



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.

Van de voorzitter

Deze keer wil ik graag stilstaan bij het komende vertrek uit het museumbestuur van Jan te Boekhorst. Hij heeft te kennen gegeven dat privé omstandigheden maken dat hij zijn functie als bestuurslid niet wil verlengen en deze eind juni zal beëindigen. Wij respecteren zijn besluit, maar vinden het erg jammer dat wij deze man van het eerste uur moeten missen als collega.

Jan is vanaf 1962, toen hij ging werken bij het NLR, al begonnen met het verzamelen van allerlei historisch interessante zaken over het laboratorium. Zijn verzameling groeide zo dat er dringend behoefte was aan meer ruimte. Nadat de lage-snelheidswindtunnels in Amsterdam niet meer werden gebruikt stemde de directie in met zijn voorstel om in het betreffende gebouw een museumruimte te maken. Daarna kreeg Jan het voor elkaar dat er geld beschikbaar werd gesteld voor de inrichting van het museum zelf. Nadat hij in 1998 met de Vut was gegaan kon hij meer tijd aan het museum besteden samen met een toenemend aantal vrijwilligers. Voordat de toenmalige directeur, Ben Spee, met pensioen ging drong Jan er met succes bij hem op aan om van het museum een stichting te maken. Die stichting werd opgericht in 2000. Jan van der Blik werd de voorzitter, Jan te Boekhorst bestuurslid met de functie van secretaris en DirkJan Rozema archivaris/penningmeester. Met hun grote belangstelling voor historie vormden zij een hecht, bestuurlijk ervaren team, dat leiding gaf aan de verdere ontwikkeling van het museum.

Na het overlijden van Jan van der Blik in 2003 ben ik, als diens opvolger in het bestuur van het museum, nauw bij die ontwikkeling betrokken. Anderen doe ik niet tekort wanneer ik me bij deze gelegenheid beperk tot het schetsen van het aandeel hierin van Jan te Boekhorst. Hij heeft menig stuk geschreven over onderwerpen, die meer of minder direct raken aan de geschiedenis van het laboratorium.

Veel hiervan maakt deel uit van de verzameling Museumnotities, waarvan hij de beheerder is. Het betreft onder meer interviews, wetenswaardigheden, persoonlijke aantekeningen van oud-medewerkers. Na het overlijden van Henk Mensink in 2005, die bezig was met het ontwerp van het concept voor het huidige museum, kreeg Jan de moeilijke taak dit concept verder uit te werken. Hij riep de hulp in van adviseurs, om de verschillende deelexposities in te vullen. Dat was een gecompliceerd proces, waarmee niemand nog ervaring had. Zijn tact en geduld hebben anderen gestimuleerd om dit tot een goed einde te brengen. Vervolgens kwam de fase van de aanmaak van het gekozen expositie materiaal, foto's met onderschrift en tekstborden. Attributen moesten worden voorzien van een zo kort mogelijke uitleg. Alles moest worden geschreven in het Nederlands en Engels. Alle teksten, die te vinden zijn in het museum, zijn door Jan als laatste gecontroleerd op fouten en eenheid van uitvoering.



Kees Bakker neemt afscheid van Jan te Boekhorst als bestuurslid tijdens de bestuursvergadering op 12 juni

Jarenlang was hij bijna elke woensdag bezig om de vrijwilligers te helpen met het opzetten en bouwen van de expositie. Hij besprak daarbij met hen de haalbaarheid en uitvoerbaarheid van hun eigen voorstellen. Wanneer dat nodig was overlegde hij daarover met zijn mede-bestuursleden. Die verbindende schakel tussen de vrijwilligers en het bestuur was Jan op het lijf geschreven. Als secretaris verzorgde hij alles wat met de bestuursvergaderingen te maken had. Zijn vergaderverslag was meestal binnen twee dagen gereed voor commentaar door de andere bestuursleden. Het definitieve verslag werd daarna ook naar alle vrijwilligers gestuurd. Op die manier werden zij op de hoogte gehouden van wat er speelde. Regelmatig trad Jan op als spreker bij donateursbijeenkomsten. In 2003 behandelde hij het onderwerp “100 jaar gemotoriseerde luchtvaart”. In 2009 sprak hij over “de opbouw van het museum” en bij het 10-jarig jubileum van de museumstichting in 2010 legde hij de aanwezigen uit “hoe een (lees: zijn) (museum) hobby uit de hand was gelopen”. Dit is zo maar een greep uit de vele dingen, die Jan voor en bij het museum heeft gedaan gedurende de periode, waarin ik hem heb meegemaakt.

Al enige jaren geleden werd het duidelijk dat zijn aanwezigheid, thuis meer en meer noodzakelijk werd. Steeds vaker moest hij verstek laten gaan, wat hem moeilijk viel. Op grotere afstand komend ging hij twijfelen aan zijn inbreng en daardoor aan zijn waarde voor het museum. We hebben steeds gezegd dat we hem wat ons betreft zolang dat kon “aan boord wilden houden”. Er was

regelmatig telefonisch contact en Frans Idema hield Jan elke week met een mail op de hoogte van de voortgang bij de opbouw van het museum. De voorgenomen nieuwbouwplannen van het NLR en de mogelijke gevolgen voor “zijn museum” werden door Jan, evenals door veel anderen, niet begrepen. De onzekerheid over de toekomst van het museum bestaat nog steeds.

Op 14 juni speelt Jan een prominente rol tijdens de presentatie van het door de museumstichting uitgebrachte, indrukwekkende boek: “50 Years High Speed Wind Tunnel Testing in The Netherlands”, geschreven door Bram Elsenaar. In het HST gebouw, waarin hij zoveel jaren van zijn werkzame leven heeft doorgebracht, zal Jan de inleiding verzorgen rond deze feestelijke gebeurtenis. Met de lancering van dit historisch document in zijn oude omgeving is de cirkel als het ware gesloten.

Op 26 juni 2012 eindigt de huidige en laatste bestuurstermijn van Jan te Boekhorst. Gelukkig heeft hij gezegd wel “aangesloten” te willen blijven bij het museum. Hem kennende zijn dat geen loze woorden.

De museumstichting, maar ook het NLR waarvan de historie hem zo aan het hart gaat, zijn Jan te Boekhorst veel dank verschuldigd.

Kees Bakker

Een afscheid

Na vanaf het allereerste uur betrokken te zijn geweest bij de voorbereidingen en de oprichting van ons NLR-museum, heb ik onlangs mijn functie binnen het bestuur neergelegd. Niet omdat ik er geen zin meer in heb, verre van dat, maar omdat huiselijke omstandigheden het niet meer mogelijk maken om wekelijks in het museum aanwezig te zijn. Het gevolg hiervan is dat ik me binnen het bestuur niet meer nuttig kan maken. Mijn medebestuursleden geven zich veel moeite mij via de telefoon en email zo goed mogelijk op de hoogte te houden van de gang van zaken binnen de stichting, maar ik merk dat ik op hoe langer hoe meer punten de aansluiting begin te missen. Reden om er na zoveel jaar een punt achter te zetten. Gelukkig zijn Floor Pieters en Frans Sonnenschein onlangs tot het bestuur toegetreden. Met de laatste is hiermee een welkome uitbreiding bereikt met



een bestuurslid uit de Noordoostpolder. Een wens die de zittende bestuursleden al lange tijd koesterden. Ook Ferdi Uilhoorn verricht al weer enige tijd bestuurswerkzaamheden, al is hij (nog) geen officieel lid van het bestuur. Ferdi heeft in het verleden al heel wat

werk van mij overgenomen, zoals het opstellen van de agenda en de notulen van de bestuursvergaderingen. Ook de verslagen over de werkzaamheden in het museum zullen in de toekomst van zijn hand verschijnen.

Rest mij nog alle vrijwilligers te bedanken voor de plezierige contacten die ik met hen heb gehad, met sommigen waren deze incidenteel, met anderen zeer intensief. Ik wil er toch een paar noemen, allereerst natuurlijk mijn medebestuursleden. In al die twaalf jaren, waarin het bestuur functioneerde, was de samenwerking uitstekend en is er nooit enige vorm van onenigheid geweest. Dan natuurlijk de museumbouwers Frans Idema en Ad van den Boogaart, met wie de contacten intensief waren. Frans wil ik hier nog even apart noemen, omdat die mij het laatste jaar, waarin ik slechts sporadisch op het NLR kon zijn, wekelijks via zijn mailtjes op de hoogte hield van wat er allemaal gebeurd was in het museum. Naast dat ik hierdoor toch betrokken was bij de voortgang, stelde het me ook in staat ervan verslag te doen in de Nieuwsbrief. Ook Klaas Breman wil ik bedanken voor de plezierige gesprekken die we tijdens onze gezamenlijke wekelijkse reis van Purmerend naar het NLR hadden. Ik heb in al die jaren daardoor amper gemerkt dat we regelmatig voor de Coentunnel in de file stonden. Ik zal het allemaal missen, maar ik zal van een wat grotere afstand het wel en wee van onze stichting natuurlijk nog wel blijven volgen. Ik hoop dat het museum in zijn huidige vorm nog een lang leven voor de boeg heeft, al was het alleen maar voor de vele manjaren(!) aan vrije tijd die al die vrijwilligers erin hebben gestoken. Nogmaals iedereen bedankt, wellicht toch tot ziens en moge het jullie allen goed gaan!

Jan te Boekhorst

Donateursbijeenkomst op 14 april 2012



Kees Bakker dankt Aart van Wijk, spreker tijdens de bijeenkomst

De voorzitter verwelkomde ongeveer 50 belangstellenden. Onder hen een aantal nieuwe donateurs, maar ook verschillende aanwezigen, waarmee de museumstichting op het terrein van de luchtvaarthistorie contacten onderhoudt. Hij lichtte de aanwezigen daarna in over de jongste ontwikkelingen, voor zover bekend, met betrekking tot de nieuwbouwplannen van het NLR. De daarvoor benodigde fondsen zijn nog niet beschikbaar. Op de dag voorafgaand aan de donateursbijeenkomst was de Raad van Toezicht (RvT) van het NLR, vergezeld van de directie, op bezoek in het museum. De voorzitter zei de open, zakelijke discussie met de leden van de RvT, vooral over de toekomst van het museum, zeer te hebben gewaardeerd. In het museumgastenboek werd na afloop door de Raad het volgende geschreven: “Wij hebben een goed beeld gekregen. Complimenten aan alle vrijwilligers, die hier hun energie in steken. Ga zo door”. Deze woorden zijn een stimulans voor bestuur en vrijwilligers om hun werk voort te zetten.

Vervolgens werd de spreker van de middag, Aart van Wijk, ingeleid. Opgeleid tot verkeersvlieger aan de voormalige Rijksluchtvaartschool trad hij in 1954 in dienst van de Koninklijke Luchtmacht en werd opgeleid tot jachtvlieger op de Gloster Meteor. Dit was het eerste jachtvliegtuig bij de KLU met straalmotoren. In 1956 verliet Van Wijk de KLU om naar de KLM te gaan als verkeersvlieger, waar hij in 1992 zijn laatste vlucht maakte. Tijdens zijn loopbaan als vlieger voltooide hij meerdere studies en mag de titels Mr.Dr.Drs. dragen. Hij heeft enkele boeken gepubliceerd met als onderwerp de Gloster Meteor.

Zijn presentatie verliep niet helemaal zoals gepland. Het bleek ter plekke in het Auditorium namelijk niet mogelijk om de beelden van zijn eigen laptop geprojecteerd te krijgen op het projectiescherm van het NLR. Mensen praten soms niet met elkaar, maar, zoals weer bleek elektronische apparatuur soms ook niet. Een ervaren spreker als Aart van Wijk is niet voor één gat te vangen. Hij hield zijn verhaal zonder beelden en af en toe vertelde hij de aanwezigen welke foto daarbij hoorde, want die kon hij op zijn eigen scherm wel zien. Hij memoreerde de ontwikkeling van de straalmotor in Duitsland, die enkele jaren voor liep op die in Engeland. In 1941 was de eerste vlucht met de Britse Gloster Meteor. Deze was voorzien van twee straalmotoren omdat één motor te weinig stuwkracht leverde. Aart van Wijk heeft de geschiedenis van elk van de 266 aan de KLU afgeleverde Meteors achterhaald en beschreven in boekvorm.

Hij koos een aantal interessante voorbeelden soms toegesneden op de rol van het NLL bij proefnemingen met dit type. Twee Meteors werden gebruikt voor het filmen door het NLL van de baan van het cockpitdak van de Fokker S-14, nadat dit was afgeschoten tijdens de vlucht, zoals gebeurt in een noodsituatie. Het dak mocht daarbij niet in aanraking komen met het vliegtuig zelf. De Meteors vlogen elk aan een kant van de S-14. In een van de twee zat prof. Van Oosterom. Ook was het NLL betrokken bij het uitvoeren van duikhoekmetingen met de Meteor t.b.v. grondaanvallen. Wat betreft de vliegeigenschappen deed het NLL in 1951 onderzoek naar de één-motorvlucht in de landingsconfiguratie, omdat sprake was geweest van meerdere ongevallen. Het NLL heeft ook bijgedragen aan de voorbereiding en uitvoering van vluchten met de Meteor op Ameland ter verbetering van de records voor snelheid en hoogte. Het toestel met registratienummer I-200 is destijds op verzoek van het NLL naar de Noordoostpolder overgebracht ten behoeve van sterkteproeven, maar deze zijn nooit uitgevoerd. Dit vliegtuig stond lange tijd naast de bekende Landbouwschuur. Het is eens volgens lokaal gebruik “ontvoerd” naar Kraggenburg en heeft bij een jaarwisseling bij de dorpsingang gestaan. Na terugkeer op het NLL terrein heeft het vliegtuig een veiliger plaats gekregen, die meer uit het zicht lag.

Aart van Wijk stond daarna nog stil bij enkele bijzondere feiten en gebeurtenissen uit zijn carrière als vlieger bij de KLM. Ondanks de eerdergenoemde technische beperkingen werd zijn lezing met veel waardering ontvangen, waarvoor hij enkele flessen nationale wijn ontving.

Aansluitend werden unieke foto's getoond uit een album van de heer Pieter Pool, die van 1918-1920 als tekenaar bij de RSL heeft gewerkt. Hij was de zevende werknemer bij de RSL. DirkJan Rozema



Vrolijk onderonsje tussen de professoren Besseling(l) en Zandbergen (r)

legde eerst uit hoe dit album bij toeval “boven water” was gekomen. De zoon van Pieter Pool woont in Vorden, evenals Kees Bakker, de voorzitter, die daar dagelijks de hond uitlaat. Dit doet ook de buurman, van Pieter Pool junior. De twee hondenbezitters ontmoeten elkaar regelmatig en waarover praat je dan: wat je vroeger hebt gedaan en wat je nu doet, namelijk iets met een luchtvaartmuseum in Amsterdam. En dan zegt de buurman dat de vader van Pieter junior ook iets in de luchtvaart heeft gedaan en zulke mooie foto's heeft nagelaten. Vervolgens wordt er met deze laatste een afspraak gemaakt en verschijnt een schitterend fotoalbum, evenals unieke

briefjes over de latere loopbaan van Pieter senior bij Fokker en de KLM. Al dit materiaal hebben we mogen lenen en is gedigitaliseerd en toegevoegd aan het museumarchief.

Hierna verplaatste het gezelschap zich naar de Jan van der Blik foyer om de gesprekken voort te zetten en/of naar het museum te gaan, waar nu ook voor het eerst de mooie expositie op de derde verdieping over de werkplaatsen en het ontwerp bureau kon worden bekeken.

75 jaar Stichting NLL/NLR

- 14 juni 1937: van Rijksdienst naar Stichting -

De Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart (RSL), opgericht in april 1919, werd achttien jaar na zijn oprichting omgezet in een zelfstandige stichting. Die omzetting vormde het slotstuk van jaren van overleg binnen het Departement van Waterstaat en de Commissie van Advies voor de RSL.

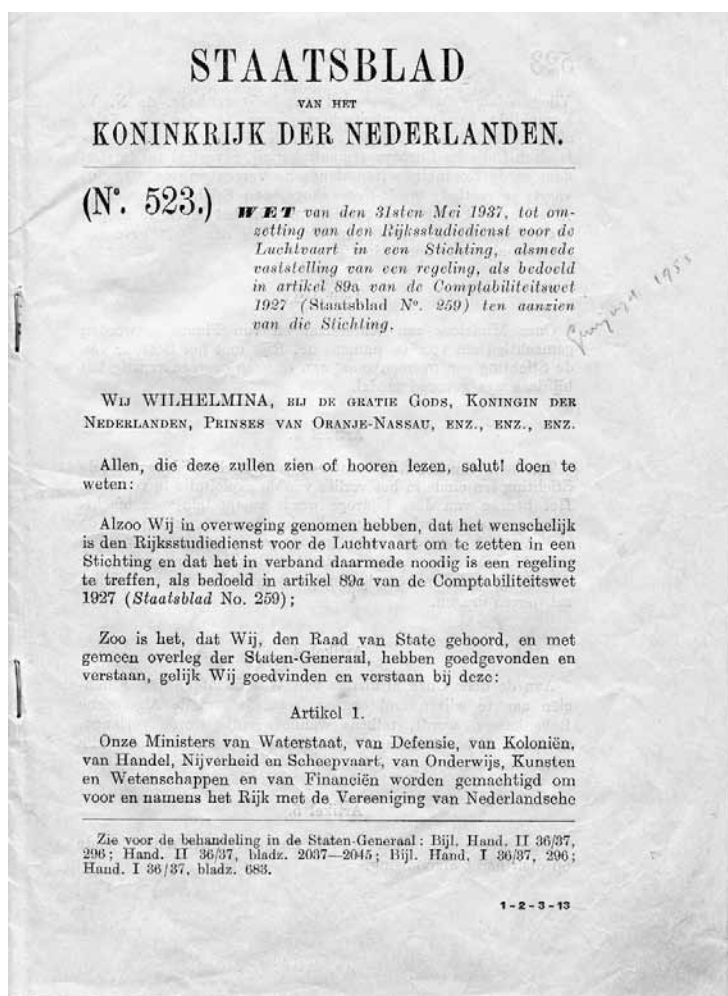
De vele partijen in de toenmalige Nederlandse luchtvaartsector besloten uiteindelijk dat deze omzetting de beste oplossing was na alle discussies die hadden plaatsgevonden over de toekomst van de RSL.

Aanloop

Nadat vele jaren diverse commissies zich hadden gebogen over de toekomst van de RSL vermeldt het RSL-jaarverslag over 1935 voor het eerst enkele zinnen over de ophanden zijnde wijziging van de organisatie. In de vergadering van de Commissie van Advies van de RSL van 17 oktober 1936 valt het besluit tot medewerking aan de oprichting van de stichting. Gedurende het daaropvolgende jaar vindt de concrete voorbereiding plaats, zoals blijkt uit het jaarverslag over 1936:

“In den loop van het jaar hadden besprekingen plaats over een verandering in organisatievorm en tegelijkertijd ten deele ook in de taak van den dienst. Deze leidden ertoe, dat op het eind van het jaar een desbetreffend wetsontwerp bij de Staten-Generaal werd ingediend, terwijl het Overheidstoezicht op luchtvaartmaterieel, tevoren gedeeltelijk aan den Dienst opgedragen, bij Ministerieele Beschikking van 31 December op andere wijze geregeld werd. De Memorie van Toelichting memoreert o.m. dat als gevolg van de uitbreiding der luchtvaart en de beteekenis van de vraagstukken van technischen aard, welke daarmede verband houden, de uitrusting van den RSL steeds hoogere eischen aan de schatkist stelt. De RSL werkt behalve voor het Departement van Waterstaat, waaronder deze Dienst ressorteert, voor een belangrijk deel ten behoeve van andere Departementen, van de luchtvaartindustrie en van de particuliere gebruikers. Teneinde te bereiken, dat de particuliere gebruikers

en de industrie mede de verantwoordelijkheid van dit Instituut zullen dragen, het als een onderdeel van hun eigen bedrijf zullen beschouwen en in de kosten zullen medebetalen, heeft de Regeering het wenschelijk geoordeeld den RSL om te zetten in een Stichting, in het leven te roepen door het Rijk, vertegenwoordigd door de betrokken Departementen en de daarvoor in aanmerking komende particuliere lichamen. In een instituut met behoorlijke outillage, waarin alle belangen zijn vertegenwoordigd, ziet de Regeering voorts een aanbevelenswaardigen vorm van steun aan de vliegtuigindustrie. De Regeering acht het tevens gewenscht de taak van den Dienst, die tot nu toe zoowel controleerend als adviseerend was, in de toekomst te beperken tot het adviseerende werk. Voor de controle van het burgerluchtvaartmaterieel is een Commissie ingesteld; de Stichting



zal alleen bemoeienis met deze controle krijgen, doordat na daartoe ontvangen opdracht adviezen ter zake aan deze Commissie zullen worden gegeven."

De Nederlandse regering wil dat de nieuwe organisatie m.i.v. 1 januari 1937 in werking zal treden en dat een voorlopig bestuur zal optreden. Dit voorlopige bestuur bestaat uit de leden van de Commissie van Advies van de RSL aangevuld met enkele leden van de Nijverheidsorganisatie T.N.O. Tijdens de eerste vergadering van het voorlopige bestuur (12 februari 1937) wordt besloten het secretariaat en het penningmeesterschap van de stichting onder te brengen bij T.N.O. In de notulen van die vergadering wordt verduidelijkt dat "daarmee tevens een band wordt gelegd met andere op het gebied van toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek werkzame lichamen, hetgeen de Regeering gaarne zal zien." Bij T.N.O. wordt een kamer beschikbaar gesteld. Dit kan worden gezien als het begin van het zogenaamde Bestuursbureau dat onder het latere voorzitterschap van prof. Van der Maas en prof. Gerlach bij de TH-Delft was ondergebracht.

Tijdens de tweede vergadering van het voorlopige bestuur (11 mei 1937) wordt gemeld dat de omzetting van de RSL in een stichting en bij die gelegenheid het installeren van het bestuur, eerst op 21 mei is gepland. Omdat echter de Eerste Kamer het wetsontwerp dan nog niet heeft behandeld zal de installatie en het tekenen van de beheersovereenkomst moeten worden uitgesteld.

Op 18 maart 1937 behandelt de Tweede Kamer het wetsontwerp (omzetting RSL in een stichting). Verscheidene leden van de Kamer gaan uitvoerig in op de inhoud die te uitvoerig is om hier weer te geven. Na beantwoording van de vragen door de minister wordt het

ontwerp van de wet zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Op 28 mei 1937 volgt behandeling van het wetsontwerp in de Eerste Kamer. Dit wordt zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Maandag 14 juni 1937

Zowel de bijeenkomst waarbij het bestuur wordt geïnstalleerd als direct daaropvolgend de eerste vergadering van het bestuur van de Stichting NLL vinden plaats in het Departement van Waterstaat in Den Haag. Op verzoek van de minister van Waterstaat, jhr. ir.



Jhr. ir. O.C.A. van Lidth de Jeude

O.C.A. van Lidth de Jeude, leest de secretaris de Akte van Oprichting voor, waarna die wordt ondertekend door de bestuursleden. Vervolgens spreekt de minister een rede uit met daarin onder meer de volgende woorden:

"Een nieuwe phase in het technisch-wetenschappelijk onderzoek op luchtvaartgebied is ingetreden. Door samenwerking van alle daarbij betrokkenen is een organisatie tot stand gekomen, welke de beste waarborgen biedt voor deugdelijk wetenschappelijk onderzoek."

523

2

Vliegtuigfabrikanten, gevestigd te 's-Gravenhage, de N. V. Koninklijke Luchtvaartmaatschappij voor Nederland en Koloniën, gevestigd te 's-Gravenhage, de N. V. Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaartmaatschappij, gevestigd te Amsterdam en de Koninklijke Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart, gevestigd te 's-Gravenhage, een Stichting, genaamd „Nationaal Luchtvaartlaboratorium", in het leven te roepen overeenkomstig de bepalingen van de bij deze wet gevoegde ontwerp-akte van oprichting.

Artikel 2.

Onze Ministers van Waterstaat en van Financiën worden gemachtigd om voor en namens het Rijk met het Bestuur van de Stichting een overeenkomst aan te gaan overeenkomstig het bij deze wet gevoegd model.

Artikel 3.

Ten laste van het Rijk komt een jaarlijksche bijdrage aan de Stichting ten einde in het verlies van de exploitatie te voorzien. Het bedrag van deze bijdrage wordt vastgesteld met inachtneming van een verhouding, welke in overeenstemming met de in artikel 1 van deze wet genoemde lichamen zal worden bepaald, met dien verstande, dat het Rijk in geen geval meer dan 23/30 (drie en twintig dertigste) gedeelte van het verlies zal mogen dragen.

Artikel 4.

Aan de door Onze Ministers van Waterstaat en van Financiën aan te wijzen ambtenaren, zoomede aan de Algemeene Rekenkamer, wordt, telkens wanneer zulks wordt verlangd, inzage in de boekhouding der Stichting gegeven, en worden alle daaromtrent gevraagde inlichtingen verstrekt.

Artikel 5.

Deze wet treedt in werking met ingang van den dag volgende op dien harer afkondiging.

3

523

Lasten en bevelen, dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat alle Ministerieele Departementen, Autoriteiten, Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven te 's-Gravenhage, den 31sten Mei 1937.

WILHELMINA.

De Minister van Waterstaat,
VAN LIDTH DE JEUDE.

De Minister van Staat,
Minister van Defensie a. i.,
H. COLIJN.

De Minister van Staat,
Minister van Koloniën,
H. COLIJN.

De Minister van Handel,
Nijverheid en Scheepvaart,
H. GELISSEN.

De Minister van Onderwijs,
Kunsten en Wetenschappen,
J. R. SLOTEMAKER DE BRUÏNE.

De Minister van Financiën,
OUD.

Uitgegeven den vierden Juni 1937.

De Minister van Justitie,
VAN SCHAİK.

Daarnevens wordt de staf van den vroegeren Rijksstudiedienst, die op dit gebied zijn sporen heeft verdiend, gehandhaafd. Niet meer in beslag genomen door routinewerkzaamheden, welke aan de controle op luchtvaartmaterieel verbonden zijn, kan de Stichting haar technisch-wetenschappelijke taak ten volle tot haar recht doen komen. De Regeering verwacht, dat in de eerste plaats de particuliere lichamen, welke in het bestuur der Stichting zijn vertegenwoordigd, van de diensten van het laboratorium een ruim gebruik zullen maken, opdat versnippering van krachten worde voorkomen en het luchtvaartresearchwerk zooveel mogelijk worde geconcentreerd. Die lichamen kunnen dan het laboratorium als een aanvullend deel van hun bedrijf beschouwen. Voldoet het researchwerk niet aan hun wenschen, dan is de vergadering van het bestuur der Stichting de plaats, waar zij hun desiderata ter sprake kunnen brengen en ik twijfel er niet aan - Uwe beproefde leiding, Mijnheer de Voorzitter, staat daarvoor borg - dat alle gerechtvaardigde, op den bodem der werkelijkheid staande wenschen, voor inwilliging zullen vatbaar blijken.

Ook de Regeering stelt zich voor in belangrijke mate, van de diensten der Stichting gebruik te maken. Weliswaar is sinds 1 Januari 1937 de controle op luchtvaartmaterieel in haar geheel aan een onafhankelijke instantie opgedragen, doch voor de technisch-wetenschappelijke vraagstukken, welke zich daarbij voordoen, zal die instantie op de Stichting steunen.

Anderzijds komt het aan de onafhankelijkheid van de Stichting ten goede, dat controle op luchtvaartmaterieel en het geven van adviezen aan de gecontroleerden niet meer in een hand zijn vereenigd. Het Departement van Defensie zal niet minder dan vroeger het geval was, van de diensten van het laboratorium blijven gebruik maken. De omstandigheid, dat dit Departement, en nog wel door twee leden, in het bestuur is vertegenwoordigd, maakt het mogelijk zijn bijzondere belangen te behartigen. Bovendien heeft de Regeering thans de beschikking gekregen over een adviesinstantie, waarin alle belanghebbenden zijn vertegenwoordigd en welke Haar van raad zal kunnen dienen, met betrekking tot vraagstukken van technisch-wetenschappelijken aard, welke bij de luchtvaartpolitiek zich voordoen."

Verder wijst de minister nog in het bijzonder op het grote belang van goede samenwerking met het hoger onderwijs, vooral met de Technische Hogeschool om te besluiten erop te wijzen dat, hoewel "hiermede de



ir. J. Blackstone

Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart, welke gedurende jaren zulk een nuttigen arbeid heeft verricht, zijn eindpaal bereikt heeft, deze dienst niet is verdwenen, doch slechts is vervormd."

De voorzitter van het bestuur, ir. J. Blackstone beantwoordt vervolgens de rede van de minister en deelt mee dat dr.ir. Wolff voor zijn werk sinds de oprichting van de RSL wordt onderscheiden tot Ridder in de Orde van de Nederlandse Leeuw.

Tijdens de daarop volgende bestuursvergadering wordt de beheersovereenkomst met het Rijk getekend en vindt bekrachtiging plaats van de besluiten eerder genomen door het voorlopige bestuur over onder meer de Openingsbalans, Ontwerpbegroting en Werkplan 1937.

De ambtenaren die op 1 januari 1937 in vaste dienst werkzaam waren bij de RSL worden geacht werkzaam te zijn gesteld bij de stichting, maar blijven indien zij dit wensden ambtenaar. Met de omvorming tot stichting wordt ook reglementair de Wetenschappelijke Commissie ingesteld, onder voorzitterschap van prof.dr. F.K.Th. van Everdingen.

Dinsdag 14 juni 1977

Veertig jaar na de oprichting van de stichting houdt het stichtingsbestuur zijn 158ste vergadering. De voorzitter, prof.dr.ir. O.H. Gerlach, spreekt daarbij een rede uit ter gelegenheid van het feit dat de stichting 40 jaar bestaat. Hij citeert de rede destijds uitgesproken door minister Lidth de Jeude en gaat vervolgens in op onderdelen van die rede waarbij hij vergelijkt wat in 1937 van het NLL werd verwacht en wat is bereikt in 40 jaren.

Een ander geluid

De volledige rede van Gerlach wordt uitgegeven op papier en bereikt o.a. prof.dr.ir. Van der Neut¹, die op 13 juli 1977 daarop per brief reageert met wat kanttekeningen, hierna fragmentarisch vermeld:

De minister noemt de omzetting van RSL in NLL een heuglijk feit. Die omzetting werd door directeur en staf van de RSL allerm minst met vreugde begroet. Waarom? Immers van de "routine werkzaamheden welke aan de controle van luchtvaartmaterieel verbonden zijn" werd de RSL bevrijd. Het NLL kreeg daardoor de ruimte voor zijn "technisch-wetenschappelijke taak".

In die woorden hoorden wij miskenning van de kwaliteit van ons keuringswerk. Ik beperk mij tot de keuring van de constructie. Die was geen "routine"-controle op rekenfouten; zou ook niet kunnen in de beschikbare tijd. De keuring betrof de grondslagen van de berekening en de wijze van uitvoering van belastingproeven (toen nog niet op complete constructies). Dat was technisch-wetenschappelijk critiek. De "controle" werd overgenomen door "een onafhankelijke instantie" (RLD), maar "voor de technisch-wetenschappelijke vraagstukken, welke zich daarbij voordoen, zal die instantie op de Stichting steunen". De minister (RLD) ontbrak het besef dat een niet- technisch wetenschappelijke bemande instantie de problemen niet



ir. Van der Neut in 1937

¹ Ir. Arie van der Neut trad in 1930 in dienst van de RSL en was o.a. nauw betrokken bij de keuring in 1934 van de Douglas DC-2

ontdekt, dus geen behoefte aan steun zou hebben.

“De regering verwacht, dat in de eerste plaats de particuliere lichamen van de diensten van het laboratorium een ruim gebruik zullen maken, opdracht versnippering worde voorkomen” ... “en stelt zich voor in belangrijke mate van de diensten van de stichting gebruik te maken”. Dit klinkt tegen de achtergrond van de huidige toestand bemoedigend, maar had voor ons toen de klank van een hol woord. De Nederlandse industrie, noch de KLM, noch de RLD, noch Defensie, waren toen research-minded. Dat de minister (de RLD) dat wel degelijk wist, blijkt uit de geruststelling voor de “staf van de vroegere RSL”, dat die ondanks die ontbrekende gezindheid zou worden “gehandhaafd”. Niemand dacht aan uitbreiding, wel aan apparatuur bij de TH.

Voor ons van de RSL was de omzetting een manoeuvre om ons te kortwieken. Een manoeuvre gebaseerd op het juridisch sofisme, dat “controle op luchtvaartmaterieel en het geven van adviezen aan de gecontroleerden niet meer in een hand vereenigd” hoorden te zijn.

De gecontroleerde industrie vraagt nooit adviezen! Wat waren de gevolgen van de reorganisatie?

De RLD trok de onder-directeur van de RSL, ir. Von Baumhauer, aan waarmee autoriteit voor vliegeigenschappen werd verworven. Ir. Von Baumhauer had het sportvliegersbrevet. Verder was de bekwame Officier Marine Stoomvaartdienst, De Winter, als constructiedeskundige aanwezig. Maar over hem kwam de sterktecontrole onverminderd binnen, totdat ir. Koiter, die zijn keuringsscholing bij de RSL had verkregen, werd aangesteld. De keuring van militaire vliegtuigen bleef tot mei 1940 onverminderd doorgaan.

.... Als een van de zeer weinige overgeblevenen uit die tijd van de RSL leek het mij nodig iets te doen tegen de legendevorming uit 1937 ten behoeve van hen, die de erfenis van de RSL beheren en voortzetten.

Fragmenten uit de overeenkomst voor het beheer van het NLL

Voor zoover een en ander zijn eigendom is, stelt het Rijk ter beschikking van de Stichting de gebouwen, genummerd 27,28, 29, 35, 36, 37 en 38, waarin de RSL is gevestigd en een terrein op het Marine Etablissement te Amsterdam, een en ander tegen een jaarlijkse vergoeding van fl. 5000,-

Voor zover de minister van Waterstaat niet anders bepaalt, worden de op het tijdstip van de overdracht bij de RSL met vaste aanstelling in rijksdienst aangestelde personen bij de stichting gedetacheerd in dezelfde rang die zij bij de detachering bekleden. Zij staan vanaf de datum van ingang van de detachering onder de bevelen van het bestuur van de stichting...

Bij vijftig jaar stichting

Op 14 juni 1987 geeft het NLR een brochure uit ter gelegenheid van 50 jaar stichting. Deze brochure wordt aangeboden aan de bestuursleden van het toenmalige bestuur. De inhoud beschrijft in grote lijnen de historie van de RSL en van de stichting NLL/NLR. Uit enkele grafieken daarin blijkt de enorme toename van de jaaromzet van het laboratorium tussen 1957 en 1987 (van 2 tot ruim 110 miljoen gulden) en van de personeelsomvang, van ca. 70 (1937) tot bijna 800 (1987). In een bijlage zijn alle bestuursleden bij naam vermeld die in de 50-jarige periode in het bestuur zitting hadden.

Op donderdag 25 juni 1987 spreekt de toenmalige bestuursvoorzitter prof.dr.ir. O.H. Gerlach een rede uit tijdens de 204e vergadering van het bestuur. Hij besteedt daarin vooral aandacht aan de belangrijke rol die een aantal prominente personen hebben gespeeld voor het laboratorium in de achterliggende 50 jaren.



Omzetting van RSL in Stichting NLL

- het voorspel -

In de brief van 9 mei 1936 aan de Commissie van Advies voor de RSL schrijft minister van Waterstaat Lidth de Jeude dat hij overweegt te bevorderen dat de RSL wordt omgezet in een stichting. Hij verzoekt de commissie hem over zijn plannen op korte termijn van advies te dienen.

De Commissie vergadert hierover op 19 mei 1936 in de Laraissezaal aan het Binnenhof in Den Haag.

De notulen van deze 45ste vergadering van de commissie zijn zeer uitvoerig en beslaan 32 pagina's. De toelichting van de vertegenwoordiger Ede van der Pals (ministerie van Waterstaat) is als volgt samen te vatten:

- de kosten van de RSL, voor zover door de Staat gedragen, moeten verminderen
- de minister ziet de stichting als middel om de vliegtuigindustrie te helpen (de stichting maakt er als het ware deel van uit en de fabrikanten hebben mede de leiding van de stichting)
- door het inrichten van een wetenschappelijk hoogwaardig instituut zal het in staat zijn te voldoen aan de behoeften van de vliegtuigfabrikanten, zodat verdubbeling wordt voorkomen
- een ander middel om te komen tot vermindering van "verdubbeling en versnippering" is de inschakeling van het T.N.O.
- door de stichting wordt een grens getrokken tussen de belangen van de vliegtuigindustrie en gebruikers enerzijds en die van de Staat anderzijds
- de wetenschappelijke taak zal meer tot zijn recht moeten komen; een wetenschappelijke commissie zal daarvoor worden opgericht
- door de stichting wordt het mogelijk de vaak tegenstrijdige belangen tussen de vliegtuigindustrie en de afnemers m.b.t. de eisen te stellen aan de vliegtuigen, te coördineren door een bestuur waarin alle belangen zijn vertegenwoordigd
- de vliegtuigindustrie en de gebruikers krijgen de gelegenheid mede de richting te bepalen waarin het wetenschappelijk onderzoek zich zal uitstrekken; zij kunnen invloed uitoefenen op de uitrusting van de stichting
- versnippering van krachten wordt voorkomen en mogelijk zal dit leiden tot de gewenste eenheid in de Nederlandse vliegtuigindustrie

De reacties van de leden van de Commissie van Advies en van directeur Wolff op de toelichting zijn kritisch maar uiteindelijk overwegend positief t.o.v. het voorstel.

Veel weerstand bestaat tegen de uitvoering van de controlerende taak die aan een andere overheidsdienst moet worden overgedragen (b.v. de Luchtvaartdienst).

Tijdens deze vergadering wordt duidelijk dat de meerderheid kiest, al dan niet onder voorbehoud, voor omzetting van de RSL tot een stichting.

Tijdens de discussie over de onderliggende conceptstatuten blijkt dat de stichting aanvankelijk de naam "Luchtvaartproefstation" zou krijgen. De Commissie besluit de naam te veranderen in "Nationaal Luchtvaartlaboratorium".

In de brief van 6 juni 1936 van de Commissie van Advies aan de minister van Waterstaat wordt meegedeeld hoe de discussie over het omzettingsvoorstel is gelopen en hoe de leden daarover denken.

Op 30 mei 1936 schrijft RSL-directeur Wolff een brief aan de minister van Waterstaat, waarin hij tegenvoorstellen indient. Helaas bevindt die brief zich niet in het archief van de museumstichting.

Uit de stukken van de Commissie van Advies valt af te leiden dat Wolff op twee belangrijke punten afwijkt van de door de minister toegezonden ontwerpen:

1. Wolff meent dat de controle op de luchtwaardigheid moet worden opgedragen aan de stichting (NLL) en "daaraan niet kan worden onttrokken door haar op te dragen aan ambtenaren, die wel in het milieu van de stichting werken, doch voor dat werk rechtstreeks onder de minister staan".
2. Wolff ziet het liefst dat het beheer van de stichting (NLL) wordt opgedragen aan één directeur of aan meerdere directeuren, waarnaast een commissie van beheer moet staan.

De brief van Wolff wordt uitgebreid behandeld in de vergadering van de Commissie van Advies van 16 juni 1936. Daar wordt o.a. besloten uit het te voorziene omvangrijke bestuur van de stichting een dagelijks bestuur te benoemen.

Ondanks de uitgesproken mening van Wolff over de door hem ongewenst geachte splitsing van controle en onderzoek door de RSL heeft hij slechts de steun van twee leden van de commissie.

Ook in de periode voorafgaande aan de besluitvorming over de omzetting van de RSL heeft Wolff in verscheidene brieven, ook aan de minister, laten blijken dat hij goede redenen heeft om de controle op vliegtuigen bij de RSL te houden. Hij verkeert echter in het dilemma dat met een zich sterk uitbreidende technologische vooruitgang van de luchtvaart hem de benodigde mankracht niet wordt gegeven. Bovendien zijn de vraagstukken zo ingewikkeld geworden dat een nieuw aangestelde ingenieur een steeds langere inwerktijd nodig heeft. De RSL loopt daardoor in zijn controlewerk steeds meer vertraging op, maar Wolff ziet vooral ook de noodzaak de beschikbare kennis bijeen te houden.

Er zijn meer zorgen bij Wolff. Tijdens zijn aanvankelijk zeer regelmatige gesprekken met het hoofd van de Luchtvaartdienst in de periode 1934-1936 blijkt dat er na verloop van tijd nogal eens wrijvingen zijn en dat de het hoofd Luchtvaartdienst de contacten met Wolff afbouwt. Het lijkt het begin van een competentiestrijd tussen de RSL en de Luchtvaartdienst.

Uiteindelijk wordt bij de omzetting van RSL in de stichting NLL in 1937 duidelijk dat de controle op burgervliegtuigen aan de Commissie voor Keuring van Luchtvaartmaterieel (CKL) wordt opgedragen, een onderdeel van de Luchtvaartdienst.

Voortgang van de inrichting van het museum



Het nieuwe expositiedeel over de werkplaatsen (ook foto rechts onder)

De herziening van het V-gedeelte op de eerste verdieping is nagenoeg klaar. Aan de inrichting van twee vitrines wordt nog door Gerard van Wely gewerkt. Als deze gereed zijn is een belangrijke wijziging van dit deel gerealiseerd. Omdat hierbij erg veel personen waren ingeschakeld, heeft dit heel wat tijd en inspanning gekost om alles in goede banen te leiden. Ook het algemene gedeelte en het deel over Materialen en Constructies wacht nog een update. De uitspraak dat een museum nooit klaar is, blijkt hieruit overduidelijk.

Een deel van de expositie op deze verdieping wacht ook nog steeds op zijn eerste inrichting. We doelen op de panelen die gereserveerd zijn voor de Wetenschappelijke Commissie, voor de internationale samenwerking en voor een zeer globaal overzicht van de werkzaamheden van het huidige NLR.

Op de tweede verdieping is Frans Idema begonnen met het aanmaken van de bordessen voor het deel over de ontwikkeling van de Computerinfrastructuur. Het idee hoe deze ontwikkeling zichtbaar te maken begint langzaam uit te kristalliseren. Bij het realiseren van de bordessen zal zoveel mogelijk gebruik gemaakt worden van bestaand, overvolgend materiaal, zoals tafels. Henk Pouwels gaat nog steeds ijverig verder met het inrichten van zijn deel over Remote Sensing. Onder de camera die aan het plafond is opgehangen, is een plaat geplaatst als nabootsing van de vliegtuigromp. Remote Sensing nadert zodoende zijn voltooiing.

Op deze verdieping moeten de delen over Avionica en Materialen en Constructies nog ingericht worden, maar dat zal nog wel enige tijd nemen.

De inrichting van de zolderetage nadert zijn voltooiing. Het gedeelte over de Werkplaatsen en Constructiebureau, opgezet door Bram Elsenaar en Frans Idema, is nu gereed en ziet er piekfijn uit. Die afdelingen krijgen in ons museum nu dus ook de aandacht die ze verdienen. Zeker de moeite waard om eens te gaan bekijken.

Jaap de Jong is hier bezig met de inrichting van het gedeelte over Vliegproefinstrumentatie, dat zal worden toegelicht met behulp van apparatuur en foto's.

Zoals al eerder gemeld zal de vloerbedekking op deze verdieping om financiële redenen voorlopig niet worden vervangen. Ad van den Boogaart is daarom begonnen om de plinten, die voor het aanbrengen van de bekleding van de opbouw verwijderd waren, weer aan te brengen.

De in het vorige verslag genoemde museumgids, samengesteld door Ferdi Uilhoorn, zal op korte termijn in een beperkte oplage het licht zien. Voor een beperkte oplage is voorlopig gekozen, omdat in de expositieruimten nog zoveel werk aan de gang, dat er over een aantal maanden wel weer een update wenselijk zal zijn.

Uit het bovenstaande blijkt dat naarstig wordt verder gewerkt aan de voltooiing van het museum. Op zich een onmogelijke taak, omdat zoals hierboven reeds opgemerkt, een museum nooit klaar is.

De laatste jaren heb ik gepoogd u op de hoogte te houden van de voortgang van de werkzaamheden in ons museum. Het voor u liggende verslag is echter het laatste van mijn hand. Door de omstandigheden bij ons thuis zie ik geen kans meer om de woensdagen op het NLR aanwezig te zijn en vind ik dat ik dus geen nuttige rol meer kan spelen in het bestuur. Dit was eigenlijk het laatste jaar al zo en ondanks de moeite die mijn medebestuurders zich getroostten om mij van de wekelijkse gang van zaken op de hoogte te houden, merk ik dat ik op veel punten de aansluiting ga missen.

Van een wat grotere afstand zal ik de voortgang van onze stichting natuurlijk nog wel blijven volgen. Gelukkig hoeft u het nieuws rond de inrichting van het museum in de toekomst niet te missen, want het opstellen van deze stukjes zal worden overgenomen door Ferdi Uilhoorn. Ik ben er van overtuigd dat hij u minstens zo goed op de hoogte houdt als ik in het verleden heb gedaan.

Jan te Boekhorst



Expositie “De Vrije Vlucht” in Cultuur Historisch Centrum Land van Vollenhove afgelopen.

Uit het “Kondschap”, kwartaalblad voor donateurs van het CHC land van Vollenhove:

BERICHTEN VANUIT HET BESTUUR (2012-02):

Tentoonstellingen en lezingen

... De tentoonstelling “de vrije Vlucht” duurde nog tot 30 mei. In de afgelopen maanden kwamen nog vele belangstellenden op deze expositie af. En dat geldt ook voor de vier lezingen die we hebben gehouden in de afgelopen maanden. Het was voor de eerste keer dat we dit hebben opgezet en met succes. Het heeft onze verwachtingen overtroffen. Niet alleen donateurs waren aanwezig, maar ook velen met een relatie tot het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) of met één van de sprekers. We zullen dit zeker gaan voortzetten. Speciale dank aan hen, die hiervoor veel werk hebben verricht.

Het is goed deze regels te lezen omdat toen we anderhalf jaar geleden aan deze expositie begonnen het nog maar de vraag was of dit onderwerp, dat zo afweek van de gewone regionaal historische onderwerpen die tot dan toe aan de orde kwamen, wel zou aanslaan. Na het eerste half jaar heeft het CHC het aangedurfd om de tentoonstelling met een extra half jaar te verlengen en zijn er in de maanden februari t/m mei een viertal avonden met lezingen georganiseerd. Hiervoor zijn uit de tentoonstelling vier onderwerpen gekozen waarbij de sprekers actieve medewerkers waren van het NLR en van Rondal (zusterbedrijf van Royal Huisman Shipyards). Al deze avonden waren goed bezocht en werden door een gemêleerd publiek bezocht.

De lezingen waren:

- 23 Februari: “Vliegtuiggeluid en windtunnels” door Harry Brouwer
- 22 Maart: “Aardobservatie en Geomatica” door Gert van der Burg
- 26 April: “Composietmaterialen in vliegtuig- en scheepsbouw” door Frank van de Velde (Rondal) en Chris Groenendijk
- 24 Mei: “De ruimtevlucht van André Kuipers en wat het NLR daar aan doet” door Zeholy Pronk.



Frank van de Velde (l) en Chris Groenendijk bij het CHC Vollenhove



Frank van de Velde geeft uitleg

Al deze lezingen kregen ruime aandacht in de lokale pers. Frans Sonnenschein, een van de auteurs van de tentoonstelling werd in maart uitgebreid geïnterviewd door een journaliste van het blad “De Noordoostpolder”.

Al met al heeft het NLR en het NLR Historisch Museum een brede belangstelling in de regio weten te bereiken.



Klas 3 van het Zuiderzeecollege schiet waterraket

Kort voor het einde van de expositie is klas 3 VMBO van de techniekafdeling van het Zuiderzeecollege uit Emmeloord nog op bezoek geweest. Naast de beantwoording van een twintigtal, soms vrij pittige, vragen over het tentoongestelde werd een korte “les” gegeven over straal- en raketmotoren. Enige hilariteit bracht de demonstratie van een (helikopter) rotor met straalaandrijving met lucht uit een ballon. Daarna werd met plezier in het park getoond dat een fles gedeeltelijk gevuld met water na het oppompen met lucht als een raket wegschiet. De begeleidende docenten hadden ook nog iets bijgeleerd.



Het was een kort bezoek van de Raad van Toezicht van het NLR, maar wij hebben toch een goed beeld gekregen. Complimenten voor het werk van alle vrijwilligers, die hier hun energie in steken. Ge zo door!

Stan Oessens
13/3/12

Het museumbestuur ontving op vrijdag 13 april de (vrijwel volledige) Raad van Toezicht van het NLR en de beide NLR-directeuren. Het bezoek was bedoeld om elkaar te informeren over de toekomst van het museum en om het museum te bezichtigen. De bijgaande tekst in het gastenboek spreekt voor zich.

Het fotoalbum van Roelof Siegers

Roelof Siegers werkte van 1 december 1953 tot 1 september 1956 als tekenaar bij de Sectie Flutter en was daar betrokken bij de "Catalogue Aerodynamic Measurements". Daar werd een kaartsysteem gemaakt van allerlei aerodynamische metingen die internationaal beschikbaar werden gesteld aan een groot aantal abonnees.

Roelof maakte een fotoalbum over de periode dat hij bij het NLL werkzaam was. Die foto's tonen diverse collega's zowel op het lab als elders.

Het album is door Roelof geschonken aan de museumstichting. Bijgaand enkele van de foto's met bijschriften.



Achteraan vlnr: Han Buttstedt, Lidy van Noord, ??, Fred Teewes op zijn nieuwe scooter, Adri van Rooijen, ??, ??, Vooraan vlnr: Christine Duiser, An Hartman, ??, Else Willemse?, Mary Sterkenburg



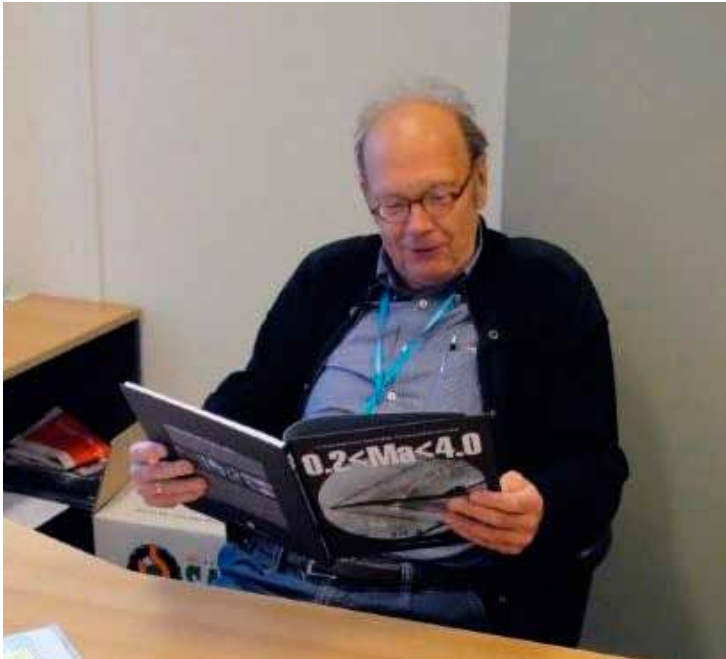
Achteraan vlnr: Mary Sterkenburg, Han Mannee, Bimal Chandra Dutta, Roelof Siegers, Christine Duiser. Vooraan vlnr: Piet van Velzen (verloofde van An Hartman), An Hartman, Ina van Ginkel, ??



Achteraan vlnr: Lidy van Noord, ??, Christine Duiser, An Hartman. Vooraan vlnr: ??, ??, ??, Han Buttstedt



Afdeling Documentatie en bibliotheek. Achteraan vlnr: Poortman, Ida Onsmen, Holswilder, Roelof Siegers, ??, Truus Scherpenhuijsen Rom, Mary Sterkenburg, A.C. de Cock, ??, Vooraan vlnr: Albers, Toon Hagedoorn, Floor Voorhuijsen, Ina van Ginkel, Hanny



Op 6 juni werden bij Expeditie Amsterdam 1000 exemplaren afgeleverd van het boek over de geschiedenis van 50 jaar hoge-snelheidwindtunnels bij het NLR, geschreven door Bram Elsenaar. De trotse auteur nam zelf de eindcontrole voor zijn rekening door het nemen van een steekproef die, gelet op Brams glimlach op bijgaande foto, gunstig verliep. Op donderdag 14 juni is de boekpresentatie gehouden in de meethal van de HST. Daarover meer in Nieuwsbrief 45.

Het prachtig uitgevoerde boek met veel fotomateriaal is verkrijgbaar bij de Stichting Historisch Museum NLR voor het bedrag van €30,- Bestellingen s.v.p. door overmaking van dit bedrag op rekeningnummer 57.88.27.204 van de stichting met duidelijke vermelding van naam, adres en postcode. U krijgt het boek dan toegezonden.

Nieuwe aanwinsten

Drie profielschaven voor de houtbewerking, van Jaap de Jong

Aanwijzer sluisdruk HST, van DNW

Handboek LST TR95129L, vier delen, van Otto de Vries

Recorder Nagra voor geluidsmeting, van NLR

Levelrecorder Bruel en Kjaer voor geluidsmeting, van NLR

Jaarverslagen Rijksluchtvaartdienst 1976, '77, '78' en '79, van Herman Dekker

Boek: "Wij vlogen als vogels", uit 1984 door A. Van der Poest Clement, van DirkJan Rozema

Vooraankondiging volgende donateursbijeenkomst



Hugo de Jonge in 1994 bij de ATC-simulator

Op zaterdag 6 oktober vindt de volgende donateursbijeenkomst plaats bij het NLR in Amsterdam. Hugo de Jonge zal dan een voordracht houden over de ontwikkeling van de ATC-simulator bij het NLR in de afgelopen decennia. (ATC=Air Traffic Control). Noteert u die datum alvast in uw agenda?

Stichting Historisch Museum NLR

Postbus 90502

1006 BM Amsterdam

Tel. 020-511 31 13

e-mail: museum@nlr.nl

<http://www.nlrmuseum.nl>