



2 | VERSLAG DONATEURSBIJENKOMST

Jan van Doorn en Rob Krijn spraken 8 april vooral over vliegproeven.

4 | VERHUIZING MUSEUMARCHIEF

Het avontuur van inpakken, verhuizen, rekken opstellen, uitpakken en registreren.

8 | RSL-HERINNERINGEN (DEEL 1)

Herinneringen van P.W. Drent ontleend aan de Missink Link.

VAN DE VOORZITTER

Met een wijziging van de statuten zal de naam van de Stichting Historisch Museum NLR binnenkort veranderen in Stichting Behoud Erfgoed Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum. Deze naam is meer in overeenstemming met de situatie die is ontstaan na de ontmanteling van het museum en de opslag van het expositiemateriaal. Maar ook is de naam in lijn met de sinds kort veranderde naam van het NLR.

Met de nieuwe statuten voldoen we ook aan de voorwaarden om te worden aangemerkt als Algemeen Nut Beogende Instelling (ANBI), hetgeen onder andere tot fiscale voordelen kan leiden voor de gever en ontvanger van giften.



Jaap de Jong in het gerenoveerde museumarchief, bezig met het registreren van de collectie.

Een geslaagde donateurs bijeenkomst met een groot aantal belangstellenden werd gehouden in het nieuwe auditorium van het NLR. Een verslag hiervan staat in deze nieuwsbrief. Ook wordt hierin beschreven hoe het museumarchief na tijdelijke opslag weer is teruggebracht naar de oude plaats, de kelder van het hoofgebouw. Een team van vrijwilligers heeft deze verhuizing ruim binnen de gestelde tijd op een bewonderenswaardige manier uitgevoerd. Met de verhuizing van het

archief hebben we tijdelijk minder werkplekken voor vrijwilligers. Deze komen weer beschikbaar, nadat we ons intrek kunnen nemen in de voormalige portierswoning in de zogenaamde West vleugel. Deze ruimte moet echter worden gedeeld met de personeelsvereniging van het NLR. Hierover moeten samen nog verdere afspraken worden gemaakt. Wat betreft de toekomstige opslag van de museumobjecten na de sloop van het huidige gebouw is nog geen duidelijkheid.

Met het hoofd van de afdeling Marketing & Communicatie is gesproken over een plan voor het plaatsen in het bedrijfsrestaurant van enkele (windtunnel) modellen achter een grote glazen wand in het luchtkanaal van de voormalige windtunnel. Bij het betreffende gesprek is gebleken dat in de gebouwen van het

NLR in principe geen of zeer weinig plaats is voor historisch materiaal. Dit zou niet passen binnen de wijze waarop het NLR zich wil presenteren aan zijn (potentiële) klanten. Als voormalig marineman heb ik bijna twintig jaar, soms zeer intensief, aan de klantenkant met het NLR te maken gehad. Ik heb daardoor veel waardering gekregen voor de producten en diensten die het NLR leverde en de grote toewijding van het personeel. Daarna had ik het voorrecht om gedurende ongeveer 15 jaar aan de NLR kant mee te mogen werken aan het produceren van die producten en diensten. En nu mag ik sinds 2003 leiding geven aan een groep vrijwilligers, die met hart en ziel elke week bezig is om op hetgeen het NLR sinds 1918 heeft gepresteerd (het NLR erfgoed) te passen en dit zoveel mogelijk, nu digitaal, toegankelijk te maken. Altijd heeft het NLR

personeel kans gezien om in goede en slechte tijden grote prestaties te leveren. Het laat zien hoe flexibel en slagvaardig het NLR is. Zou een (potentiële) klant in 2017 daar dan helemaal geen oog meer voor hebben of zijn de hedendaagse marketingmethoden (iets) te ver doorgesloten? Tenslotte doe je de werkers niet tekort, die dit tot stand hebben gebracht? ■

KEES BAKKER

DONATEURSBIJEENKOMST OP 8 APRIL 2017

De eerste donateurs bijeenkomst van 2017 werd gehouden in het nieuwe auditorium op de begane grond van het hoofdgebouw van het NLR. De belangstelling was groot. Ongeveer 65 aanwezigen hadden zich aangemeld en konden de metamorfose aanschouwen, die het hoofdgebouw heeft ondergaan.

De soms lange wandeling naar het voormalige auditorium was nu niet meer nodig. In de ruimte naast het auditorium was voor het eerst het interactieve beeldscherm opgesteld. Ferdi Uilhoorn had voor deze gelegenheid gezorgd dat op dit scherm onder meer een historisch overzicht van het NLR te zien was. De bezoekers konden kennis maken met dit beeldscherm, dat voor de museumstichting een waardevolle aanwinst betekent. Bij zijn welkomstwoord stond de voorzitter stil bij de zes donateurs, die in de achterliggende periode waren overleden. De beide aanwezige leden van de commissie van Donateurs, Emile Wolff en Jan van Doorn, werden bedankt voor het vele werk dat zij hebben verricht ter ondersteuning van het bestuur.

Vervolgens werden de beide sprekers, Jan van Doorn en Rob Krijn, aangekondigd. Het onderwerp van hun gezamenlijke lezing was: "Instrumentatie-ontwikkeling en toepassing voor vliegproeven bij RSL, NLL en NLR, van automatische waarnemer tot Fokker 100 en daarna".



Jan van Doorn

Jan van Doorn was werkzaam bij het NLR van 1967 t/m 1998. Hij studeerde in 1967 af aan de Technische Hogeschool, Vliegtuigbouwkunde in Delft. Zijn laatste functie bij het NLR was leider van de Hoofdafdeling Vliegtuigen (1988-1998). Hij vertrok daarna naar EUROCONTROL waar hij tot zijn pensionering in 2008 werkte. Rob Krijn kwam bij het NLR in dienst in 1975,

nadat hij in dat jaar was afgestudeerd aan de Technische Hogeschool Twente, afdeling Elektrotechniek. Hij ging met de Vut in 2010 en was toen afdelingsmanager Flight Test Systems (ASFT) van het NLR.

Jan van Doorn begon zijn presentatie met te wijzen op de principiële visie in 1918 van dr. Wolff, de directeur van de Rijks Studiedienst voor de Luchtvaart (RSL). Deze stelde dat in het kader van de taak van de RSL ook het uitvoeren van proefvluchten essentieel was en dat daarvoor een ingenieurvlieger nodig was. Al snel bleek dat tijdens proefvluchten het noteren door de mens van meterstanden in de cockpit te onnauwkeurig was. Daarvoor waren hulp middelen nodig. In 1937 werd de eerste stap gezet op het pad van de automatische waarnemer. Voor het meten van start- en landingsprestaties van een vliegtuig werd een camera gebruikt, een methode, die zijn beperkingen kende. Gedurende de Tweede Wereldoorlog stond de nationale vliegtuigontwikkeling stil. Daarna vond een heroriëntatie plaats op de civiele vliegtuigbouw. Prof. Van der Maas, lang werkzaam geweest als ingenieurvlieger bij de RSL en de eerste hoogleraar Vliegtuig bouwkunde in Delft heeft een grote bijdrage geleverd aan het richting geven aan de doorstart van de vliegtuigbouw. Het Nationaal Luchtvaartlaboratorium (NLL) kreeg groen licht om uit te breiden en het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling (NIV) werd opgericht.

Fokker kon starten met de bouw van uiteindelijk een hele serie vliegtuigtypen, te beginnen met de Fokker S-11, S-12 en S-13. In 1951 verscheen de Fokker S-14 straaltrainer, waarbij op de plaats van de tweede vlieger een door het NLL ontwikkelde automatische waarnemer was geplaatst. De Fokker F27 (eerste vlucht in 1955) had een in de cabine opgestelde automatisch waarnemer, die 80 instrumenten filmde. De foto's werden ontwikkeld, de resultaten werden genoteerd en uitgewerkt door dames, de zogenaamde "rekenmeisjes". Er waren twee van deze damesteams, die dezelfde berekeningen moesten uitvoeren. Wanneer beide tot dezelfde uitkomst kwamen was het goed, maar wanneer dit niet het geval was moest alles over. Het digitaal verwerken van meetresultaten begon in 1962 met de komst van de met straalmotoren uitgeruste Douglas DC-8 van de KLM. In verband met

het kunnen uitvoeren van efficiënt onderhoud aan dit vliegtuig moest gebruiksinformatie worden opgeslagen. Het betekende voor het toenmalig NLR het begin van een enorme ontwikkelingsinspanning op het gebied van het tijdens de hele vlucht omzetten van analoge naar digitale informatie. Het gebruikte meet-systeem heette DR 8 en was ondergebracht onder een

passagiersstoel. De meetresultaten werden in die tijd op ponsband opgeslagen. Het kalibreren van de door het NLR aangeschafte sensoren werd in eigen huis uitgevoerd en was zeer arbeidsintensief. Voor de Fokker F28 werd door het NLR het meetsysteem DR 28 ontwikkeld. Dit was uitgebreider en met een gewicht van 250 kg veel omvangrijker dan de DR 8. Er werden drie systemen gebouwd, voor elk van de drie prototypes een. Het NIV betaalde de ontwikkelingskosten. Gedurende de periode 1979-1980 nam de behoefte aan meetsystemen sterk toe. Fokker werkte bijvoorbeeld ongeveer tegelijk aan de ontwikkeling van de Fokker 50 en de Fokker 100. Een modulair systeem met de naam Meet, Registratie en Verwerkingssysteem (MRVS) werd gebouwd. Het systeem kon onder meer gebruik maken van een camera voor het doen van start- en landingsproeven. Het MRVS werd ook gebruikt voor metingen aan de F-16 van de Koninklijke Luchtmacht. In die periode was de werkdruk bij het NLR extreem hoog. De eigen ontwikkelingen vroegen veel tijd. Het NLR had niet genoeg capaciteit en moest personeel inlenen.

Vervolgens ging Rob Krijn, de tweede spreker, in op de instrumentatieontwikkelingen bij het NLR vanaf 1995. Op dat moment was er nog steeds veel werk te doen op dit gebied. Maar een dreigende sluiting van Fokker tekende zich af en in maart 1996 was het faillissement van de fabriek een feit. Het NLR moest zich gaan heroriënteren, de omzet op het werkgebied van vliegproef instrumentatie daalde en een deel van het betreffende personeel moest worden herplaatst. Defensieopdrachten namen echter toe en de deelname aan Kaderprogramma's van de EU bleek verder mogelijk. Er werd daarnaast gewerkt aan innovatieve programma's, zoals SPADES, in samenwerking met de firma Dutch Space. SPADES was een op afstand bestuurbare parachute, waarmee een lading vanuit een vliegtuig met grote precisie kon worden afgeleverd op een vooraf bepaalde plaats op de grond. De proeven met het systeem, onder meer in de Verenigde Staten, leverden goede resultaten. Het gebied spoorwegen bleek zeer interessant in verband met onder meer de aanleg van de Betuwelijn en de Hoge Snelheid Lijn (HSL). De specifieke kennis en ervaring van de afdeling Vliegproefinstrumentatie kon daarbij met veel succes worden gebruikt. Het opdrachtenpakket was in die tijd heel divers. Rob Krijn noemde het belang van uitvoerig overleg met een opdrachtgever voor de



Rob Krijn

start van een programma. Hij ging verder in op het belang van de laboratoriumvliegtuigen voor zijn afdeling. Hij somde een reeks uiteenlopende programma's op van proeven met laboratoriumvliegtuigen, waarbij zijn afdeling allerlei bijzondere voorzieningen moest aanbrengen, verband houdend met de proef. Aan Nederlandse militaire vliegtuigen en helikopters, maar ook buitenlandse, moest de afdeling Flight Test Systems, zoals deze sinds 2004 heet instrumentatiewerk uitvoeren.

Beide lezingen, waarbij veel foto- en filmmateriael werd gebruikt, werden met veel interesse gevolgd door de aanwezigen. Na afloop trok het interactieve systeem ruime belangstelling. Het nieuwe auditorium met de aangrenzende ruimten bleek een prima aanwinst voor het houden van de donateursbijeenkomsten. ■



Kees Bakker bedankt beide sprekers na afloop.

AANKONDIGING DONATEURSBIJEENKOMST

De volgende donateursbijeenkomst wordt gehouden op zaterdag 7 oktober 2017 bij het NLR. **Noteert u de datum alvast?**

MULTI-TOUCHSCHERM OPERATIONEEL

Bij de donateursbijeenkomst konden de aanwezigen kennis maken met de mogelijkheden die het multi-touchscreen van het NLR Museum biedt. Door het aanraken van het scherm met de vingertoppen (dit kan op meerdere plaatsen tegelijk) heeft de gebruiker rechtstreekse interactie met een applicatie op de computer waarmee het scherm is verbonden. De applicatie wordt met speciale software op een aparte computer ontwikkeld en geëxporteerd naar de computer van het multi-touchscreen. Door aanraken en “vegen” kan de presentatie van de informatie op het scherm (teksten, foto’s en video’s met geluid) op verschillende manieren worden vergroot, gedraaid en verplaatst over het scherm.



Ferdie Uilhoorn bij de door hem gemaakte presentatie.

Bij de voor de donateursbijeenkomst gebouwde applicatie biedt het beginscherm keuze uit een drietal presentaties en een puzzel. De presentaties geven een beeld van de RSL/NLL/NLR in de tijd, een overzicht van de verschillende (voormalige) vestigingslocaties van het NLR, en de ontstaansgeschiedenis en een impressie van de voormalige expositie van het NLR Museum in het LST-gebouw.

Als het scherm een aantal minuten niet is aangeraakt wordt een screensaver gestart waarbij alle laboratoriumvliegtuigen de revue passeren. Ferdie Uilhoorn, die de verschillende presentaties had voorbereid, kon zich verheugen op veel belangstelling van de aanwezigen. ■



Tijdens de donateursbijeenkomst was er veel belangstelling voor de mogelijkheden die er met het interactieve scherm zijn.



Fig. 1

DAT PAST ER NOOIT IN... HOE WE HET MUSEUMARCHIEF TERUG VERHUISDEN

Ongeveer twee jaar geleden werd het archief van het museum vanuit de kelders van het hoofdgebouw overgebracht naar een tijdelijke huisvesting in het 7-Up gebouw dat het NLR had gehuurd tijdens de renovatie / nieuwbouw periode van het NLR. Die verhuizing was een behoorlijk grote operatie. In het 7-Up gebouw was er gelukkig voldoende ruimte om het archief op te slaan. Het archief kon plank voor plank worden overgebracht inclusief de daarbij horende plank nummers. In de periode daarna groeide het archief verder uit. Zo vond het archief van de NVvL (Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek) een tijdelijk onderkomen bij ons en uit verschillende hoeken kwam nieuw archiefmateriaal.

Twee jaar lang kon er uitstekend worden gewerkt in het 7-Up gebouw. Er stonden grote werktafels, er was ruim plaats voor de archivaris Jos Slotte, de koffieautomaat was om de hoek. Maar naarmate het einde van de renovatie van het oude hoofdgebouw naderde werd het steeds onontkoombaar dat ook het archief weer terug verhuisd moest worden naar de oude plek. Wanneer dat zou moeten plaats vinden was echter niet duidelijk. Het gerenoveerde hoofdgebouw was weliswaar opgeleverd maar de archiefruimte was nog niet afgewerkt. Wanneer dat zou gebeuren was onduidelijk zoals het ook onduidelijk was wanneer het 7-Up gebouw moest worden ontruimd.

Dit dreigde ons een beetje te verlammen en daarom werd door het museumbestuur midden januari 2017 een bijeenkomst belegd om tot handelen over te gaan. Onze trouwe archivaris Jos, die heel veel werk in het



Fig. 2

verleden heeft verzet, moest hier door tijdsgebrek mee ophouden. En zo werd een klein archiefgroepje gevormd om de verhuizing ter hand te nemen met Jaap de Jong, Henk Pouwels, Ronald Dijkstra, Jan van Doorn en Bram Elsenaar. Als streefdatum voor (het einde van) de verhuizing werd 1 mei 2017 aangehouden. Niet het minste probleem was de zorg of het archief in zijn geheel in de nieuwe ruimte paste. Dat was wel is waar dezelfde ruimte als waar we uit kwamen maar door de toename van de omvang van het archief enerzijds en hoogtebeperkingen in het gerenoveerde hoofdgebouw door grote buizen voor de luchtbehandeling en ventilatie anderzijds (vooral in de kelder waar het archief is), was dat verre van evident. Bovendien moest er ruimte gereserveerd worden voor het beeldarchief dat nu zich in de NOP bevindt maar dat daar niet kan blijven (na de nieuwbouw aldaar) en dus ook naar Amsterdam zal gaan. Het was daarom eigenlijk al gelijk duidelijk dat het één op één terugplaatsen van het archief niet haalbaar was. Een nieuwe systematiek voor het identificeren van archiefstukken was daarom wenselijk en besloten werd die te baseren op een indeling in collecties en niet op plaats (zoals tot nog toe het geval was geweest). In dit systeem heeft elk stuk binnen een collectie een eigen nummer met daarnaast een (oud en nieuw) plaatsnummer. Middels een verwijzingslijst kan alles worden teruggevonden zonder dat onmiddellijk een vernummering nodig is. Dit vraagt wel een nauwgezette archivering van “wat waar naar toe gaat”. Maar Jaap de Jong hield dat administratief nauwkeurig in de gaten.

De eerste vragen die beantwoord moesten worden waren dan ook: hoe groot zijn de verschillende collecties en hoe kunnen we het nieuwe archief inrichten met stellingen zodanig dat die collecties overzichtelijk kunnen worden neergezet. Omdat net voor de verhuizing, alle rapporten in zuurvrije archiefdozen waren



Fig. 3

overgepakt, kon ook efficiënter met de benodigde plankhoogtes worden omgesprongen. Op 8 februari werd begonnen met de inventarisatie [fig. 1] terwijl parallel daaraan Henk Pouwels een plan uitwerkte voor de plaatsing van alle stellingen. Al snel werd duidelijk dat vanwege het korte tijdsbestek en vanwege de overzichtelijkheid het de voorkeur had om ‘nieuwe’ stellingen (vanwege de kosten ‘gebruikte’) te kopen en de oude stellingen in het 7-Up gebouw terug te geven aan het NLR. Die waren trouwens ook te hoog en zouden sowieso moeten worden ingekort, ook een hele operatie. In totaal kon worden vastgesteld dat iets meer dan 300 m planklengte nodig was. Inmiddels was ook het plan voor de nieuw te plaatsen stellingen uitgewerkt (gezien de ‘randvoorwaarden’ van hoogtebeperkingen en pilaren in de ruimte geen gemakkelijke opgave) en kon tot onze grote opluchting worden vastgesteld dat de beschikbare ruimte toereikend was met nog wat groeimogelijkheid.

Zelf hadden we inmiddels besloten tussen 1 en 30 april te verhuizen waarbij het NLR uitdrukkelijk gevraagd werd voor die periode de vloeren en muren van de nieuwe archiefruimte afgewerkt te hebben. Pas op 22 maart kregen we van het NLR te horen dat per 1 mei de ruimte in het 7-Up gebouw leeg moest worden opgeleverd. We hadden gelukkig goed gegokt met onze eigen planning. En dit zette bovendien wat druk op de aflevering door het NLR van de nieuwe archiefruimte. Maar nog voordat met de eigenlijke verhuizing kon worden begonnen moesten de nieuwe stellingen worden besteld, afgeleverd en gemonteerd (dit had de nodige voeten in de aarde maar lukte gelukkig juist op tijd). Ook dat is door de museum vrijwilligers gedaan [fig. 2]. Voor het archiefgroepje, daarin bijgestaan door andere museum vrijwilligers was het daarna zaak om alle archiefstukken in te pakken in dozen [fig. 3] en later weer uit te pakken en op de nieuwe locatie neer te zetten. In totaal ging het om zo’n 600 dozen! ➤



Fig. 4

Vervolg Dat past er nooit in...

Het verhuizen zelf is door de vertrouwde firma Saan gedaan die niet bepaald gelukkig was met het feit dat er geen lift is naar de kelder terwijl de voor velen bekende 'glijbaan' inmiddels verdwenen is. Saan was zo vriendelijk (een uitstekende samenwerking waarvoor veel dank) de genummerde archiefdozen overzichtelijk in groepjes van 10 dozen neer te zetten in de naastliggende NLR archiefruimte [fig. 4] (een ruimte die later nog moet worden ingeruimd door het NLR). Uiteindelijk is in vier afzonderlijke 'batches' (één per week)



Fig. 5

het hele archief overgebracht en weer uitgepakt [fig. 5]. In de week na Pasen was het meeste overgebracht en konden met iets minder druk de laatste dozen worden leeggemaakt. In een later stadium volgt dan nog het beeldarchief uit de NOP. En in Amsterdam zal het werk zich in eerste instantie concentreren op het controleren en beschrijven van de nieuwe archiefindeling in collecties. Maar nu al is het in principe mogelijk de archiefstukken weer te raadplegen. ■

NAMENS HET ARCHIEFGROEPJE, BRAM ELSENAAR

mei 2017

BEZOEK VAN MAX FARJON, OUD-NLL-ER UIT DE JAREN '40

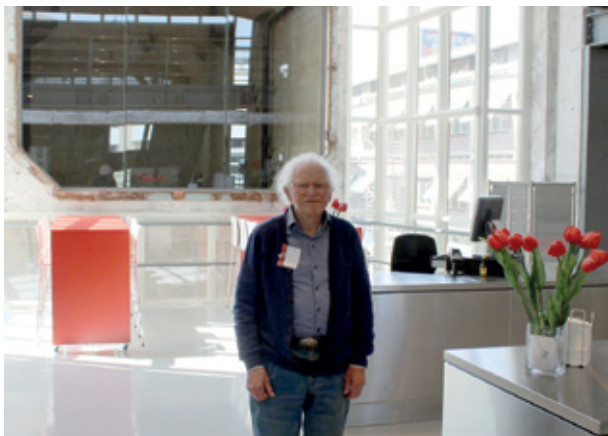
Na zijn afstuderen als MTS-er Vliegtuigbouw in 1940 werkte Max Farjon (1922) van 22 september 1941 tot 1 februari 1943 bij het NLL als rekenaar bij de Vliegtuigenafdeling. Op 10 mei jl. was hij als vitale 95-jarige te gast bij de museumstichting. Aanleiding voor zijn komst was een artikel van zijn hand in het blad "De Parel van Brabant", waarvoor hij wekelijks columns schrijft over diverse onderwerpen. In het artikel van 15 maart 2017 schreef hij over zijn werk bij het NLL. Dat artikel werd opgemerkt door een knipseldienst waarna het bij de afdeling Marketing en Communicatie van het NLR belandde. En zo kwam Farjons artikel bij de museumstichting terecht en ontstond belangstelling voor deze mogelijk enige nog in leven zijnde oud-medewerker die bij het NLL werkzaam was gedurende de Tweede Wereldoorlog.



In twee van zijn columns vertelt Farjon dat na voltooiing van zijn studie vliegtuigbouwkunde hij een baan vond bij het Nationaal Luchtvaartlaboratorium. Naar zijn idee de enige plek op luchtvaartgebied waar je niet voor de Duitsers hoefde te werken. Bij de rekenafdeling werkte hij in een zaal met 15 collega's met mechanische rekenmachientjes, waarmee theoretische berekeningen werden uitgevoerd en de uitkomsten van windtunnelproeven werden doorgerekend. Hij vond het erg saai werk en kwam nauwelijks van de afdeling af. Zo heeft hij in de anderhalf jaar dat hij bij het NLL werkte de windtunnels niet gezien.

Op een gegeven moment ontmoette hij op de gang de heer Van Lammeren, zijn vroegere docent vliegtuigbouw. Die liep met een in een doos verpakt vliegtuigmodel onder zijn arm, op weg naar de windtunnel.

Uit zijn houding bleek dat hij op dat moment liever niets wilde vertellen over de reden van zijn komst en nodigde Farjon bij hem thuis uit. Daar, in Bennebroek, hoorde Farjon dat Van Lammeren werkte voor een deurenfabrikant, de heer Kuyk uit Tilburg, die had besloten een tweemotorig zakenvliegtuig te gaan ontwerpen. Farjon zag zijn kans schoon om leuker werk te gaan doen en trad in dienst van de Tilburgse fabrikant, waarbij Van Lammeren zijn nieuwe baas werd. Hij heeft daar nog enkele jaren gewerkt om het vliegtuigontwerp verder uit te werken en woonde in Noord Brabant waar hij zijn vrouw leerde kennen. De vliegtuigen zijn nooit gebouwd en Farjon vertrok na de oorlog naar de KLM, waar hij de rest van zijn loopbaan in diverse functies heeft gewerkt bij de Technische Dienst.



Max Farjon voor de eerste keer in het windtunnelgebouw, waar hij in 1942-1943 nooit een stap binnen heeft gezet.

Bij het NLL werkte ook een jongste bediende, Bram van de Burg. Bram en Max werden vrienden en ze gingen samen op vakantie. Het plan was een voettocht te maken naar Maastricht en terug te reizen met de trein. Onderweg werd geslapen in jeugdherbergen en hooibergen. Ze kwamen niet verder dan Roermond, waar het resterende geld nog juist toereikend was om met de trein terug te reizen. Na deze vakantie verloren ze elkaar uit het oog. Decennia later ontmoette Farjon bij de KLM een voor hem bekend gezicht, in het tenue van een KLM gezagvoerder met vier brede banden en een glimmende pet op zijn hoofd: Bram van de Burg! De voormalige loopjongen bij het NLL had zojuist als gezagvoerder van een DC-10 enige honderden passagiers de oceaan overgevlogen. Het bleek dat hij na de oorlog in dienst was getreden bij de Koninklijke Luchtmacht en daar zijn vliegbrevet behaalde. Na te zijn afgezwaaid kon hij bij de KLM als vlieger beginnen.

Tijdens zijn bezoek aan het NLR bezocht Max zijn voormalige werkruimte op de eerste etage van gebouw 10, waar hij het "glazen hok" van zijn baas C.L. Gosen ontdekte. Daarna bekeek hij voor de eerste maal de overblijfselen van de windtunnels in gebouw 40. Veel van de tijdens de renovatie in de oorspronkelijke staat gebrachte hal werd door hem herkend. ■

Met dank aan Bram Elsenaar en Ronald Dijkstra.

Droom van Harry van Kuyk die al in de oorlog begon met het ontwikkelen van vliegtuigen in een loods op een stukje heide bij Tilburg. Het betreft een tweemotorig vliegtuig met vast onderstel (evt. intrekbbaar). Laagdekker met 2 motoren. Metingen vonden plaats in de kleine tunnel voor stroomlijnonderzoek, polaire met en zonder onderstel, richtings- en langsstabiliteit. Er zijn enkele foto's van matige kwaliteit in het rapport. Er zijn zowel metingen in de kleine tunnel (42.10.15 - 42.12.10) als in de Grote Tunnel (43.3.24 - 43.04.05) uitgevoerd. Harry van Kuyk was een pionier op luchtvaartgebied die vlak na de oorlog zijn spullen naar Aviоланда overbrengt en dan ontgoocheld daar weer weg gaat. Zie de artikelen van Arie Ceelen in het blad "Verenigde Vleugels", november 2010 en januari 2011.

Naar aanleiding van het beproeven van het vliegtuigmodel zijn de volgende NLL-rapporten verschenen:

rapport: A.871 datum: 3.12.42

ordernummer: A.205.022 **auteur:** vM

omschrijving: Metingen aan een vliegtuigmodel voor de N.V. Bouwmij. en Timmerfabriek v.h. Van Kuyk te Tilburg

rapport: A.890 datum: 23.2.43

ordernummer: A.11.532 **auteur:** ED

omschrijving: Lift- en weerstandsmetingen met een model van het Van Kuyk-vliegtuig bij verschillende windsnelheden in tunnel 4b. Ook weer deel van het schaaleffect onderzoek. Dit model heeft nooit gevlogen. Betreft model 70 van Van Kuyk.

rapport: A.896 datum: 18.12.42

ordernummer: A.205.042 **auteur:** JAW

omschrijving: Aanvullende metingen aan een vliegtuigmodel voor de N.V. Bouwmij. en Timmerfabriek voorheen H. van Kuyk te Tilburg Zie A.871. Het onderzochte vliegtuig was langsonstabiel. Onderzocht wordt nu of dat mogelijk komt door de vleugelfairing en of een modificatie van het horizontaal staartvlak daar verandering in kan krijgen. Dat kan met een 30% groter oppervlak.

rapport: A.908 datum: 29.6.43

ordernummer: 111.113 **auteur:** ED

Omschrijving: Lift- en weerstandsmetingen met een model van het Van Kuyk vliegtuig bij verschillende windsnelheden in tunnel 3a Deel van het onderzoek naar schaaleffecten A.801 t/m 913.

R.S.L.-HERINNERINGEN VAN P.W. DRENT - DEEL 1

Gedurende de korte periode (2000-2003) dat Jan van der Blik voorzitter was van de Stichting Historisch Museum NLR heeft hij o.a. interviews gehouden met oud-medewerkers en die beschreven, een groot aantal oude documenten bestudeerd en beschreven en soms daaruit geciteerd. Hij noemde die beschrijvingen "Museumnotities" en nummerde die. Een serie van drie artikelen over de RSL van P.W. Drent in het personeelsblad "Missing Link" was een van die museumnotities. Deel 1 daarvan volgt hieronder uit de Missing Link van 15 januari 1958.

MUSEUM--.011

Artikelen uit de Missing Link, geschreven door P.W. Drent.

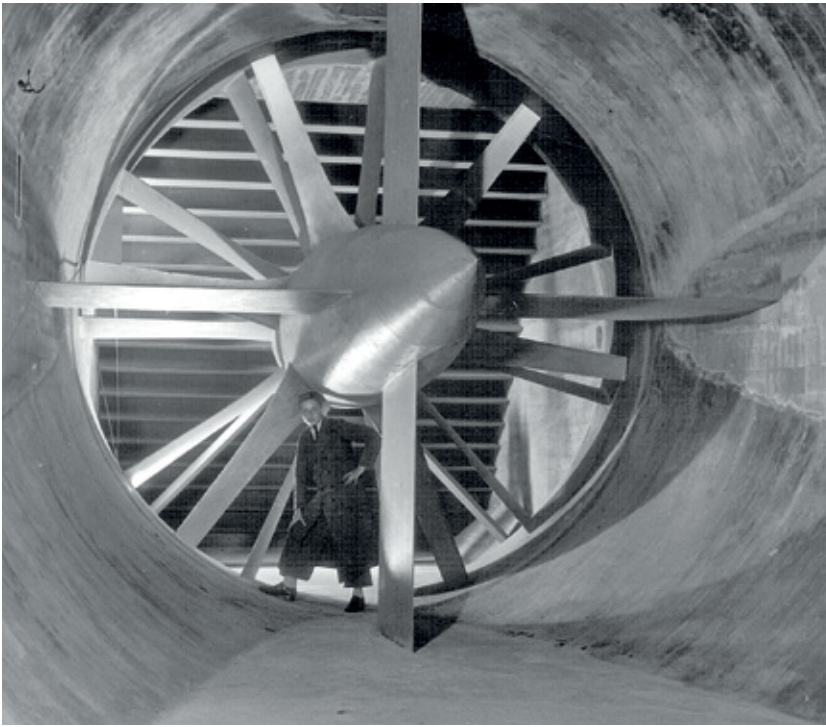
Drent, geboren 24-12-1903, kwam in dienst bij de RSL op 1-5-1919. Hij ging met pensioen op 24-12-1968 na bijna 50 jaar werkzaam te zijn geweest bij de RSL/het NLL/het NLR. Hij overleed op 26-6-1977.

Bij het besluit van mijn artikeltjes, destijds in de Missing Link, over onderzoeken op niet luchtvaartgebied in de windtunnels van ons laboratorium, heb ik een vage toezegging gedaan om t.z.t. ook iets over proeven betreffende de luchtvaart, te schrijven. Daar wij toch een luchtvaartinstelling zijn, zal het U misschien vreemd in de oren klinken als ik U zeg, dat ikzelf het gevoel heb, een en ander over dit onderwerp voor U niet smakelijk of interessant genoeg te kunnen opdissen; maar enfin ik ga het proberen. Daar de onderzoeken van de laatste jaren in onze windtunnels aan de meeste N.L.L. -ers wel bekend zijn zal ik teruggaan in mijn herinneringen naar het tijdvak tussen de eerste en de tweede wereldoorlog. Daar waarschijnlijk de meeste N.L.L. -ers de voorgeschiedenis van ons N.L.L. onbekend is, lijkt het mij niet onaardig hen in dit artikeltje mede te nemen naar de bakermat van dit N.L.L.

Wij gaan dus terug naar de R.S.L. (Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart), naar de Grote Kattenburgerstraat, waar de linkerzijde, komende van de Kattenburgerbrug, van begin tot eind, geheel wordt begrensd door het uitgebreide complex van het Marine-etablisement. De eerste poort in bovengenoemde straat gaf toegang tot de terreinen van deze inrichting. Na de geüniformeerde portier en veelal ook een schildwacht gepasseerd te zijn, kon men zijn schreden richten naar ons gebouw, hetwelk ongeveer halverwege de werf lag. Ik schrijf werf, want men sprak en spreekt nog steeds van de Marinewerf. Wie van ons ouderen herinnert het zich nog? Tegenover het donkere gedoe van het poortgebouw, met het eeuwige koffieketeltje op de kachel in het portiershoekje van dit poortgebouw, welk hokje afgesloten kon worden door halve klapdeurtjes), boven zich een antieke waterpomp. Op de weg naar het R.S.L.-gebouw zag je rechts een rij oude huisjes, nog bewoond door Marinepersoneel, en links allerlei gebouwtjes en schuurtjes, her en der verspreid. En dan die verlaten scheepshellingen, alleen getuige van wat eens een levendige scheepswerf was. Dan staan we voor ons gebouw. Een verbouwde, voormalige houtmolen of iets van dien aard, waar de geboorte plaats vond van de R.S.L.

Op zaterdag 5 april 1919 vond de officiële opening plaats. De R.S.L. ressorteerde toen onder het Departement van Oorlog, later werd dit Waterstaat en nog





Schroef van de grote Lage snelheidswindtunnel, met daarop afgebeeld de heer Drent.

later, om precies te zijn 14 juni 1937, werd de R.S.L. een stichting, n.l.: "Het Nationaal Luchtvaartlaboratorium". Het rijk bleef er echter financieel nog sterk bij geïnteresseerd, naar ik mij goed herinner voor 23/30. De in dienst zijnde rijksambtenaren bleven rijksambtenaar en werden gedetacheerd bij de Stichting. Wel werd bepaald dat er geen nieuwe rijksambtenaren meer bij zouden komen en dat in dienst zijnde ras gedoemd was uit te sterven. Nu zijn er nog slechts acht over. Maar kom, we gaan verder met onze tocht. Wij stonden voor het R.S.L.-gebouw. Het bouwwerk deed (mij althans) groot en massief aan. De ingang werd geflankeerd door twee vriendelijke tuintjes. Deze tuintjes waren, met veel moeite en inspanning aangelegd door de toenmalige portier-stoker, verbandmeester, koffiekok, boekbinder, later ook magazijnmeester, enz. enz. Ikzelf heb hem nog geholpen om de goede teelaarde, in hoofdzaak klei van een oude scheepshelling, aan te voeren. Ook heb ik er in de jonge jaren een kersenpit geplant welke uitgegroeid is tot een grote prachtige boom die elk jaar vol met bloesem prijkte. Iedere R.S.L.-er moet hem gekend hebben. Over die kersenboom gesproken, is het geen aardig idee voor een onzer jonge N.L.L.-ers om ook hier op ons terrein een dergelijke daad te verrichten. Er is hier wel niet zoveel onbebouwde grond ter beschikking en er wordt nog wel eens wat gewijzigd, (ik weet nog wel van aardige boompjes op dit terrein die wel op vijf verschillende plaatsen hebben gestaan en toen zijn weggegooid) maar eens zal de zaak hier toch wel vastliggen. Wij laten de tuintjes liggen en gaan het gebouw binnen. De entree in het gebouw was voor die tijd zeker niet slecht een mooie ruime hal waarin zich aan beide zijden een trap bevond. Deze trappen gaven toegang tot een gaanderij, waar administratie-corresponden-

tie, reken-tekenbureau, bibliotheek en twee ingenieurskamers, op uit kwamen. De opgang der trappen was geflankeerd door twee majestueuze lantaarns. De muren van de hal waren versierd door een rand met vliegtuig-herkenningstekens aller landen. Boven de grote deuren die toegang gaven tot de tunnelhal, was een opgezette adelaar geplaatst. Rechts naast de directiekamer (die op de hal uitkwam) stond een vitrine met daarin een opgezette zilvermeeuw. Ook stond daar in dezelfde hoek een model van een hangar met Sommervliegtuig. Dit vliegtuigmodel was gemaakt van de overblijfselen van het toestel waarmee Clement van Maasdijk, de eerste Nederlandse vliegenier, op 27 augustus 1910 te Arnhem, de dood vond (dit model is nog steeds in ons bezit). Verder was er in deze ha1 een grote vloot van vliegtuigmodellen opgehangen welks aantal in de loop der jaren steeds toenam. Van de oudste tot de

nieuwste typen waren vertegenwoordigd. Deze modellen waren z.g. showmodellen en op een enkele uitzondering na niet als windtunnelmodel geschikt. Een zo'n showmodel hebben we wel eens willen beproeven in



Hal Marinewerf

de tunnel doch tijdens wind bleef de romp hangen, de rest vloog er af. Tot de oudste modellen behoorde de Spin van Fokker. Deze en trouwens nog meerdere interessante modellen zijn tijdens de verhuizing en de 2e wereldoorlog spoorloos verdwenen. Vooral van de Spin vinden wij het erg jammer. Wie van het personeel weet waar het "ding" gebleven is? Met het oog op een expositie had men er onlangs nog belangstelling voor (kom nu niet dezer dagen met een echt spinnetje aandragen, want de mop is er af).

Ik vind dus deze ha1 een geschikte plek om te eindigen. De volgende keer gaan we verder het gebouw in op zoek naar bijvoorbeeld de windtunnel. ■



J.C. (Joop)
van der Linden



J. (Jane)
Hunneco-Harregate



J.C. (Cas) Caspers



G. (Gerard) Veerling



C. (Cor) Blakborn

PORTRETTE VAN OUD NLL-MEDEWERKERS "WIE IS WIE"

REACTIES OP FOTOSERIES 2499HH01 EN 2499JJ01

Nieuwsbrief 63

28 maart 2017

Hierbij hopelijk wat oplossingen:

Foto 2499HH01-3: M.H. van der Meulen, afd. VV

Foto 2499HH01-4: M.P. Wolff Schoemaker, Constructie-
bureau Amsterdam

Foto 2499HH01-5: Van der Linden, zat op de V-sectie op
een afd. met Piet Kant

Foto 2499HH01-6: Jane Hunneco, typiste afd. Corres-
pondentie te Amsterdam.

Foto 2499HH01-23: Cas Caspers, medewerker El.lab.
onder ir. Schering

Foto 2499HH01-28: Veerling, Adm. medewerker, eerst
in Amsterdam, daarna in de NOP.

Piet van Velzen



M.H. (Bertus)
van der Meulen



M.P. (Max)
Wolff Schoemaker

23 april 2017

Wel wat laat maar misschien nog niet bekend, foto
2499HH01-30 betreft Cor Blakborn, naar mijn beste we-
ten werkzaam in de instrumentmakerij eind jaren '50
begin jaren '60.

Karl Möller

Hartelijk dank voor jullie reacties!

Hiernaast 16 nieuwe portretten uit de serie 2499JJ01 en 4 nieuwe portretten uit de serie 2499KK01, met het verzoek
te reageren indien u iemand meent te herkennen. Reacties graag aan Stichting Historisch Museum NLR,
Anthony Fokkerweg 2, 1059 CM Amsterdam of per email: museum@nlr.nl ■



NIEUWE AANWINSTEN

Van Dr.ir. Paul van Woerkom:

*Proefschrift, getiteld "Stuurstandslijnen
van vliegtuigen"*

De bepaling ervan door middel van
vliegproeven en hare betekenissen
voor de beoordeeling der stabiliteit.
door H.J. van der Maas
(verdedigd op 25 maart 1929)



2499JJ01-4



2499JJ01-6



2499JJ01-12



2499JJ01-15



2499JJ01-16



2499JJ01-17



2499JJ01-18



2499JJ01-19



2499JJ01-21



2499JJ01-22



2499JJ01-24



2499JJ01-25



2499JJ01-26



2499JJ01-28



2499JJ01-29



2499JJ01-30



2499KK01-2



2499KK01-4



2499KK01-7



2499KK01-8

Van dit met een hard koft gebonden exemplaar zijn er waarschijnlijk maar weinige in omloop. Dit exemplaar was eigendom van prof.ir. C.B. Biezeno. Hij was een Nederlandse hoogleraar werktuigbouwkunde vanaf 1914, toen hij 26 jaar oud was, aan de Technische Hogeschool van Delft.

In de kantlijn van dit exemplaar van het proefschrift schreef Biezeno nauwgezet zijn opmerkingen en vragen, die hij zal hebben gesteld tijdens de promotieplechtigheid. ■

Paul van Woerkom wordt zeer bedankt voor deze unieke gift.



Prof.ir. C.B. Biezeno

JUBILEUMBOEK MLD: “EEN EEUW MARINELUCHTVAARTDIENST”

De Marineluchtvaartdienst (MLD) is opgericht op 18 augustus 1917 en op 14 juli 2005 opgehouden te bestaan als zelfstandig onderdeel van de Koninklijke Marine. Vanaf dat moment werd de MLD een samenstellend deel van de Koninklijke Marine.

Sedert 2008 is de MLD onderdeel van het Defensie Helikopter Commando. De maritieme NH90 helikopters opereren vanaf het Marietiem Vliegkamp De Kooy, vlakbij de thuisbasis van hun voornaamste klant: de vloot. Een groepsoudste MLD is belast met de vaandelverplichtingen en specifieke MLD-aangelegenheden. Momenteel is dat commandeur Gerhard Polet, de huidige commandant van het DHC te Gilze-Rijen.

In verband met het 100-jarig jubileum schrijven een aantal oud-MLDers (Kees Bakker, Anne van Dijk, Arie van der Hout en Kees Leebeek) in opdracht van de Stichting Vrienden van de Traditiekamer van de MLD een alomvattend boek over de enerverende geschiedenis van dit voormalige marineonderdeel.

In Een eeuw Marineluchtvaartdienst wordt een onbelemmerde blik achter de schermen geboden, waardoor vele gebeurtenissen en beslissingen m.b.t. de



MLD worden verhelderd. Het boek is wetenschappelijk verantwoord, maar geschreven in toegankelijke taal en bevat veel, vaak unieke, foto's. Bovendien wordt het doorspekt met zogenaamde sea stories, waarin de soms dramatische belevenissen van de maritieme luchtvaarders en het grondpersoneel centraal staan. De omslag is ontworpen door de bekende kunstenaar Leentje Linders.

De stevig gebonden, luxe uitgave van ruim 450 bladzijden in hard cover met leeslint verschijnt medio september bij uitgeverij Geromy bv.

Het eerste exemplaar zal tijdens de MLD-reünie op 15 september a.s. op de Kooy worden aangeboden aan de Commandant Zeestrijdkrachten en de groepsoudste MLD, die beiden ook het voorwoord schrijven. ■

De winkelprijs bedraagt € 59,90. Bij voorintekening betaalt u € 49,90. www.geromybv.nl

IN MEMORIAM

Op 16 maart 2017 overleed de heer W. (Wim) van Lummel, jaardonateur van onze museumstichting sinds 2002. ■

AVIODROME 5 JULI 100 JAAR MLD

Op woensdag 5 juli zal de groepsoudste Marineluchtvaartdienst commandeur Gerhard Polet bij het Aviodrome te Lelystad om 16.00 uur de expositie “100 jaar Marineluchtvaartdienst” openen.

Onderdeel van deze thema-expositie zijn onder andere een net-afgebouwde replica van een Spijker en een van Berkel WA, beide vliegtuigen uit de beginjaren van de MLD. ■

DE NIEUWSBRIEF wordt uitgegeven onder de verantwoordelijkheid van het bestuur van de Stichting Historisch Museum NLR. De Nieuwsbrief verschijnt viermaal per jaar en wordt toegezonden aan de donateurs van de stichting.

Jaardonateurs betalen € 12,50 (kalenderjaar). Donateurs voor het leven (alleen vutters en gepensioneerden) betalen eenmalig € 125,00. Met uw donatie steunt u onze stichting bij het bewaren en toegankelijk maken van het NLR-erfgoed.

Vormgeving: C10 Ontwerp, Den Haag

Naast de nieuwsbrieven ontvangen donateurs het jaarverslag van de stichting. Tweemaal per jaar organiseert het bestuur een donateursbijeenkomst. Donateurs krijgen korting bij de aankoop van museumpublicaties en een korting van 25% op de toegangsprijs van Luchtvaartthemapark Aviodrome.

IBAN: NL27 ABNA 0578 8272 04
t.n.v. Stichting Historisch Museum NLR te Amsterdam.

Stichting Historisch Museum NLR, Postbus 90502, 1006 BM Amsterdam
Tel. 088-511 31 13, E-mail museum@nlr.nl, www.erfgoednlr.nl