



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,-
Rekeningnummer: 57.88.27.204 t.n.v. de Stichting Historisch Museum NLR te Amsterdam
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. Op vertoon van hun donateurskaart ontvangen donateurs een korting van € 2,- op de toegangsprijs van het Luchtvaartthemapark De Aviodrome te Lelystad.

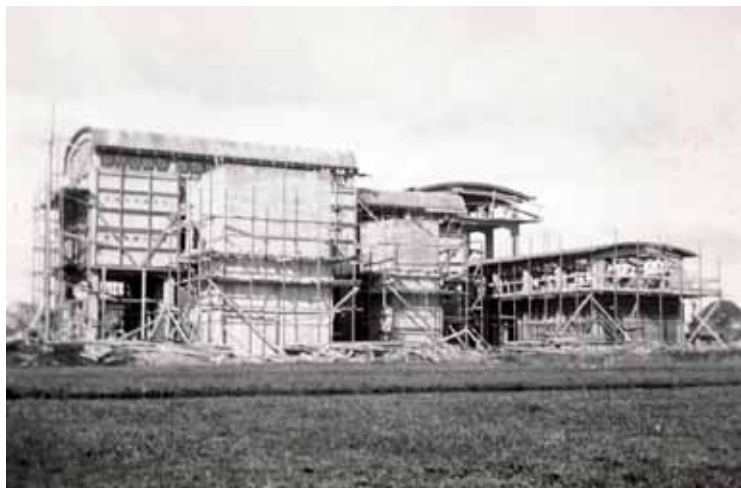
Van de voorzitter

Het museum bestaat dit jaar 25 jaar, waarvan 10 jaar als stichting. De voorbereidingen voor de bijzondere donateurs bijeenkomst, tevens symposium, waarmee dit op 25 september wordt gevierd, zijn in volle gang. Er zal daarbij natuurlijk ook naar de geschiedenis van het museum zelf worden gekeken. Deze nieuwsbrief bevat het symposiumprogramma.

Toch denk ik dat het goed is om bij deze mijlpaal ook al weer naar de toekomst te kijken. De statuten van onze stichting geven in een paar zinnen het doel van de museumstichting aan: *"inventariseren, conserveren, catalogiseren, archiveren, beheren en het voor geïnteresseerden toegankelijk maken van historisch materiaal dat direct of indirect betrekking heeft op het NLR en/of zijn rechtsvoorgangers"*.

Het bestuur en veel enthousiaste vrijwilligers zijn al jaren bezig om te werken aan de uitvoering van deze opdracht. Veel aandacht is tot nog toe besteed aan deze vijf activiteiten. Stapje voor stapje wordt de historie van het NLR met een toenemende mate van detail gereconstrueerd. Dit proces verloopt in het algemeen voorspoedig, zoals blijkt uit de nieuwsbrieven, de museumjaarverslagen en tijdens donateursbijeenkomsten. Er zijn al verschillende museumpublicaties en museumnotities uitgebracht en andere zullen binnenkort nog volgen. Aan het inventariseren en toegankelijk maken van de verschillende archieven (rapporten, foto's, films enz.), een zeer arbeidsintensieve bezigheid, wordt voortdurend gewerkt. De museumwebsite, die momenteel wordt vernieuwd, is nog al eens de eerste stap voor belangstellenden om ons te bereiken met een vraag. Al met al is de toegankelijk van het museum voor geïnteresseerden flink toegenomen.

Er is nog een andere vorm van toegankelijkheid, namelijk de mogelijkheid om het museum te bezoeken. De expositie, waarin onder meer veel apparatuur en modellen zijn ondergebracht, biedt ook een mogelijkheid om kennis te nemen van de historie van het laboratorium. De expositie is ondergebracht op het beveiligde terrein van het NLR in Amsterdam en is dan ook op elk moment toegankelijk voor diegenen die bij het NLR werken, gewerkt hebben of voor vrijwilligers van de museumstichting. Andere geïnteresseerden moeten zich altijd eerst aanmelden voor



Maart 1940, het NLL-gebouw stond nog in de steigers. Nu, zeventig jaar later is in hetzelfde gebouw zojuist de viering van 90 jaar NLR voorbij. In de bijlage bij deze Nieuwsbrief meer over het ontwerp en de bouw van het NLL-gebouw.

het maken van een bezoekspraak en moeten tijdens hun bezoek worden begeleid. Dit soort bezoeken wordt zoveel mogelijk gepland op woensdagen, de dag waarop de bestuursleden en vrijwilligers meestal aanwezig zijn. Deze flinke drempel leidt er toe dat het aantal bezoekers aan het museum van buiten niet groot is en dat zou anders moeten.

Het NLR museum geeft een steeds beter inzicht in de grote, maar tot nog toe vaak onzichtbare en onderbelichte betekenis van de luchtvaartkennisinfrastructuur, ten behoeve van onder meer de vliegtuigbouw en het vliegtuiggebruik. Over die rol is tot op dit moment heel weinig zichtbaar en/of gepubliceerd. Daarentegen zijn er legio publicaties verschenen over de vliegtuigfabrieken en hun producten. Tijdens het bezoek aan onze expositie door niet-ingewijden tonen deze meestal zeer veel interesse en waardering voor deze voor hen onbekende wereld. Dat is belangrijk voor het museum zelf, maar ook voor het NLR. Het bevordert de maatschappelijke bekendheid en uitstraling van het laboratorium en past daarmee binnen de doelgerichte acties om het NLR zoveel mogelijk positief onder de aandacht te brengen. Ik pleit er daarom voor dat de toegankelijkheid van het

museum, dat wil zeggen de bezoekmogelijkheden, wordt vergroot.

Het zal vooralsnog niet mogelijk zijn om een afzonderlijke publieksingang in te richten. Dit vraagt te veel voorzieningen i.v.m. de beveiligingsregels van het NLR. Maar wel kan worden gedacht aan een mogelijkheid het museum te bezoeken tussen vaste tijden op enkele vaste dagen in de week. De museumwebsite is het geschikte middel om dit bekend te stellen. Over de opvang en de begeleiding van de bezoekers zullen tussen het NLR en de museumstichting afspraken moeten worden gemaakt.

We zijn al in gesprek met de directie van het NLR om te zien hoe de museumstichting kan worden ingezet ter vergroting van de zichtbaarheid van het NLR. Ik denk dat bovenstaande gedachte hieraan een goede bijdrage zou kunnen leveren.

Kees Bakker

Maandverslagen van de RSL over de periode 1918 t/m 1920

Museumpublicatie 2010-01 verschenen

De Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart (RSL) bracht vanaf 1931 jaarverslagen uit. Dit was 13 jaar nadat de RSL was opgericht. Tot voor kort was niet goed bekend wat er in deze eerste periode bij de RSL is gebeurd. In de notulen van de Commissie van Advies voor de RSL was echter te lezen dat er vanaf 1918 al maandverslagen zijn gemaakt.

In de periode 2008-2009 zijn deze maandverslagen grotendeels aangetroffen in het Nationaal Archief in Den Haag samen met enkele kwartaalverslagen. Al deze verslagen gaan over de periode 1918-1934. De museumstichting heeft eerst kopieën laten maken van al deze documenten, daarna zijn ze gescand en nu worden ze in boekvorm gepubliceerd. DirkJan Rozema van de museumstichting is de samensteller van de serie. Iris Koene doet de opmaak en Wim Ruck voert de reproductie en de afwerking uit, beiden zijn werkzaam bij het NLR. Er zullen tot eind 2012 in totaal 11 delen van de boekjes verschijnen, waarvan het eerste, de maandverslagen over 1918 t/m 1920, gereed is.



Kees Bakker (rechts) bij de overhandiging van de beide "eerste" exemplaren aan Michel Peters (links) en Leo Esselman (midden)

Op 16 juni werden de eerste exemplaren daarvan door het voltallige bestuur van de museumstichting aangeboden aan Michel Peters, algemeen directeur en Leo Esselman, financieel directeur van het NLR. De bedoeling is om elke drie maanden een volgende boekje uit te brengen.

De maand- en kwartaalverslagen van de RSL zijn grotendeels opgesteld door ir. E.B. Wolff, directeur van de RSL. Zij bevatten veel interessante informatie voor ieder die zich interesseert in de Nederlandse luchtvaarthistorie.

De boekjes zijn te bestellen bij de museumstichting en kosten €19,- per stuk. Donateurs van de museumstichting betalen € 15,-. Bij verzending per post komt daar € 2,50 verzendkosten bij. Het rekeningnummer voor bestelling is 57.88.27.204 van de Stichting Historisch Museum NLR te Amsterdam.

Het volgende deel, met maandverslagen over 1921, verschijnt in augustus 2010.



Jubileum 25 jaar NLR-museum en 10 jaar Museumstichting

Het bestuur van de museumstichting wil deze mijlpalen niet geruisloos voorbij laten gaan. Daarom is speciaal voor genodigden en donateurs een jubileumsymposium georganiseerd op:

zaterdag 25 september 2010
Auditorium, NLR-vestiging Amsterdam

Het programma (10.00 – 17.00) bestaat uit de volgende onderdelen:

Ochtendprogramma

- 10.00 uur Ontvangst met koffie
- 10.30 Welkom
 door ir. K. Bakker, voorzitter Museumstichting
- 10.45 Terugblik op de oprichting van het NLR-museum
 door ing. J.H.A. te Boekhorst, initiatiefnemer NLR-museum en bestuurslid museumstichting
- 11.15 Wat is het luchtvaarterfgoed?
 door ing. A. de Bruin, auteur van het boek “Een immense vogel gelijk” (1999)
 en samensteller van het boek “100 jaar vliegen voorbij” (2009)
- 12.00 uur Lunch en opening nieuwe deel museum

Middagprogramma

- 13.30 uur De relatie tussen het NLR en het NLR-museum
 door ir. M.A.G. Peters, algemeen directeur NLR
- 14.15 uur Schijnwerper op een stukje NLL-verleden (Sterkte- en Materialenonderzoek in de jaren '50 en '60)
 door prof.dr.ir. J. Schijve, voormalig afdelingschef Sterkte en Materialen van het NLL en emeritus
 hoogleraar TU Delft
- 15.00 uur Vele spelden in vele hooibergen. Het Nederlands Instituut voor Militaire Historie en het
 (bronnen)onderzoek naar de luchtvaartgeschiedenis
 door drs. R. de Winter, senior wetenschappelijk medewerker
- 15.45 uur Afscheidsdrankje

Het programma en de titels van de lezingen kunnen nog onderhevig zijn aan veranderingen.
De lunch en het afscheidsdrankje worden u aangeboden door het bestuur.

Belangstellenden kunnen zich opgeven door middel van bijgevoegde antwoordkaart of door middel van een bericht per email aan museum@nlr.nl, uiterlijk 10 september 2010.

Nieuwe aanwinsten

Boek E.L.T.A. (gekocht)
Boek “De mensch vliegt”, door Dr. P. Karlson, 1943, van Jan Koning
Boek “Check the horizon”, door Wim Lutgert en Rolf de Winter, 2001, van Raymond van der Meer
Boek “Gestaag Gespannen - 50 jaar Vliegbasis Volkel”, door R.H. Wildekamp, H. Talen, P.G.M. Truren, 2000, van Raymond van der Meer
Het boekwerk “Vliegtuigen van de wereld” in 7 delen (tweedehands gekocht)
Diverse elektronische apparatuur, van Ieme van der Berg
Modelvliegtuigen DC8 en A380, van Jan van Doorn
Zoeklichtgondel en SLAR-antenne, van het NLR
Maandblad Avia jaargang 1970-7/12 en 1971, via Jan te Boekhorst.

HST 50 jaar

verslag van de donateursbijeenkomst op 17 april 2010

Voor een flink aantal donateurs was deze bijeenkomst een bijzondere. Dat kwam omdat op dezelfde dag bij het NLR in Amsterdam gevierd werd dat de HST in dit jaar 50 jaar bestaat. Alle voormalige en huidige HST-ers waren in de ochtend door de directie van de DNW uitgenodigd om hier bij stil te staan. Zo kwam het dat een groot aantal van hen, maar ook het bestuur van de museumstichting, in het Auditorium kon worden verwelkomd door de directeur van de DNW Georg Eitelberg. Nadat vervolgens de HST en ook de SST konden worden bezichtigd volgde in het bedrijfsrestaurant een lunch.

De museumstichting had 's middags ook de niet-donateurs onder de groep voormalige en huidige HST-ers uitgenodigd om de donateursbijeenkomst bij te wonen. Deze stond namelijk ook in het teken van het 50-jarige jubileum van de HST. Bij zijn welkom kon de voorzitter, Kees Bakker, daarom veel nieuwe gezichten verwelkomen. Maar ook de nieuwe algemeen directeur van het NLR, Michel Peters en de heer en mevrouw Van der Maas. Het was zijn vader, prof. Van der Maas, die in 1950 als lid van de commissie Blackstone, Damme, Van der Maas in het zogeheten BDM rapport de aanbeveling deed om de stilgelegde bouw van de HST voort te zetten en dit gebeurde gelukkig.

Michel Peters richtte vervolgens het woord vooral tot de (oud) HST-ers. Van de 50 jaar heeft de HST 40 jaar geopereerd als windtunnel van het NLR en 10 jaar als onderdeel van de DNW. Hij memoreerde het grote belang van de HST voor de nationale en internationale vliegtuigbouwprogramma's. Ook stond hij stil bij de nog steeds bestaande saamhorigheid van de mensen, die destijds betrokken zijn geweest bij het ontwerp, de bouw en het gebruik van de HST. Hij sprak ook zijn waardering uit voor het werk van de museumstichting. Helaas moest hij na zijn speech direct weg om deel te nemen aan spoedoverleg met andere betrokken partijen in Nederland over de situatie, die was ontstaan na de uitbarsting van de IJslandse vulkaan. Deze had er toe geleid dat er op dat moment in Europa nauwelijks kon worden gevlogen.

Op het programma stonden verder twee lezingen. De eerste door Bram Elsenaar met als titel: "50 jaar HST", gevolgd door een presentatie door Jacq van Nunen met de titel: "Windtunnelmetingen met ver(r)assingen".



Gastheer Georg Eitelberg en zijn staf genieten, samen met de oud-HST-ers, van een heerlijke lunch



Veel oudgedienden ontmoeten elkaar weer in het NLR-museum

Bram Elsenaar kwam zelf in 1966 bij het NLR en was vanaf 1974 actief betrokken bij de HST. Hij merkte op dat er heel wat werkers van het eerste uur in de zaal aanwezig waren.

Al voor de Tweede Wereldoorlog werd er nagedacht over een hogesnelheidswindtunnel. Dat zou een nieuwe blow-down tunnel kunnen zijn of worden bereikt d.m.v. een inzetstuk in de destijds in aanbouw zijnde tunnel 3, de grote LST. Al gauw bleek dat een inzetstuk in een lagesnelheidswindtunnel niet zou werken. Bij het eerste ontwerp voor de HST werd het maximale getal van Mach bepaald op 0.9 à 0.95. In die tijd werd het niet mogelijk geacht in een tunnel een getal van Mach te realiseren rond de geluidssnelheid ($M=1$) als gevolg van het optreden van sterke schokken rond het model in de meetplaats, waardoor de meting zinloos zou zijn.

Ten behoeve van de energievoorziening werd een eigen centrale gebouwd. Daarvoor werden stoomturbines gekocht afkomstig uit afgedankte schepen uit de Tweede Wereldoorlog. De bouw van de HST, die na de oorlog voortvarend was gestart, moest in april 1949 worden stopgezet op last van de regering. Geldgebrek was daarvan de reden. Pas in maart 1952 werd door de Nederlandse regering groen licht gegeven voor hervatting van de bouw, op advies van de commissie Blackstone, Damme, Van der Maas (zie hierboven), maar met een aantal aanpassingen in het ontwerp. De belangrijkste was wel de toevoeging van een transone testsectie waardoor metingen ook rond $Mach=1$ mogelijk werden. Dit kon door de wanden van spleten te voorzien, een uitvinding die in Amerika echter als geheim was aangemerkt.

Het aanvankelijke plan van De Lathouder uit 1948 toont een HST met afgeronde hoeken. Mede door de onderbreking in de bouw is dit oorspronkelijke plan niet uitgevoerd. De ronde hoeken werden vervangen door rechte hoeken, waarschijnlijk op grond van constructieve en aërodynamische overwegingen. De officiële opening van de HST vond plaats op 16 januari 1960. De tunnel was primair gebouwd ter

ondersteuning van de Nederlandse industrie, dus Fokker, maar is ook gebruikt voor heel veel buitenlandse klanten. Zo zijn er bijvoorbeeld de definitieve metingen gedaan voor de Concorde. De HST kan zich gelukkig nog steeds verheugen in een grote internationale belangstelling.

Na afloop van zijn presentatie was Bram aanwezig in het museum bij de aërodynamica collectie waar hij uitleg gaf bij een aantal objecten waarover hij eerder had gesproken.

Jacq van Nunen was van 1962 tot 1972 werkzaam bij de afdeling stationaire aërodynamica. Hij heeft in zijn loopbaan bij het NLR niet bij de HST gewerkt. Maar voor experimenteel onderzoek klopte hij vaak aan bij de windtunnels in Amsterdam voor het doen van proeven. Ondanks dat over de opzet van windtunnelproeven tevoren goed werd nagedacht gingen er tijdens de proef toch nog wel eens dingen mis. Hij liet een serie voorbeelden zien aan de hand van schetsen. Vaak was het mogelijk om voor het probleem een eenvoudige oplossing te bedenken. Vervelender is het wanneer het model of delen daarvan in de tunnel losraken en hun eigen weg gaan. Afgezien

van het feit dat het model dan verloren kan gaan kan de tunnel ernstig beschadigd raken. Vaak is het zo dat de opdrachtgever van de proef zelf het windtunnelmodel levert en daarvoor verantwoordelijk is.

Jacq liet enkele spectaculaire filmfragmenten zien van modellen in de HST, waarvan onderdelen losraakten of die bij grote invalshoeken spectaculaire, snelle neusstandveranderingen ondergingen voordat de proef werd gestopt.

Na afloop van de lezingen ontvingen Bram en Jacq een attentie. Daarna ging iedereen naar de foyer voor de koffie of om het museum nog weer eens te bekijken. Voor velen was het een lange dag op het NLR en een weerzien van de wereld, waarin zij ooit zo lang hadden doorgebracht.

De museumstichting kon na deze dag meerdere nieuwe donateurs noteren.

Voortgang van de inrichting van het museum

De vorige keer in de Nieuwsbrief hebben we u bericht dat we bezig waren met de indeling van de ruimte boven de al in gebruik zijnde museumruimte. Het deel bestemd voor de grotere windtunnelmodellen krijgt langzamerhand zijn definitieve indeling. De bouwgroep, bestaande uit Frans Idema, Ad van den Boogaart, Henk Pouwels en Gerard van Wely, is flink aan de slag geweest. Het gevolg hiervan is dat een aantal modellen een ondersteuning hebben gekregen. Bovendien is een podium gemaakt met twee niveaus, waarop delen van windtunnelmodellen worden tentoongesteld.

Van de zolderetage moeten nog een aantal zware voorwerpen naar beneden worden getransporteerd, die ook in dit deel van de ruimte een plaats zullen krijgen. Helaas te zwaar om door onze vrijwilligers vervoerd te worden, zodat we wat dat betreft afhankelijk zijn van het NLR. Zo nadert toch dit deel van de ruimte zijn min of meer definitieve vorm.

Het gedeelte bestemd voor Remote Sensing, aan de andere kant van de zaal, begint in gedachten en op papier ook al enigszins vorm te krijgen. Enkele gondels die onder onze laboratoriumvliegtuigen hebben gehangen tijdens het doen van metingen, zijn inmiddels vanuit Schiphol naar Amsterdam gebracht. De gondel voor de SLAR-antenne (een radarantenne), welke 3,80 m lang is, en de RECONOFAX-gondel, de behuizing voor een infrarood scanner, zullen een plaats krijgen in dit gedeelte van de zaal. Evenals de CAESAR-scanner, een scanner voor multispectraal zichtbaar licht. Ook dat zijn weer grote en zware voorwerpen, waarbij wel het een en ander komt kijken voor deze op hun definitieve plek zijn aangekomen. Maar ook daar zit schot in. U begrijpt het al, we zijn nog wel even bezig voor de zaal zijn definitieve inrichting zal hebben verkregen.

Ondanks dat we met de inrichting van deze zaal nog lang niet klaar zijn, zijn we ook al begonnen met voorbereidingen voor de inrichting van de zolderetage. In deze ruimte zal het middengedeelte van de opbouw gebruikt blijven worden voor opslag. Rondom dit deel zullen de grotere objecten van vliegproeven en van niet-luchtvaartonderzoek een plaats krijgen. Voor de afscheiding van het middengedeelte zijn een dertigtal panelen besteld, die inmiddels zijn afgeleverd. Helaas niet in de afmetingen die we besteld hadden. In plaats van de opgegeven lengte van 1,95 m, zodat ze juist in de lift konden, werden de panelen geleverd in de standaard lengte van 2,20 m. En in plaats

van aflevering op zolder werden ze gedumpt in de voormalige centrale. Het gevolg van een en ander was dat de panelen ter plaatse ingekort moesten worden. Dit inkorten is buiten de voormalige centrale (in verband met stof) tussen de buien door gebeurd. Het wachten is nu op het vervoer van de panelen naar de zolderetage. Ook voor dit transport zijn we afhankelijk van het NLR.

Voor de herziening van de opzet van het deel Vliegtuigen en Vliegproeven in de benedenruimte zijn al voor een aantal panelen de teksten klaar en de foto's uitgezocht. De teksten en bijschriften voor Ruimtevaart zijn nu ook gereed. Het algemene gedeelte in het begin van de route zal ook een herziening krijgen. Het niet-luchtvaart gedeelte behoeft een kleine aanpassing, die binnenkort zal worden uitgevoerd. Daarna zullen de andere onderdelen in de benedenruimte aan de beurt zijn voor een update.

Uit het bovenstaande blijkt wel dat we het stadium van verveling omdat er niets meer te doen is, nog niet hebben bereikt! Als we al ooit zover komen.



Ad van den Boogaart en Frans Idema blazen uit bij hun juist gereed gekomen windtunnelmodellenkast

Interview met een vrijwilliger: Bram Elsenaar

Bram Elsenaar is in 1943 in Amsterdam geboren. Hij behaalt het HBS-B diploma in 1960. Op jonge leeftijd heeft hij al belangstelling voor de luchtvaart en bouwt vliegtuigen, zoals de Gloster Javelin, uit bouwplaten. In de eerste jaren van de HBS trekt hij de stoute schoenen aan en belt aan bij het NLL met de vraag of men daar misschien boeken heeft over de basisprincipes van het vliegen. Hij herinnert zich nog goed dat hij heel netjes is ontvangen. Binnen de vliegtuigbouw is het altijd het gebied aërodynamica geweest dat hem heeft getrokken.

In 1960 gaat Bram Vliegtuigbouwkunde studeren aan de TH in Delft, toen nog gevestigd aan de Kanaalstraat. Hij is lid van de studentenvereniging SSR en wordt secretaris van de Vereniging van Studie en Studentenbelangen Delft (VSSD). Hij is gedurende een jaar thesaurier (penningmeester) van de Vliegtuigbouwkundige Studie Vereniging Leonardo da Vinci. In die periode raakt hij ook betrokken bij het nieuw leven inblazen van de afdeling Delft van de Europese vereniging van studenten in de luchtvaarttechniek EUROAVIA. Die belangstelling voor internationale contacten is sinds die tijd altijd gebleven.

In 1966 begint hij met afstudeerwerk bij het NLR onder supervisie van de professoren Steketee en Erdmann (toen bijzonder hoogleraar). Hij gaat dan werken in de 3x3 cm windtunnel van het NLR (de eerste supersone tunnel in Nederland!) aan het onderwerp warmteoverdracht in supersone grenslagen. Al voor zijn afstuderen in 1967 heeft hij een gesprek met prof. Van der Maas over een vervolgstudie in Princeton (USA). Hij begrijpt uit dat gesprek dat Van der Maas na terugkeer een grote invloed zal hebben op de keuze waar hij uiteindelijk zal komen te werken en dat bevalt hem niet erg. Als Steketee daarvan hoort bemiddelt hij bij een beurs voor het Institute for Aerospace Studies (UTIAS) in Toronto. Hij werkt daar voor twee jaar aan experimenteel en numeriek onderzoek aan een Hypervelocity Launcher.

Na zijn terugkeer in 1969 gaat Bram naar de sectie AC, onder John Hartzuiker, maar wordt dan feitelijk tewerkgesteld bij de afdeling AI om te werken aan het project '3D grenslagen' dat onder leiding staat van de onlangs overleden Berend van den Berg. Zijn taak is het valideren van een door de groep ontwikkelde nieuwe berekeningsmethode voor drie-dimensionale grenslagen d.m.v. experimenten in de (oude) LST. Het ontwikkelen van een dergelijke berekeningsmethode is nodig om de effecten van de grenslaag op het ontwerp van de zgn. Superkritieke Vleugel (SKV) in rekening te kunnen brengen.

De ontwikkeling van deze Superkritieke Vleugel SKV (waarmee aanzienlijk efficiëntere vleugels kunnen worden ontworpen) vindt plaats binnen een door het NIVR betaald project waarin Fokker en het NLR ja-



renlang met veel succes multidisciplinair samenwerken. In 1975 gaat Bram terug naar AC om leiding te geven aan de groep die zich bezig houdt met het experimenteel onderzoek aan SKV. Hij spreekt met veel enthousiasme over deze periode. De toen ontwikkelde technologie is toegepast bij het later afgebroken MDF-100 project tussen Fokker en McDonnell Douglas en uiteindelijk bij de Fokker-100 ontwikkeling.

In 1982 gaat hij leiding geven aan de "speurwerkgroep" van AC. Het thema is dan vooral het valideren van meetmethodes voor krachten- en drukmetingen aan windtunnelmodellen, metingen die worden uitgevoerd om de bij de afdeling AT in ontwikkeling zijnde berekeningsmethoden te verifiëren. Dit wordt gedaan in het kader van het Algemeen Research Programma (ARP) van het NIVR en het Eigen Speurwerk van het NLR. Op internationaal gebied is hij actief in GARTEUR en bij het Fluid Dynamics Panel van AGARD. Bij de reorganisatie van 1990 waarbij de afdelingen AI (lage snelheid) en AC (compressibele aërodynamica) worden gesplitst en opnieuw samengevoegd in de afdelingen AF (alle tunnels) en AX (alle metingen in de tunnels) wordt hij hoofd van de afdeling AX.

Bij de reorganisatie van het NLR, als gevolg van het faillissement van Fokker in 1996, gaan de tunnels over naar de DNW. Bij de nieuwe afdeling AE (Aerodynamic Engineering) gaat hij zich dan weer bezighouden met NLR projecten op aërodynamisch gebied, veelal in het kader van Europese programma's zoals APIAN (propfans) en Eurosup (supersoon vliegen).

In 1999 gaat hij voor twee jaar vanuit het NLR met een Stork-pet op werken bij Airbus in Toulouse in het aërodynamische team voor de Airbus A-380. Daar ook wordt hij door Airbus-Duitsland gevraagd leider te worden van een deelproject in het Europese project AWI-ATOR, betreffende de invloed van "wake vortices" van vliegtuigen. Na terugkeer bij het NLR in 2001 gaat hij hier mee door en wordt tevens de coördinator van het Europese thematische netwerk op het gebied van "wake vortices" (WAKENET). Bij de reorganisatie van 2004 maakt hij als 'plaatsmaker' gebruik van de VUT-regeling.

Omstreeks 2007 raakt hij betrokken bij het werk van de museumstichting. Hij wordt dan door het bestuur gevraagd om adviseur te worden bij de inrichting van de aërodynamica collectie in het zogeheten "Been" van de tunnel, de plek waar hij destijds zijn eerste lage snelheidsmetingen deed. Bram heeft daartoe eerst een volledige inventarisatie gemaakt van al het materiaal op dit terrein dat in het oude museum aanwezig was. Als uitvloeisel van zijn historische in-

teresse is hij bezig een museumpublicatie te schrijven over de geschiedenis van de HST, waarvan in dit jaar het vijftig jarig bestaan is gevierd.

Naast zijn huidige bezigheden als vrijwilliger in het museum is Bram lid van een zangkoor. De geschiedenis van Amsterdam heeft al lang zijn bijzondere belangstelling en hij is dan ook vrijwilliger bij de NV Stadsherstel.

Tenslotte heeft hij als stadsbewoner een liefde ontwik-

keld voor tuinieren. Jarenlang was hij vrijwilliger bij het onderhoud van de bij het NLR gelegen begraafplaats: "Huis te Vraag". Momenteel neemt hij samen met twee andere vrijwilligers deel aan het onderhoud van een ecologische tuin, gelegen bij de Piet Hein tunnel in Amsterdam.

Aan het einde van het gesprek zegt Bram dat hij geluk heeft gehad betrokken te zijn geweest bij zoveel interessante projecten. Vervolgens merkt hij op in de periode van 1960-2010 een unieke episode van de luchtvaart te hebben meegemaakt.



De Siebel op Hilversum

De artikelenserie over de PH-NLL Siebel in een aantal vorige Nieuwsbrieven heeft geleid tot een reactie van een lezer, de heer Henk Sloetjes uit Wognum.

In de zomer van 1965 bezocht Henk Sloetjes, toen nog als jongeman, het vliegveld Hilversum en zag daar "onze" Siebel geparkeerd staan. Voor de Siebel werd een foto gemaakt met daarop Henk met zijn moeder, een nichtje en een buurmeisje. Hij stuurde ons die foto die we hier plaatsen.

Boekbespreking

E.L.T.A. The First aviation exhibition Amsterdam - 1919

door Rob J.M. Mulder

Uitgever: European Airlines Rob Mulder, Spikkestad, Noorwegen, 2009

ISBN 978-82-997371-1-1

In 234 pagina's vertelt Rob Mulder uitvoerig het verhaal (in de Engelse taal) over de Eerste Luchtvaart Tentoonstelling Amsterdam. Deze tentoonstelling in Amsterdam, die duurde van 1 augustus tot 14 september 1919, baarde in Nederland en daarbuiten veel opzien en liet de Nederlanders voor het eerste indringend kennis maken met de luchtvaart.

De flinke omvang van dit informatieve boek nodigt direct uit te zoeken naar de raakvlakken met de kort daarvoor in april 1919 opgerichte Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart. En die blijken er te zijn. De RSL had op het tentoonstellingsterrein twee stands. RSL-directeur dr. Wolff organiseerde tijdens de ELTA een groot aantal lezingen, met sprekers uit binnen- en buitenland. Het boek bevat de titels, namen en tijdstippen. Tijdens het Koninklijk bezoek op 27 augustus 1919 bezochten Koningin Wilhelmina en Prins Hendrik de ELTA en werden op de stand van het KNMI verwelkomd door prof. Van Everdingen en dr. Wolff. De naam Albert von Baumhauer, op dat moment ingenieur bij Van Berkel Patent en later onderdirecteur van de RSL, komt voor als lid van de organisatiecommissie.

Het boek bestaat grofweg uit drie delen. Het eerste deel beschrijft het idee (van Albert Plesman) en de voorbereidingen. Het tweede en meest uitvoerige deel beschrijft gedetailleerd de opzet en het verloop van de expositie. Daarin handelt het om de verantwoordelijke personen, het terrein en de gebouwen in Amsterdam Noord, de stands van de bedrijven en uiteraard de uiteenlopende soorten luchtvaarttuigen met hun vliegers. Het derde deel gaat in op de gebeurtenissen volgend op de ELTA, waarbij de nadruk ligt op het begin van het civiele luchtvervoer en de oprichting van de KLM.



Het is opvallend hoe goed de auteur is gedocumenteerd over de ELTA en hoe hij die informatie heeft verwerkt in het boek. Een groot aantal niet al te bekende maar wel kwalitatief goede foto's is opgenomen. Een personenindex en een index van vliegtuigen en motoren besluit het boek. Alles bij elkaar is de auteur er in geslaagd om het een buitengewoon goed en lezenswaardig luchtvaarthistorisch boek te laten worden.

Publicatie in voorbereiding over ir. A.G. von Baumhauer



De redactiecommissie bijeen, vlnr Theo van Holten, Simon Boersen, Kees Bakker en Bé Meijer

Al enige jaren voert museumvrijwilliger Simon Boersen een archiefstudie uit over Von Baumhauer, voormalig onderdirecteur van de RSL. Het betreft het deel van het archief waarover de Museumstichting beschikt.

Inmiddels is een omvangrijke hoeveelheid tekst geschreven met de bedoeling om die in 2011 uit te brengen als een bijzondere museumpublicatie. In 2009 is een redactiecommissie gevormd die regelmatig overleg voert met de auteur.

Begonnen is met het bijeen zoeken van foto's in het fotoarchief van het museum, maar ook in externe archieven (Documentatiecentrum Aviodrome, Nederlands Instituut voor Militaire Historie en het archief van Thijs Postma).

De Museumstichting is nog op zoek naar mogelijkheden deze publicatie op een aantrekkelijke wijze te produceren.

Scannen van negatieven en foto's

Nadat de museumvrijwilligers Jan Koning en Wim de Jong klaar waren met het scannen van ca. 1200 glasplaatnegatieven in de NLR-vestiging Flevoland, zijn beiden voortvarend doorgegaan met het scannen van foto's opgeplakt in oude RSL- en NLL-rapporten. Bij deze foto's is het duidelijk wat er staat afgebeeld, wat helaas niet altijd duidelijk leek te zijn bij de ingescande glasplaatnegatieven. Gelukkig is voor de glasplaatnegatieven een oud kaartsysteem gevonden, waardoor een groot aantal beelden meer betekenis krijgt. Het kaartsysteem is overgezet naar een Excel-bestand.

Veel van de scans uit de fotorapporten tonen weinig bekende beelden uit de rijke historie van het NLR.

Rie van Wely, nieuwe vrijwilligster

In de NLR-vestiging Amsterdam is Rie van Wely, voormalig medewerkster van de afdeling Personeelszaken, bereid gevonden om als museumvrijwilliger foto's te scannen van portretten van oud-medewerkers van NLL en NLR. Deze scans worden vervolgens door haar ingevoerd in de door Jan Hoefnagels beheerde personendatabase van oud-medewerkers (inmiddels ruim 3000!) zodat de daarin vermelde namen een "gezicht" krijgen. Museumvrijwilliger Kees Mossel heeft een grote rol gespeeld

Aangetroffen bij het Nationaal Archief

Tussen de vele kilometers lange planken met archiefdozen van het Nationaal Archief in Den Haag bevinden zich ook vele meters met archieven over RSL, NLL en NLR. Het gaat daarbij onder meer om de volgende inventarissen:

- Inventaris van het archief van het Ministerie van Defensie: Militaire Luchtvaart en -verdediging, 1910-1940 (1944) (toegang 2.13.85)
- Inventaris van het archief van de Commissie van Advies voor de Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart, (1917) 1920-1937 (toegang 2.16.42)
- Inventaris van het archief van de Commissie Verhoging Veiligheid Luchtverkeer, 1935-1936 (toegang 2.16.57)
- Inventaris van het archief van de Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart, 1918-1937 (toegang 2.16.80)
- Institutionele toegang op de gegevensbestanden met betrekking tot het beleidsterrein Burgerluchtvaart over de periode 1919-1991 (toegang 5.016.5240)

Veel van deze inventarissen zijn te vinden op de website van het Nationaal Archief, www.nationaalarchief.nl