

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

Voor slechts € 10,= bent u donateur tot 1 januari 2004. U profiteert dan tevens van de andere voordelen van het donateurschap.

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

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

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



In memoriam: Jan van der Blik

(geboren 28 september 1928, overleden 28 april 2003)

Jan van der Blik, de eerste voorzitter van de Stichting Historisch Museum NLR, was voor die functie de ideale persoon. Als voorzitter van de in 2000 opgerichte museumstichting gaf hij leiding aan de groep gemotiveerde vrijwilligers die het museum rijk is.

Hij was bij uitstek de kenner van de geschiedenis van het laboratorium, waarvan het in 1994 verschenen Jubileumboek van zijn hand het overduidelijke bewijs was. Door zijn gedegen onderzoek ontstond een uniek en uitstekend gedocumenteerd stuk geschiedschrijving.

Tot voor kort was hij vrijwel wekelijks op het NLR om te zorgen dat de museumzaken goed liepen, en om de sociale contacten te bestendigen.

Jan stelde zich tot doel de geschiedenis van de Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart verder en diepgaander in kaart te brengen, en was daarmee al ver gevorderd. Informatie daarover putte hij uit diverse bronnen (archieven, persoonlijke aantekeningen, interviews), en besprak deze in het museumbestuur.

Veel van wat Jan van belang vond legde hij vast in museumnotities, waarvan een groot aantal op zijn naam staan. Het laatste epistel van zijn hand was een artikel over 100 jaar gemotoriseerde luchtvaart, dat hij schreef voor de Nieuwsbrief van de museumstichting (en dat in de volgende Nieuwsbrief wordt gepubliceerd).

Jan is de promotor van de geschiedenis van het NLR, en heeft er onlangs nog op aangedrongen om jongere medewerkers meer te betrekken in de NLR-historie.

Naast zijn brede belangstelling voor de geschiedenis van de luchtvaart en die van het laboratorium, interesseerde hij zich vooral ook in de mensen die daarbij waren betrokken. Hij kende velen, waaronder talloze oud-medewerkers, en gaf hun het terechte gevoel dat hij zich voor hen interesseerde. Dat kwam ook zo goed naar voren tijdens de vele interviews die hij afnam bij oud-medewerkers en waarbij een schat aan informatie over het verleden boven kwam.

Tijdens bestuursvergaderingen van het museum, waarbij het omvangrijke werkpakket werd doorgenomen, gaf Jan zichzelf nog een kleine tien jaar om voor het museum zijn bijdragen te leveren. Het heeft helaas niet zo mogen zijn. Zijn overlijden ondervinden wij als een groot verlies voor onze stichting, maar groter nog is het verlies van een aimabel collega en mens. Zijn enthousiasme en toewijding zullen als voorbeeld en stimulans dienen voor allen die zich verbonden weten met het museum.

Zijn echtgenote, kinderen en kleinkinderen wensen wij veel sterkte toe bij het verwerken van dit droevige heengaan. Moge zij troost putten uit de gedachte dat Jan een grote stimulans voor ons was, en dat hij de richting heeft bepaald waarin wij zullen doorgaan.

Jan te Boekhorst en DirkJan Rozema
bestuursleden

De laboratoriumvliegtuigen van de Rijks Studiedienst voor de Luchtvaart (RSL), deel 2

De geschiedenis van ons tweede laboratoriumvliegtuig

Zoals in deel 1 (Nieuwsbrief 7) reeds vermeld kreeg de RSL op 4 mei 1936 de beschikking over een ander laboratoriumvliegtuig, namelijk een Fokker F.VIIa, dat al een periode van negen jaar in dienst van de KLM gevlogen had met diverse registraties. Van dit vliegtuig zijn vijf van de zes zogenoemde vliegtuigboeken (logboeken) uit de KLM-periode bij het museum aanwezig, zodat een overzicht kan worden gegeven van zijn leven vóór de RSL-periode. In deze boeken werd minutieus genoteerd welke vluchten gemaakt werden, de vlieger, de vluchtduur, de aangebrachte wijzigingen en de uitgevoerde reparaties aan het vliegtuig en de getankte hoeveelheid brandstof. Helaas ontbreken de logboeken uit de RSL-periode, misschien liggen deze nog ergens opgeborgen binnen het NLR. Hopelijk kan iemand van onze lezers hierover uitsluitsel geven. Voor de RSL-periode van dit vliegtuig geldt natuurlijk hetzelfde als hiervoor reeds opgemerkt voor de Fokker F.II: aan de hand van verslagen en rapporten is nog wel het een en ander te achterhalen, maar ook dat houdt u van ons tegood.

Het leven van ons tweede laboratoriumvliegtuig begon in maart 1927 toen het door Fokker aan de KLM werd afgeleverd en het de registratie H-NADR ontving. Op Schiphol werd het voorzien van twee wielen en een propeller. De motor was een Jupiter serie IV. Het was, zoals in het eerste vliegtuigboek was vermeld, geschikt voor twee bemanningsleden en acht passagiers en uitgerust met een dubbele besturing. De tankinhoud bedroeg 720 liter voor benzine en 50 liter voor olie. De eerste vluchtinschrijving vermeldt dat in maart 1927 diverse bestuurders te Amsterdam (lees: Schiphol) er in totaal vijf uur mee hebben gevlogen. Op 16 maart 1927 werd het door piloot Scholte in 30 minuten overgevlogen naar Rotterdam (lees: Waalhaven). Daar werd het *"in de werkplaats genomen voor cabineinrichting en afwerking"*. De werkzaamheden duurden tot 13 april 1927, tijdens welke periode ook een nieuwe motor gemonteerd werd, deze keer een Jupiter serie VI.

Gedurende de maand april 1927 werden vanaf Waalhaven een aantal proefvluchten gemaakt door piloot Aler, een bekende naam in de luchtvaart, waarna op 25 april 1927 het toestel naar Amsterdam werd teruggevlogen. De eerste lijnvlucht volgde nog dezelfde dag: Amsterdam-Parijs-Rotterdam, resp. in 3 u 30 min en 2 u 15 min. Het normale leven van het vliegtuig was begonnen. Binnenlandse vluchten werden afgewisseld met tripjes naar het buitenland; Brussel, Parijs, Bazel, Genève, Londen en Hamburg worden regelmatig aangedaan. Ook richting Scandinavië gaat het: Malmö, Kopenhagen, Oslo en Göthenborg. Leuk is ook te zien dat bekende Nederlandse piloten het vliegtuig gevlogen hebben. Naast de reeds genoemde Aler komen we de namen van Smirnoff, Hondong, Frijns, Soer en Geijsendorffer tegen. Later ook de namen van Parmentier, Van Veenendaal en Viruly. Namen die verweven zijn met de geschiedenis van de KLM en met de beroemde Indië-vluchten in de jaren twintig van de vorige eeuw.

Opvallend is dat de propeller en de motor regelmatig verwisseld worden, in augustus/september 1927 zelfs vier keer een motorwisseling binnen een maand! De reden ervoor wordt helaas niet gegeven. Eind november 1927 gaat het vliegtuig na 672 vlieguren naar Rotterdam voor groot onderhoud. Hierbij werd al rekening gehouden met de ombouw die hierna in Amsterdam zou plaatsvinden door de romp extra te versterken. De werkzaamheden in Rotterdam duren tot eind januari 1928, zodat het vliegtuig op 1 februari 1928, na een

proefvlucht door Aler, door Duimelaar naar Amsterdam wordt overgevlogen. Daar wordt het vliegtuig weer gedemonteerd en naar de Fokkerfabrieken gebracht, toen nog in Amsterdam-Noord aan de Papaverweg. De reden hiervoor is dat er een totale metamorfose op het programma staat. Letterlijk staat er vermeld:

"Ingebouwd zijn 3 Gnôme Rhône Titan motoren no 5002, '3 en '4. Vliegtuig naar Waalhaven overgebracht. Extra tanks ingebouwd voor benzine. Vliegtuig speciaal ingericht voor vlucht naar Afrika en China. Radio niet gemonteerd. Lichtdynamo Eiseman aangebracht. Vliegtuig uitgerust met speciale wielen met versterkte banden. Groot richtingsroer aangebracht. Speciale opschrift-

Datum	Motor(en)	REIS		BEMANNING		Duur van de reis		IN BEDRIJF				Vliegtuig in orde bevonden door
		van	naar	Naam	Functie			na het laatste algeheele onderhoud, totaal		sedert den bouw, totaal		
						uren	min.	uren	min.	uren	min.	
						Transport		396	10	3015	55	
23-6-33	4287	Gronow	Adam	te Roller	piloot		105			3017	-	
"	"	Adam	Gronow	r. Balkom	"		110			3018	10	
"	"	Gronow	Adam	"	"		115			3019	25	
24-	"	Adam	Twente	Tepas	"		-50			3020	15	
"	"	Twente	Adam	"	"		105			3021	20	
								401	35	3021	20	
25-6-33	"	Rondol	Adam	r. Balkom	"		140			3023	-	
26-	"	Adam	Gronow	Hulsebos	"		105			3024	05	
"	"	Gronow	Adam	"	"		116			3025	21	
27-	"	Rondol	"	Tepas	"		-49			3026	10	
28-	"	"	"	Hondong	"		-12			3026	22	
"	"	Adam	Twente	Viruly	"		102			3027	24	
Transporteeren								407	39	3027	24	

*ten aangebracht. Vliegtuig te Waalhaven gemon-
teerd en vliegklaar gemaakt, ingevlogen op 17
april door Aler, daarna diverse proefvluchten.”*

Met deze ombouw ontstond er een compleet nieuw type vliegtuig, de Fokker F.VIIa/3m, dat op 28 april 1928 ook een nieuwe registratie kreeg, H-NADP. De F.VIIa/3m is dus in principe een F.VIIa uitgerust met drie motoren. Op 13 mei 1928 begint dan het grote avontuur, dat helaas een kort leven beschoren zou zijn, met Geijsendorffer en Scholte als piloten.

We hebben de verschillende etappes genoteerd:



13 mei 1928	Amsterdam-Londen	2 u 40 min		
14 mei 1928	Londen-Genève	5 u 30 min	Genève-Venetië	4 u 00 min
15 mei 1928	Venetië-Brindisi	5 u 35 min		
16 mei 1928	Brindisi-Athene	5 u 40 min		
17 mei 1928	Athene-Sollum	7 u 15 min		
18 mei 1928	Sollum-Cairo	4 u 45 min		
19 mei 1928	Cairo-Assoean	4 u 30 min	Assoean-Karthoem	6 u 20 min

Hierna vermeldt het logboek:

“Te Karthoem scheuren gevonden in vleugeltriplex. Vliegtuig gedemonteerd, per spoor naar Port Soedan vervoerd, per boot naar Amsterdam en vandaar naar Waalhaven. Vliegtuig in de werkplaats genomen voor inspectie en weer opbouw. De motoren zijn gedem. te Karthoem en in kisten n. Waalh. gezonden. Het gehele vliegtuig is grondig gereinigd en bijgeschilderd, geïnspecteerd en weer opgebouwd.

Vliegtuig voorzien van een nieuwe vleugel van groot oppervlak (68 m²). Motoren Titan weer gemonteerd na onderhoud, dito St. Steel propellers (elk met 65 uur). Ingebouwd is een Philips zoeklicht en nachtvlieginstallatie met 24 V boordlampen.”

Hiermee is weer een ander type vliegtuig geschapen de Fokker F.VIIb/3m, in principe een F.VIIa/3m met een grotere vleugel. De registratie werd in dit geval niet veranderd en bleef dus H-NADP. Het Afrika/China-avontuur heeft dus maar kort geduurd. Wat het oorspronkelijke plan was is ons niet bekend, maar dat het langer had moeten duren dan zes dagen en anders had moeten aflopen is wel duidelijk. Inmiddels had het toestel 738 vliegreuren op zijn naam staan.

Tot half december 1928 blijft het vliegtuig vliegen als F.VIIb/3m, maar dan staat er weer een grote ombouw op het programma. Het toestel heeft dan 898 vliegreuren achter de rug. We lezen dan:

“Vliegtuig op 19 December 1928 in de werkplaats genomen en wordt omgebouwd van F VIIb 3 Titan tot F VIIa Jupiter. De 3 Titan motoren 5002, 5003 en 5004 zijn gedemonteerd. Gemonteerd is 1^e vleugel van DP² met 738 uur. Het vliegtuig krijgt de registratieletters PH-AET. Gemonteerd wordt Jupiter motor 571 (serie 4).”

We zien hier dus dat het weer omgebouwd wordt naar het oorspronkelijke type met de oorspronkelijke type motor. Helaas ontbreekt ons het eerste logboek van de Fokker F.VIIa PH-AET, we pikken de draad weer op op 13 april 1931, dus ruim twee jaar later.

De spraakmakende feiten uit het leven van dit vliegtuig zijn nu eigenlijk voorbij. Het wordt ingezet op Europese en binnenlandse lijndiensten, rondvluchten, lesvluchten en strooivluchten. De laatste vluchten waren vluchten waarbij strooibiljetten met reclame werden uitgeworpen, tegenwoordig zou dit hevige protesten van milieubewegingen veroorzaken, maar vroeger kon dit kennelijk wel.

Memorabel zijn nog enkele kleine ongevallen. De eerste vond plaats op Schiphol met als vlieger Weijthrother. We citeren weer:

“29 mei 1932 is het vliegtuig bij het taxiën tegen een auto gereden (met draaiende propeller). Naaf O.K. Bladen beschadigd (afgeschreven).”

Hoe de auto er aan toe was, staat niet vermeld. Het tweede voorval gebeurde te Haamstede met Steensma als piloot, ook hier een citaat uit het logboek:

“Bij taxiën te Haamstede op 7-8-'34 is vliegtuig in greppel gereden, waardoor propeller iets verbogen en beschadigd. Deze in R'dam verwisseld.”

Kennelijk was de beschadiging zo licht dat rustig van Haamstede naar Waalhaven gevlogen kon worden alvorens de propeller te verwisselen.

Dan op 6 april 1936 maakt het vliegtuig zijn laatste vlucht voor de KLM van Rotterdam naar Amsterdam in 38 min. Het heeft dan sinds de aflevering in maart 1927 ruim negen jaar voor de KLM gevlogen en totaal 3833 vliegreuren achter de rug. Het logboek vermeldt dan:

“7 April 1936 te Amsterdam: Vliegtuig in de Centrale werkplaats genomen voor het gereed maken voor verkoop aan R.S.L.”

Zoals gezegd ontbreekt hierna elk spoor van een logboek. Wel weten we dat de registratie van dit tweede laboratoriumvliegtuig op 4 mei 1936 gewijzigd werd in PH-RSL, de oude registratie van het eerste laboratoriumvliegtuig. Toen de rijksdienst RSL in 1937 overging in de stichting NLL kreeg het laboratoriumvliegtuig op 2 juli 1937 voor de zoveelste keer een nieuwe registratie en wel PH-NLL. Het heeft dus maar een goed jaar met de registratie PH-RSL gevlogen. Van deze korte periode zijn ons helaas geen foto's bekend. Mochten er onder onze lezers zijn die zo'n foto bezitten (dus de F.VIIa met PH-RSL), dan zouden we er graag een kopie van maken. Het origineel krijgt men dan natuurlijk weer op korte termijn onbeschadigd retour.

Het vliegtuig blijft tot 1942 min of meer in bedrijf en werd op 7 mei 1942 uit het Luchtvaartregister uitgeschreven. De lotgevallen na deze datum ontleen we aan het artikel van prof. J.A. Van Ghesel Grothe “Vliegtuigen op zolder” in “Vijftig jaar Vliegtuigbouwkunde in Delft 1940-1990” (Delftse Universitaire Pers/1990).

Het vliegtuig komt dan weer in handen van Fokker, die het wil bewaren voor het nog op te richten Nationaal Luchtvaartmuseum, juist zoals het plan was met de voorganger, de Fokker F.II. Het wordt opgeslagen in een loods bij een afgelegen boerderij ergens langs het Noordzeekanaal. Daar werd het pas in 1953 teruggevonden, maar toen was de romp inmiddels door de kippen in gebruik genomen. De Fokker F.VIIa PH-NLL wordt op een dekschuit naar Delft vervoerd en opgeslagen op de vliegtuigzolder van de Technische Hogeschool Delft. Nog

steeds was het de bedoeling dat het vliegtuig uiteindelijk in het Luchtvaartmuseum zou worden geplaatst. In 1955 echter kocht Fokker in Scandinavië een F.VIIa die nog luchtwaardig was en naar Nederland werd overgevoerd. Tot voor kort was dit toestel nog te zien in de Aviodome op Schiphol. Binnenkort zal dat vliegtuig ongetwijfeld weer te bewonderen zijn op het nieuwe onderkomen van de Aviodrome in Lelystad.

Voor de in slechte staat verkerende PH-NLL had niemand toen meer belangstelling, het toestel bleef dan ook tot 1958 op de vliegtuigzolder van de TH-Delft staan. In dat jaar werd de verzameling vliegtuigen van daar overgebracht naar het toen nieuwe laboratoriumgebouw tegenover de reeds bestaande lage-snelheidswindtunnel van de TH aan de Leeghwaterstraat. Het vliegtuig is ook nog een tijdje opgeslagen geweest op de Vliegbasis Gilze-Rijen, maar werd in 1961 helaas gesloopt.

Wat zouden we het nu graag in ons bezit hebben, ondanks de slechte staat waarin het verkeerde. Berouw komt na de zonde, want zonde is het dat roemloze einde van een vliegtuig met zo'n roemruchte historie.

We hebben plannen om het verhaal over onze laboratoriumvliegtuigen te vervolgen. In een latere uitgave van de Nieuwsbrief komen we terug op de lotgevallen van de Fokker F.II PH-RSL en de Fokker F.VIIa PH-RSL/PH-NLL tijdens hun dienstperiode bij de RSL en het NLL. Die lotgevallen moeten we echter reconstrueren uit de rapporten die een gevolg waren van de met de vliegtuigen gedane vliegproeven. Een hele klus die wel wat tijd kost. Daarnaast hebben we natuurlijk ook nog boeken met vluchtgegevens van de als laboratoriumvliegtuig gebruikte Siebel, ook daar hopen we in de toekomst aandacht te kunnen besteden. Wat er nog aanwezig is van de laboratoriumvliegtuigen Fokker S-14, Hawker Hunter T.7 en Beechcraft Queen Air is nog niet helemaal duidelijk. Mochten er onder onze lezers personen zijn die aan gegevens van deze vliegtuigen kunnen bijdragen, dan hopen we dat ze even contact met een van onze bestuursleden opnemen.

Ontvangen documenten

Uit de nalatenschap van de heer Geudeker, van wie het overlijden reeds eerder is medegedeeld, heeft het museum de beschikking gekregen over een viertal dozen met archiefmateriaal, o.a. betrekking hebbend op AGARD-activiteiten van het NLR. Dit materiaal is pas korte tijd in ons bezit en dus nog niet geïnventariseerd, waardoor nog niet duidelijk is wat het precies omvat.

100 jaar gemotoriseerde luchtvaart

De komende wisselexpositie in Amsterdam, die over ongeveer twee maanden wordt ingericht, zal als onderwerp hebben: “Honderd jaar gemotoriseerde luchtvaart”, daarbij inhakend op de gevolgen van de eerste motorvluchten van de Gebroeders Wright op 17 december 1903 in North Carolina. Ook in één van de komende Nieuwsbrieven zal aan deze vluchten aandacht worden besteed middels een artikel van de hand van de heer Van der Blik.

Verslag van de 5^e donateurbijeenkomst op 12 april 2003

Op 12 april 2003 vond de vijfde halfjaarlijkse donateurbijeenkomst plaats van de Stichting Historisch Museum NLR en wel in de NLR-vestiging te Amsterdam. Een groep van zo'n vijftig belangstellenden was, verleid door het programma, ondanks het mooie weer op deze zaterdagmiddag bij elkaar gekomen.

Om goed twee uur werd de bijeenkomst geopend en de aanwezigen welkom geheten mede namens de directie van het NLR door de heer W.C.P. van der Maas. Hij heette met name de heer E.B. Wolff, de heer O.H. Gerlach en de heer A.J. de Lathouder welkom. De heer de Wolff is de zoon van de eerste directeur van de RSL, de heer Gerlach oud-voorzitter van het NLR-bestuur en de heer De Lathouder oud-medewerker van RSL en NLL vanaf 1936 tot 1956.

Vervolgens werd het gezelschap, bij afwezigheid van de voorzitter Jan van der Blik, welkom geheten door het bestuurslid Jan te Boekhorst. Deze deelde de aanwezigen mede dat de voorzitter afwezig is door een verblijf in het ziekenhuis na een zware operatie. Hij vertelde de laatst bekende gegevens over de situatie van de heer Van der Blik en verzocht allen de kaart te ondertekenen, waarmee aan de heer Van der Blik een spoedige beterschap wordt gewenst.

Een tweede trieste mededeling is het feit dat eind maart de heer Buhrmann is overleden. De heer Buhrmann is bij velen van de aanwezigen bekend als medewerker van de Hoofdafdeling Vliegtuigen.

Vervolgens lichtte hij het te verwachten programma toe, waarbij het eerste punt is dat de heer De Lathouder heeft verzocht een kort woordje te mogen zeggen. Uiteraard kreeg de heer De Lathouder hiertoe de gelegenheid.

De heer De Lathouder verklaarde in zijn korte toespraak verheugd te zijn dat hij deze middag mee kon maken. Hij vertelde dat toen hij bij het NLL werkte, hij in de oorlogsjaren betrokken was bij de ontwikkeling van een windmolen voor energieopwekking. Deze windmolen werd bij het NLL ontwikkeld, omdat men de problemen op het gebied van energievoorziening die in de laatste oorlogsjaren zouden optreden, bijtijds onderkende.



Toespraak van A. de Lathouder

Inderdaad heeft deze windmolen in die tijd nog op het dak van het hoofdgebouw gestaan en gewerkt. Bij het afscheid van de heer De Lathouder van het NLL in 1956 kreeg hij het windtunnelmodel van deze windmolen aangeboden als afscheidsgeschenk. De heer De Lathouder bood vervolgens dit windtunnelmodel aan aan het museum. DirkJan Rozema en Jan te Boekhorst accepteerden namens het bestuur met dank en met groot genoegen deze aanwinst, die zeker op deze middag met een lezing over windenergie, erg toepasselijk is. Zij beloofden dat de nieuwe aanwinst verzekerd kon zijn van een mooi plaatsje in de tentoongestelde collectie.

Vervolgens kreeg Kees Leijnse het woord voor zijn lezing over "Niet-luchtvaartwerk in vogelvlucht", waarin hij de aanwezigen meenam langs een keur van aërodynamische projecten op niet-luchtvaartgebied die bij de RSL, het NLL en het NLR ooit zijn uitgevoerd. Tijdens deze lezing verschenen er gebouwen, bruggen, schepen, boorplatforms, KI-stations, fietsers, wielrenners, motorrijders, bobsleeërs, schaatsers, locomotieven, stations, auto's, ANWB-richtingsborden, een kunstwerk, tot zelfs een windtunnel in de windtunnel op het witte doek. Om de term "vogelvlucht" uit de titel te onderbouwen toonde de heer Leijnse ook nog een meeuw waaraan in de windtunnel van de RSL metingen

zijn verricht en, om een overgang te verkrijgen naar de lezing van Otto de Vries, een stel windmolenwieken in dezelfde windtunnel.

Na deze succesvolle lezing werd een korte pauze gehouden, die zoals gewoonlijk geanimeerd verliep. De donateurbijeenkomsten worden kennelijk toch ook gezien als een mogelijkheid om diverse contacten weer eens aan te halen. Mevrouw Ellen Rozema hielp de aanwezigen met de bediening van de drankenautomaat en de verstrekking van een versnapering, waarvoor onze harte-lijke dank, en onder het genot van koffie, thee of chocola en veel gepraat vloog de tijd voorbij.



V.l.n.r. A de Lathouder, W.J. Wolff, I. de Boer-Stufkens, O.H. Gerlach



Na de pauze was het de beurt aan Otto de Vries die een lezing hield met de titel “Mijn herinneringen aan windenergieonderzoek”. De heer De Vries schetste met een aantal dia’s het begin en de voortgang van het onderzoek naar windenergie, dat op gang kwam in de jaren ‘70 van de vorige eeuw, na het rapport van de Club van Rome. Hij gaf een toelichting op de organisatie van dit onderzoek en ook op een aantal projecten met windmolens met



horizontale as, alsook die met een verticale as. Een voorbeeld van de laatste is te zien geweest indertijd op de Floriade bij de Gaasperplas. Aardig is ook nog, dat Otto de Vries vertelde dat hij bij zijn eerste stappen op het gebied van windenergie, gebruik maakte van het boekje “Luchtschroeven”, geschreven door de heer A. de Lathouder, die als 92-jarige bij de onderhavige lezing aanwezig was.

Het programma voor deze middag omvatte oorspronkelijk ook nog een diaserie over de ontwikkeling van de luchtvaart tussen beide wereldoorlogen en een film over deklantingen van helikopters op schepen. Helaas liet de apparatuur ons in de steek (of wij konden niet met de apparatuur omgaan), zodat beide vertoningen tot een volgende keer bewaard moesten worden. Omdat het programma toch enigszins uitgelopen was, behoefden de aanwezigen echter niet voortijdig de straat opgestuurd te worden. Afgezien van de projectiemoeilijkheden een geslaagde en gezellige bijeenkomst.

Bij dit verslag zult u weer een aantal foto’s vinden van deze bijeenkomst. Deze foto’s zijn gemaakt door Johan Schoenman, één van de NLR-fotografen, die daarvoor een vrije dag met mooi weer op zijn boot opofferde. Hiervoor onze hartelijke dank.

Het (hopelijk) blijvende resultaat van deze middag is bovendien een vrijwilliger in de Noordoostpolder, de heer Jan Koning, en twee nieuwe donateurs, waarvan één voor het leven. Met elke nieuwe donateur (maar ook met de “ouden”) zijn we erg blij. Onze financiële situatie is niet zo erg rooskleurig nu het NLR, in verband met de moeilijke tijden, minder geld voor onze stichting beschikbaar stelt, zodat elke donatie meer dan welkom is. We zouden dan ook een beroep willen doen op alle bestaande donateurs om zo mogelijk nieuwe donateurs te werven. Heeft u nog (oud-)collega’s die geen donateur zijn, haal ze binnen board!

Voor alle aanwezigen was er nog een foto van het NLL-personeel, gemaakt in 1937 bij de overgang van RSL naar NLL. Reden daarvan was dat drie personen, aanwezig op deze donateursbijeenkomst (de heren W.J. Wolff, A. de Lathouder en I. de Boer) op die foto staan afgebeeld.

Tot ziens in het najaar op onze zesde donateursbijeenkomst in de Noordoostpolder.



Lezing van O. de Vries

