. Om die reden zullen er in de nabije toekomst met de adviseurs van de verschillende disciplines evaluatiegesprekken gevoerd worden, waarbij bekeken zal worden welke wijzigingen en aanvullingen wenselijk zijn. Als u dit leest heeft zo'n eerste gesprek met de adviseurs voor V inmiddels plaatsgevonden. Bovendien zal er een database moeten worden opgezet waarin per paneel alle foto's en teksten worden opgenomen, zodat op eenvoudige wijze foto's en tekstborden indien nodig kunnen worden vervangen.

In de vorige Nieuwsbrief hebben we u op de hoogte gebracht van de plannen die we hebben met de zaal boven de huidige museumruimte. Een flink deel van deze plannen is inmiddels uitgevoerd. Even uw geheugen opfrissen: de vergaderzalen op de bovenverdieping waren oorspronkelijk gescheiden door een vouwwand. Deze vouwwand is inmiddels verwijderd, zodat er nu één grote ruimte is ontstaan. In deze ruimte worden de wat grotere zaken geëxposeerd. U moet hierbij denken aan een aantal grotere windtunnelmodellen, apparatuur voor remote sensing en avionica en informatie over computers. Ook is er ruimte gereserveerd voor constructies en materialen.

De zaal zal voorzien worden van nieuwe vloerbedekking, maar eerst moet natuurlijk de gehele ruimte worden opgeknapt. Dit opknappen bestaat enerzijds uit het schilderen van de korte wanden en de bovenzijde van de lange wanden, anderzijds uit het bekleden van de onderzijde van de lange wanden met MDF-platen, welke eveneens geschilderd zullen worden.

Met het opknappen van de zaal zijn we, ondanks de vakantieperiode, inmiddels flink opgeschoten. Eén van de korte zijden is geschilderd. Alle MDF-platen zijn op maat gezaagd en op de wanden gemonteerd. Op het moment dat dit stukje wordt opgesteld (begin september) zijn de eerste platen met een voorstrijkmiddel behandeld en wit geschilderd.

Het gapende gat in het plafond, waar oorspronkelijk de vouwwand en projectieschermen bevestigd waren, is keurig afgedicht met MDF-platen welke eveneens wit geschilderd zullen worden. Voor het afichten van het plafond en voor het schilderen van de hoogste delen van de ruimte heeft één van de vrijwilligers een stelling weten te regelen, zodat we deze niet hoeven te huren. Dat scheelt weer geld, waaraan we eigenlijk

continu behoefte hebben! De vloerbedekking voor de zaal zal een flink gat slaan in onze financiële middelen. De oppervlakte ervan (ca 155 m2) is namelijk iets groter dan de gemiddelde huiskamer!

De vouw wand, die in zijn geheel niet te tillen was door de twee metalen platen die in elke vouw zaten, zijn onder het plengen van menig zweetdruppeltje in kleinere stukken gedemonteerd. De restanten ervan en van de projectieschermen zijn afgevoerd, waardoor we wat meer ruimte hebben gekregen tijdens het opknappen van de zaal.

De videoruimte, de voormalige filmcabine, is ook al ingericht. Er staat nu een speciale computer voor het behandelen van video, met

een programma voor het samenstellen van videofilms. Ook alle andere videoapparatuur heeft daar zijn plaats gevonden.

Tot zover de nieuwtjes rond de inrichting van de expositieruimten. De komende tijd hebben we dus geen zorgen over wat we zullen doen. En is het opknappen van de zaal achter de rug, dan kunnen we ons bezighouden met de inrichting ervan, wat ook nog wel wat tijd zal kosten. Daarna staat dan het opknappen en inrichten van de zolderetage nog op het programma en wat we daarna zullen gaan doen dat zien we dan wel weer. We houden u ook in de toekomst van de voorde- ringen op de hoogte.

NIVR draagt windtunnelmodellen over aan de museumstichting

In 1946 werd het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling (NIV) opgericht. Zijn taak was om namens de Overheid de vliegtuigbouwprogramma's van Fokker te coördineren. Het NIV beheerde daartoe ook de budgetten, die door de overheid aan de industrie werden beschikbaar gesteld ter voorfinanciering van deze programma's. Met de intrede van de ruimtevaart in Nederland veranderde de naam in NIVR (Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en Ruimtevaart).

In de ontwerpfasen van een nieuw type vliegtuig werden windtunnelmodellen gebruikt, die vaak bij het NLR waren geproduceerd en door het NIV/NIVR waren betaald. Als ze niet meer werden gebruikt werden ze keurig verpakt in kratten en opgeslagen, maar bleven in eigendom van het NIVR. Zo zijn er nu nog



vele modellen van de verschillende Fokker producten opgeslagen in de ombouw van de HST in Amsterdam. Zij maken tastbaar wat de verschillende windtunnels van het NLR hebben betekend bij de nationale vliegtuigontwikkeling.

Het NIVR is op 1 september 2009 opgehouden te bestaan en de taken zijn ondergebracht bij de organisatie SENTER/NOVEM, een zogenaamd agentschap van het ministerie van Economische Zaken. Het bestuur van de museumstichting is geruime tijd geleden in contact gekomen met de directie van het NIVR en heeft na afstemming met de NLR directie, voorgesteld de historisch meest belangrijke windtunnelmodellen over te dragen aan ons museum. Hiermee wordt verzekerd dat deze ook in de toekomst veilig zijn en ook kunnen worden geëxposeerd. Enkele modellen zouden in de toekomst mogelijk nog benodigd zijn voor windtunnelmetingen in de DNW. In dat geval zullen deze daarvoor door de museumstichting beschikbaar worden gesteld.

Op 28 augustus is de overdrachtsovereenkomst getekend door de directeur van het NIVR en de voorzitter van de museumstichting.



Ondertekening van de overeenkomst. De heren G.J. Voerman (l) en K. Bakker

Nieuwe aanwinsten

Boek "ICAS – The International Council of the Aeronautical Sciences, ICAS – The first fifty years", door F.J. Sterk 2008
ontvangen van de NLR-directie

Boek "Aerodynamic Design of Transport Aircraft", door Ed Obert 2009
ontvangen van Ed Obert

Dokumentation Adler, jaargangen 1939, 1940, 1942, 1943, 1944
ontvangen van Simon Boersen

Interavia ingebonden tijdschriften, 20-12-1941 tot 8-4-1942
ontvangen van Simon Boersen

Boek "The Fighting Planes", door William Green 1964
ontvangen van Simon Boersen

Diverse foto's en dia's over vliegproeven
ontvangen van Fred Abbink

Aangeboden: Een laboratoriumvliegtuig (deel 13)

In de dossiers (1961-1964) van het NLR-archief is vrijwel geen informatie terug te vinden over het Siebelvliegtuig. Het NLR is namelijk druk bezig met de voorbereidingen voor de aanschaf van de Beechcraft Queen Air. Vrijwel alle stukken over laboratoriumvliegtuigen uit die periode handelen over die aanschaf. Wel is er de lijst van TH-studenten uit november 1962 die deelnemen aan de 3e jaars vliegproeven met de Siebel, ondertekend door ir. J.A. van Ghesel Grothe. Onder die namen zijn nog wat bekende NLR-ers terug te vinden, zoals Henk Dambrink, Jan van Doorn en Bram Elsenaar. Wat verder nog over de Siebel in het dossier zit heeft te maken met de verkoop van het vliegtuig. Dit is het laatste artikel in de Nieuwsbrief over de lotgevallen van de Siebel bij het NLL/NLR.

Van enkele zijden bestaat belangstelling voor de Siebel. In december 1963 belt de heer De Vries van de firma Lichtwerk uit Hoozeveen over de Siebel. Het NLR stuurt Lichtwerk het rapport V.1393 met de fabrieksgegevens van het vliegtuig. Twee weken later belt het NLR op of Lichtwerk nog steeds belangstelling heeft. Tijdens het gesprek wordt gesteld dat de mogelijkheden van revisie van de motoren hoge

Aircraft for sale

German 1942, Siebel 204D, twin engined, 7 seat military transport, A.U.W. 12.400 lbs, TR 1985 VHF, ADF and ILS. Netherlands C. of A., special category, flyaway condition. Wide (though not complete) range of used spares available. 855 airframe hours since 1946. Port engine 23 hours to run. Delivery ex. Schiphol. National Aero- and Astronautical Research Institute, Sloteweg 145, at Amsterdam.
De advertentiekosten bedragen £ 4.2.6

kosten met zich mee zal brengen. Maar Lichtwerk ziet de Siebel ook als lesobject voor zijn personeel. Gevraagd naar de prijs kan het NLR nog geen duidelijk antwoord geven. Later blijkt dat Lichtwerk fl. 500,- biedt. Daarna eindigt het contact met Lichtwerk over dit vliegtuig.

In januari 1964 meldt zich de metaalhandel Van Staverden uit Badhoevedorp. Van Staverden doet een bod op de Siebel van fl. 2000,-

Het NLR plaatst een advertentie voor de verkoop van de Siebel in het blad "Vraag & Aanbod". Naar aanleiding daarvan doet op 23 januari 1964 de firma Skylight N.V. (Luchtvaartbedrijf te Loosdrecht) een bod op de Siebel van fl. 2600,-, mits de Siebel in staat is eenmalig een vlucht te maken van Schiphol naar Vliegveld Hilversum. Op de flap van de brief staat "Telefonisch afgedaan".

De NLR-directie legt de biedingen schriftelijk voor aan de bestuursvoorzitter, prof. Van der Maas, met als voorstel de Siebel te verkopen aan de hoogste bieder (Skylight). Zij voegt daaraan toe het voorstel om de reserveonderdelen ter beschikking te stellen aan een onderwijsinstelling.

Waarschijnlijk op verzoek van Van der Maas plaatst het NLR in maart 1964 een advertentie in "Flight International" met de volgende tekst:

Uit de NLR-reactie op een brief van de Rijksluchtvaartdienst van 2 april 1964 over de keuring van de radio-installatie van de Siebel wordt opgemaakt dat de Siebel is verkocht. Echter, in een brief van de NLR-



Drie laboratoriumvliegtuigen op Schiphol naast elkaar: v.l.n.r. de Siebel, de Fokker S.14 Machtrainer en de Beechcraft Queen Air

directie aan de bestuursvoorzitter van 15 april blijkt dat de advertentie in "Flight" geen reactie heeft opgeleverd. De directie stelt voor de Siebel te verkopen aan Van Staverden, omdat verkoop aan de hoogste bidder Skylight met zich meebrengt het vliegklaar maken van de Siebel. Dat brengt hoge kosten met zich mee. De volgende dag komt uit Delft het telefoontje dat Van der Maas akkoord gaat met verkoop aan Van Staverden en dat voor de reservedelen moet worden nagegaan of er nog iets voor onderwijsdoeleinden bruikbaar is.

Bij de TH-Delft bestaat belangstelling voor twee stijlen van het hoofdonderstel met wiel, een staartwielstijl met wiel, een motordrager, een oliekoelerdraagarm, een hydraulische intrekcylinder en een schroefnaaf met blad. Van der Maas gaat hiermee akkoord.

Op 22 april 1964 schrijft de NLR-directie aan de Havendienst van Schiphol dat de Siebel op 21 april is overgedragen aan Van Staverden en het daardoor geen eigendom meer is van het NLR, met het verzoek bij de berekening van de stallingskosten daarmee rekening te houden. Diezelfde dag wordt die overdracht ook schriftelijk bevestigd aan de Rijksluchtvaartdienst.

Uiteindelijk schrijft Hugo Hooftman (van het blad Cockpit) op 10 juli 1964 een brief aan het NLR met de vraag of de Siebel nog te koop is en zo ja hoeveel dit toestel moet kosten. Hij krijgt een keurig briefje terug waarin staat dat de Siebel is verkocht.

In augustus worden nog wat onderdelen van de Siebel, die niet konden worden gesleten aan onderwijsinstellingen, verkocht aan de firma Van Egmond.

In het boek "Nederlandse luchtvaartuigregisters" van Herman Dekker is over de nadagen van de PH-NLL Siebel vermeld dat het toestel nog enige tijd op Hilversum heeft gestaan, en daar langzaam werd gesloopt. Vanwege transportproblemen ging de overdracht aan "Antic Aeroplanes" niet door en tenslotte werd het vliegtuig verschroot.

Het NLR-museum heeft in 2004 van de Hogeschool Haarlem ontvangen een volledige propellor en een richtingsroer, beide van de Siebel. In 2006 schonk de heer P.C. (Piet) Kok, voormalige grondwerktuigkundige van de Siebel, het NLR-museum een aantal instrumenten van dat vliegtuig.

Herinneringen van Bram Elsenaar

Mijn contact met de Siebel was tijdens de studie vliegtuigbouwkunde in Delft rond 1962. Als aanvulling op het college 'Vliegeigenschappen' van prof. Gerlach moest deelgenomen worden aan een vliegproef. In groepjes van 4 (?) man moest je je daartoe vervoegen in de NLL-hangar op Schiphol (het huidige Schiphol-Oost). Daar stond de Siebel gereed om ons in te wijden in de geheimen van de vliegmechanica. En voor mij was de Siebel tevens het doopvont voor mijn luchtdoop. We werden in stijve vliegerjassen gehesen (van het type dat je kunt neerzetten). We kregen een schrijfplankje, een potlood en stevige handschoenen waarmee het schrijven zelf al een moeilijke opgave werd. In het vliegtuig had elke student een paneeltje voor zich met een paar instrumenten en de bedoeling was de meters af te lezen tijdens een aantal uit te voeren manoeuvres. Die mochten we dan later thuis uitwerken en van de juiste interpretatie voorzien.

Het was koud daarboven maar ook spannend. Wat mij het meest is bijgebleven is de 'langzame fugoïde', een manoeuvre die ingezet werd met een lichte duikvlucht. Het vliegtuig verloor hoogte maar kreeg meer snelheid waardoor de lift weer toenam en we begonnen te klimmen totdat de snelheid weer afnam en het vliegtuig opnieuw hoogte verloor etc. Een slingerbeweging dus waarbij potentiële en kinetische energie tegen elkaar werden uitgewisseld. Het heeft diepe indruk op me gemaakt en leverde een mooi grafiekje op in het eindverslag. De vliegmechanica is wat weggezaakt. Maar de aërodynamica is me blijven boeien!

The Kolibrie story

In oktober 1991 schreef Will Kuipers, een van de Kolibriepioniers, zijn verhaal over zijn ervaringen kort na de Tweede Wereldoorlog over de ontwikkeling, beproevingen en de productie van de Kolibrie helikopter in Nederland. Dit verhaal was getypt op ruim 140 pagina's, gebundeld en is in een oplage van vele tientallen door Will verspreid aan zijn relaties in Nederland en Amerika. Het bevat een persoonlijke visie van Will op de gang van zaken met betrekking tot het ontwerpen en testen van de Kolibrie helikopter. Het Museumbestuur was de mening toegedaan dat aan dit verhaal meer bekendheid zou moeten worden gegeven. Daarom is in overleg met de weduwe van Will Kuipers besloten om het opnieuw uit te geven in de vorm van een Museumpublicatie.

Met de hulp van mevrouw Kuipers en de heer Dick Biekart, een andere Kolibriepionier, is origineel fotomateriaal gebruikt om deze publicatie opnieuw vorm te geven. Het resultaat is een mooi compact boekwerkje met fraaie foto's. In de jaren '90 hebben Will Kuipers en Jan Meijer Drees ook nog een videoproduktie gemaakt waarin ze beiden vertellen over hun Kolibrietijd. Die produktie wordt afgewisseld met bewegende beelden van vluchten met de Kolibrie helikopter. Dick Biekart leverde ons de VHS-band die door museumvrijwilliger Klaas Berman op dvd werd gekopieerd.

Het museumbestuur heeft besloten om de dvd toe te voegen aan de Museumpublicatie, waardoor in één gebundelde uitgave het verhaal van de Kolibrie in woord en beeld tot uitdrukking komt.

Op pagina 8 is vermeld op welke wijze u in het bezit kunt komen van Museumpublicatie 2009-1 "The Kolibrie story".

Het zal duidelijk zijn dat de inhoud voornamelijk is gericht

op hoe men in de groep pioniers aankeek tegen de ontwikkeling van de Kolibrie helikopter.

Weinig wordt vermeld over het werk dat het NLL/NLR heeft verricht aan de Kolibrie.

Duidelijk is dat op de kop af 50 jaar geleden het NLR daaraan op verschillende gebieden veel werk heeft verricht. Wellicht is het een uitdaging voor enkelen onder u die bij dat werk betrokken waren om daarnaar literatuuronderzoek te doen en een aanvullende museumpublicatie uit te brengen.



Interview met een vrijwilliger/bestuurslid: DirkJan Rozema



DirkJan Rozema is de schrijver van het op 7 oktober verschenen boek: “Waypoint NLR 90YR”, ter gelegenheid van het 90 jarig bestaan van het NLR. Dit bijzondere feit was aanleiding om hierover een gesprek met hem te hebben in de reeks interviews met een vrijwilliger.

In 2008 heeft DirkJan het hoofdstuk 10 geschreven in het boek: “100 jaar vliegen voorbij”. Dit hoofdstuk is gewijd aan de rol en plaats van het NLR en zijn voorgangers, sinds 1919. Aan het begin van 2009 kwam de directie van het NLR met de vraag aan de museumstichting om op basis van dit hoofdstuk 10 een aanvulling te maken op het boek: “75 Years of Aerospace Research in the Netherlands”. Dit boek is door Jan van der Blik geschreven en in 1994 verschenen bij het 75 jarig jubileum van het NLR. Een herziene uitgave van dit boek, die tevens de laatste 15 jaar NLR geschiedenis zou moeten bevatten, moest dan ter gelegenheid van het 90-jarig jubileum van het NLR worden gepubliceerd in oktober 2009. Om een aantal praktische redenen was deze weg echter onmogelijk. Daarom werd besloten om het hoofdstuk 10 zelf als het ware uit te bouwen. Dit eindigde in het nieuwe boek met de bovengenoemde titel, dat uiteindelijk vijf maal zo veel pagina's heeft gekregen.

Er werd voor een projectmatige aanpak gekozen, inclusief een projectplan. De NLR directie was de opdrachtgever en de museumstichting de uitvoerder van het project. Al snel werd duidelijk dat de productie van het boek de personeelscapaciteit van het NLR te boven ging. Daarom moest daarvoor een externe partij worden gezocht. DirkJan Rozema werd de projectleider. Regelmatig werden voortgangsbesprekingen gehouden.

Er zijn een aantal verschillen tussen het nieuwe boek en het gedenkboek uit 1994. Het taalgebruik is bewust wat meer toegesneden op de doelgroep. Het thematische karakter van het eerste is in het nieuwe boek alleen te vinden in de hoofdstukken, die over de NLR-periode gaan. De perioden RSL en NLL zijn in chronologische volgorde opgebouwd. De technische diepgang is minder, maar de uitvoering is speelser om een grote(re) groep lezers te bereiken. Het verhaal loopt nu langs de veranderende taken van het laboratorium. Sinds 1994 is er bij de museumstichting veel meer bekend geworden over de periode van de aanloop naar de RSL, dus vóór de oprichting in 1919.

Dit gegeven moest in het nieuwe boek ook tot zijn recht komen.

Het eerste exemplaar van het boek zal op 7 oktober tijdens het symposium: “Aeronautics, the next 25 years”, dat door het NLR wordt georganiseerd voor de stakeholders, worden uitgereikt aan de minister van Verkeer en Waterstaat. Verder zullen de medewerkers van het NLR een exemplaar ontvangen, maar ook de Vutters en de gepensioneerden, evenals anderen, die aan het boek hebben meegewerkt. De museumstichting zal een deel van de oplage ontvangen. Het NLR houdt daarnaast een voorraad aan t.b.v. nieuwe medewerkers, die de komende 10 jaar worden verwacht. Aanvragers voor het boek van buiten worden in eerst instantie doorverwezen naar de website van de museumstichting.

DirkJan heeft het boek in heel korte tijd geschreven. Waar de afspraken met het NLR al in de eerste maanden van 2009 waren gemaakt is hij feitelijk pas na 4 april 2009 echt begonnen. Dat kwam omdat er op die datum een donateursbijeenkomst plaats vond, waarbij de museumexpositie voor een flink deel compleet moest zijn. Daaraan moest DirkJan een groot aandeel leveren.

Het boek “Waypoint NLR 90YR” is, zoals gezegd, deels langs de lijn van taakstellingen, deels langs technologie lijnen opgezet met daaraan toegevoegd een aantal nieuwe elementen. Ten aanzien van specifieke technische onderwerpen is een beroep gedaan op bijdragen van huidige NLR medewerkers. Deze zijn ook geleverd door een aantal oud-medewerkers, die hebben geschreven over hun eerste ervaring bij het NLL of NLR. Leden van het Directieteam hebben een bijdrage geleverd op het terrein van ontwikkelingen in het recente verleden en verwachtingen voor de toekomst. Enkele personen uit de museumstichting hebben daarnaast ook nog bijdragen geleverd.

DirkJan is erg te spreken over de ondersteuning van de uitgeverij Rooduijn bij het opmaken en de productie van het boek. Dit bedrijf, producent en uitgever van het boek: “100 Jaar Vliegen Voorbij”, was bij hem al opgevallen door de aantrekkelijke vormgeving. Hij ziet de afgelopen intensieve contacten met de betrokken personen van Rooduijn als erg constructief en leerzaam. Verschillende keren is hij naar Den Haag gereisd om daar met hen te spreken over details, soms heel indringend. Hij kreeg daarbij wel eens te horen, dat het maken van een boek anders is dan het maken van een brochure of een jaarverslag (bedoeld werd voor een kennisinstituut in de luchtvaart!). Hij is tevreden over het professioneel ogende boek, dat uit al die gesprekken is voortgekomen. Ook is hij erg te spreken over de ondersteuning, die is geleverd door de Multimedia groep en de Reproductie groep van het NLR. De mensen stonden altijd klaar wanneer een beroep op hen werd gedaan.

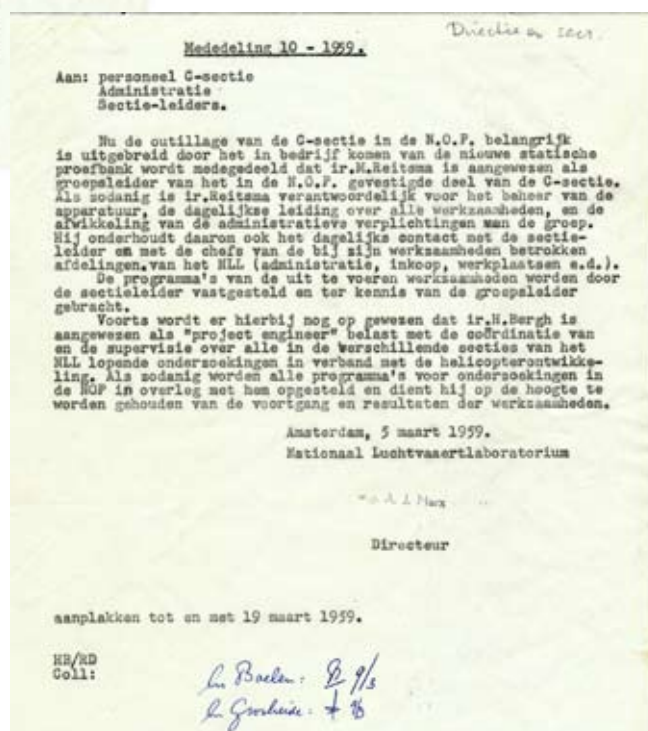
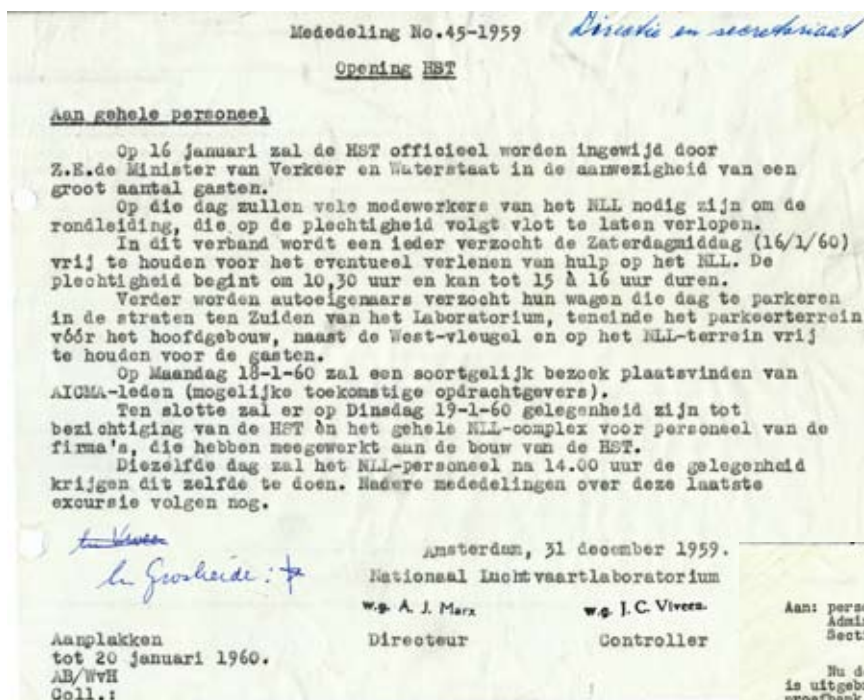
Gevraagd naar wat het persoonlijk voor DirkJan heeft betekend om dit nieuwe boek te kunnen/mogen maken zegt hij volmondig als eerste de aanzienlijke tijdsbesteding, die dit karwei heeft gevraagd. Vervolgens dat het een leerzame klus is geweest, die precies past bij zijn belangstelling voor het verleden. Tenslotte het gevoel dat met dit boek een groot aantal mensen kan worden bereikt, die mogelijk anders niet met het rijke verleden van het NLR hadden kunnen kennismaken.

Hij heeft in het boek slechts het topje van de NLR ijsberg zichtbaar kunnen maken, waarbij het niet eenvoudig bleek om een afgewogen en goed gebalanceerde keuze te maken van wat wel en niet mee te nemen. Hoe meer kennis je krijgt over de NLR historie hoe lastiger die keuze is. Daar deze historie vaak “droge stof” is heeft DirkJan soms gebruik gemaakt van cartoons en humoristische gebeurtenissen, als tegenwicht. De speelse opmaak maakt het daarnaast mogelijk het boek als het ware “zappend” door te lezen.

Het jubileumboek “Waypoint NLR 90YR” wordt verspreid over alle NLR-medewerkers en wordt tevens toegezonden aan NLR-vutters en gepensioneerden.

De inhoud is vanaf medio oktober digitaal beschikbaar via de website van het NLR-museum (www.nlrmuseum.nl). Exemplaren kunnen worden besteld bij het NLR (uitgever van het jubileumboek) bij de afdeling DSSB.

Wat er 50 jaar geleden aan de borden hing



Publicaties van onze Stichting

Het museumbestuur stelt zich o.a. ten doel om historisch interessante onderwerpen betreffende RSL, NLL en NLR, te verzamelen, te reproduceren en uit te geven, in boekvorm en/of in de vorm van een film op dvd. Inmiddels zijn in die reeks verschenen:

DVD NLL 1940-1945

(V-006) met beelden over het NLL en zijn medewerkers gedurende de Tweede Wereldoorlog. Speelduur ca. 38 minuten. verkoopprijs € 15,-

Museumpublicatie 2008-01 getiteld:

“Dr Ir E.B. Wolff – Directeur van de Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart van 1919-1937 en eerste directeur van het Nationaal Luchtvaartlaboratorium van 1937-1941”.

Het boek gaat over zijn persoonlijke aantekeningen over de beginperiode van de RSL (1919-1923) en zijn verslagen van een tweetal reizen naar Amerika (1929 en 1934/1935). 140 pagina's.

verkoopprijs € 19,50 (€ 15,- voor donateurs),

Museumpublicatie 2009-1 getiteld:

“The Kolibrie story”

Heruitgave van de door Will Kuipers in de jaren '90 geschreven versie; 142 pagina's incl. dvd met beelden van Will Kuipers en Jan Meijer Drees afgewisseld door beelden van de Kolibrie.

verkoopprijs € 19,50 en (€ 15,- voor donateurs)

verkrijgbaar vanaf medio november 2009

Bestellingen kunt u plaatsen door het verschuldigde bedrag over te maken op bankrekening 57.88.27.204 van de Stichting Historisch Museum NLR te Amsterdam, onder vermelding van de naam van de publicatie en uw naam en adres.

Bij bovenvermelde bedragen moet € 2,50 worden opgeteld voor verzendkosten.

De ontvangsten zijn bestemd voor het dekken van de kosten voor productie en verzending.

Thans wordt gewerkt aan museumpublicaties over

- de RSL-maandverslagen vanaf 1918 t/m 1930
- Ir A.G. von Baumhauer
- de Fokker F.24 en F.25

In memoriam

Op 16 juli 2009 overleed de heer W.J. Wolff, donateur voor het leven van onze stichting.

De heer Wolff was de zoon van Dr. Ir. E.B. Wolff, directeur van de Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart.



Stichting Historisch Museum NLR

Postbus 90502

1006 BM Amsterdam

Tel. 020-511 31 13

e-mail: museum@nlr.nl

<http://www.nlrmuseum.nl>