



Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek:

75 jaar platform voor kennisuitwisseling



Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek



Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek:

75 jaar platform voor kennisuitwisseling



Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek

INHOUDSOPGAVE

PAGINA

ISBN: 9789090299891

Eerste druk, 2016

Trefwoorden: 75-jarig jubileum, vereniging, luchtvaarttechnologie, kennis, netwerk, symposia, lezingen

Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek:

75 jaar platform voor kennisuitwisseling

Is een exclusieve uitgave van de Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek, Anthony Fokkerweg 2, 1059 CM Amsterdam, www.nvvl.org

Colofon

Auteur/samensteller: DirkJan Rozema
Vormgeving: C10 Ontwerp, Den Haag
Drukwerk: Graphius - Deckers Snoeck, Gent, België

Alle rechten voorbehouden.
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch of op enige andere manier zonder schriftelijk toestemming van de uitgever.

TER INLEIDING	4
WAT VOORAF IS GEGAAN	1 10
OPRICHTING TIJDENS DE BEZETTING	2 15
DOORSTART OP WEG NAAR HET ZILVER	3 27
VAN ZILVER NAAR GOUD	4 61
NIEUWE DYNAMIEK IN EEN WEERBARSTIG SPEELVELD	5 76
SAMENWERKING MET INTERNATIONALE ORGANISATIES	6 97
BIJLAGEN	125
INDEX PERSOONSNAMEN	204
AFKORTINGEN	210
BRONVERMELDING AFBEELDINGEN	211
VAN DE SCHRIJVER	212

Wat is de Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek?

De Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek is een vereniging die een platform biedt voor al diegenen die vanuit hun beroep of interesse zijn geïnteresseerd in luchtvaarttechnologie. De NVvL houdt zich bezig met alle elementen van onderzoek, wetenschap en technologie en telt onder haar leden specialisten uit alle sectoren van de luchtvaart: overheid, industrie en onderwijs- en researchinstellingen. Zij treedt op als link en communicator tussen de individuele disciplines en promoot de uitwisseling van kennis tussen industrie, kennisinstututen en onderwijsinstellingen op zowel nationaal en internationaal niveau. Daarnaast draagt de NVvL bij aan het vormen van een netwerk van personen die actief zijn op het vlak van luchtvaarttechnologie in de breedste zin van het woord.

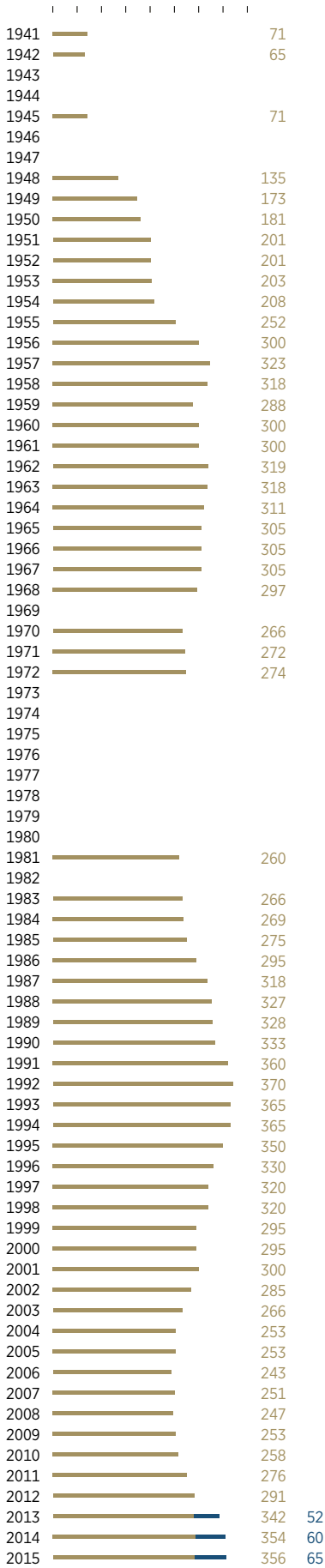


Als vereniging ondersteunt de NVvL de luchtvaartsector in Nederland en treedt op als vertegenwoordiger van haar leden. Zij levert informatie over wetenschappelijke, technische, economische en culturele ontwikkelingen van de luchtvaartsector in Nederland. Via de organisatie van en deelname aan nationale en internationale symposia draagt de NVvL bij aan de uitwisseling van informatie en ervaring op velerlei terreinen van de internationale luchtvaartsector. Door middel van de NVvL-website met daarop o.a. de maandelijkse lezingen, voorziet de vereniging niet alleen de professional maar ook de geïnteresseerde amateur van informatie. Om de toekomstige ontwikkelingen in de luchtvaartsector te kunnen blijven volgen en te ondersteunen werkt de NVvL, waar mogelijk, nauw samen met jonge ingenieurs en wetenschappers. Bijvoorbeeld door activiteiten die gezamenlijk met studentenverenigingen (zoals VSV Leonardo Da Vinci en Sipke Wynia) worden georganiseerd.

De doelstellingen van de NVvL, zoals vermeld in de statuten: De vereniging heeft ten doel deskundigheid en ervaringen uit te wisselen tussen hen, die in de luchtvaart en/of ruimtevaart technisch en/of wetenschappelijk werkzaam zijn, en de resultaten daarvan ook aan derden ten goede te doen komen. In 2016 heeft de NVvL ca. 330 leden, waarvan ca. 70 studentenleden. Het verloop van het ledental over de afgelopen jaren is uitgebeeld in bijgaand staatje.

Totaal aantal leden
Studenten
(bron: NVvL-jaarverslagen)

Aantal NVvL-leden over de jaren



Ter inleiding

Op 26 april 1941 heeft een commissie bestaande uit ir. C. Koning van het Nationaal Luchtvaartlaboratorium (nu NLR), ir. M. Beeling van Fokker en ir. J. Luymes van de KLM de Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek (NVvL) opgericht.

- Volgens de statuten kreeg de NVvL als doel:
- deskundigheid en ervaringen uit te wisselen tussen hen, die in de luchtvaart en/of ruimtevaart technisch en/of wetenschappelijk werkzaam zijn, en de resultaten daarvan ook aan derden ten goede te doen komen
 - het verdiepen van de op het vakgebied der luchtvaart en/of ruimtevaart gerichte kennis van haar leden door het organiseren van lezingen, voordrachten, symposia, fora, congressen en excursies naar bedrijven, instituten, instanties en centra, waar activiteiten op het gebied van de luchtvaart en/of ruimtevaart, dan wel aanverwante gebieden, plaatsvinden;
 - het uitgeven en verspreiden van voor de vereniging gehouden voordrachten, dan wel van samenvattingen daarvan;
 - het vestigen en onderhouden van betrekkingen met verenigingen en instanties in binnen- en buitenland, waarvan de doelstellingen naar het oordeel van de algemene ledenvergadering in voldoende mate overeenkomen met die van de vereniging.

De NVvL heeft zich ingespannen om door maandelijkse avondlezingen excursies en jaarlijkse symposia de contacten tussen haar leden te versterken, informatie te geven en te delen en netwerken te bouwen.



De NVvL heeft vanaf het eerste begin actief geparticipeerd in samenwerking met internationale zusterorganisaties als de International Council of Aeronautical Sciences (ICAS), de Council of European Aerospace Societies (CEAS) en het European Rotorcraft Forum (ERF). Hiermee heeft het haar leden en de studenten en medewerkers van de Nederlandse Technische Universiteiten en Hogescholen toegang gegeven tot de internationale netwerken op het gebied van luchtvaarttechniek en de mogelijkheden geboden daar te presenteren en te publiceren. Verder heeft de NVvL jaarlijks studieprijzen uitgereikt voor de beste afstudeerverslagen op luchtvaartgebied van de TU-Delft, Hogeschool Inholland en Hogeschool van Amsterdam. (De laatste jaren samen met de Afdeling Aerospace Engineering van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs (KIVI).



Prof. ir. Hans Wittenberg

Hans Wittenbergprijs

Bij de viering van het 50-jarige jubileum van de NVvL stelde het bestuur een prijs in voor de beste afstudeerscriptie van studenten aan de TU-Delft, faculteit Lucht- en Ruimtevaarttechniek, aan studenten van de Hogeschool Inholland, opleiding Luchtvaarttechnologie en aan studenten van de Hogeschool Amsterdam, opleiding Aviation Studies. Vanaf 2009 werd deze prijs samen uitgereikt met het KIVI (afdeling Aerospace Engineering). Deze prijzen, die elk een bedrag vertegenwoordigen van € 1000,-, zijn ieder jaar uitgereikt, zoals te lezen is in dit jubileumboek.

Ter gelegenheid van de viering van het 75-jarige jubileum van de NVvL in november 2016 heeft het bestuur besloten voortaan de naam van **Hans Wittenberg** aan de prijs te verbinden.

Prof. ir. Hans Wittenberg was van 1961-1991 hoogleraar aan de TU-Delft. Van 1959 tot 1975 was hij bestuurslid van de NVvL, waarvan de laatste 11 jaar als voorzitter. Hij vervulde belangrijke rollen bij het betrekken van de NVvL bij ICAS (1972-1988) en bij het ERF, waarvan hij voorzitter was tijdens drie in Nederland gehouden Forumcongressen. Hij overleed in 2003. Zijn brede interesse voor en grote betrokkenheid bij de luchtvaart toonde hij o.a. door het geven van vele zeer uiteenlopende hoogstaande lezingen voor de leden van de NVvL en voor symposiumbezoekers alsmede door het grote aantal publicaties van zijn hand. Zijn sympathieke manier van werken en grote toegankelijkheid hebben velen die met hem te maken kregen gestimuleerd en gemotiveerd.

Hans Wittenberg wordt met de naamgeving van deze prijs door de NVvL geëerd voor zijn voortdurende inspanning om de luchtvaart te promoten en voor zijn uitnemende verdiensten voor de NVvL.

De NVvL heeft in de afgelopen 75 jaar steeds kunnen beschikken over een breed bestuur met vertegenwoordigers van Fokker, KLM, Koninklijke Luchtmacht, ADSE, TU-Delft, NLR, Hogeschool Inholland, Hogeschool van Amsterdam en de Vliegtuigbouwkundige Studievereniging VSV 'Leonardo da Vinci'. Voor haar activiteiten heeft het onmisbare ondersteuning verkregen van het NLR. De NVvL is het NLR hiervoor bijzonder erkentelijk.

Ter gelegenheid van het 75-jarig jubileum van de NVvL is op 22 november 2016 in het Nationaal Militair Museum in Soesterberg een symposium georganiseerd waarop kort zal worden teruggekeken op de ontwikkelingen in de afgelopen 75 jaar, maar vooral gekeken zal worden naar de komende 50 jaar. Verder zullen de eerste twee Hans Wittenbergprijzen worden uitgereikt aan de opstellers van de beste luchtvaartafstudeerverslagen van de drie Technische Universiteiten en de twee Hogescholen (Inholland en Hogeschool van Amsterdam) en de Nederlandse Defensie Academie. Verder zullen drie nieuwe NVvL-ereleden worden geïnstalleerd.

Het voorliggende boek geeft u een overzicht van de organisatie en activiteiten van de NVvL in de afgelopen 75 jaar. Ing. DirkJan Rozema heeft hiermee een geweldig werk verricht om informatie uit het archief van de NVvL en uit andere archieven te verwerken in dit fraaie boek. De NVvL is hem hiervoor bijzonder erkentelijk.

Ik wens u veel leesplezier.

Ir. Fred Abbink
Voorzitter NVvL

NVvL EN KNVvL, EEN RELATIE OOK VOOR DE TOEKOMST

De Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL), opgericht in 1907, kent een lange geschiedenis. Ze stond aan de wieg van de militaire en aan die van de verkeersluchtvaart in ons land. Ook de Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek, de NVvL, is ontstaan dankzij mogelijkheden die in KNVvL-verband werden en ook nu nog worden geboden.

Op 14 februari 1940 schrijft ir. W.T. Koiter in een brief aan de toenmalige directeur Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart dr. ir. E.B. Wolff:

“Reeds geruime tijd ben ik van meening dat het bevorderen van het ontstaan van een band tussen de ingenieurs werkzaam in de Nederlandsche Luchtvaart om velerlei redenen nuttig en zeer gewenscht zal zijn. (...) Ter bevordering van de goede samenwerking met reeds bestaande verenigingen als de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) en het Koninklijk Instituut van Ingenieurs (KIVI), lijkt het mij wenschelijk tijdig contact met de verenigingen te zoeken waarna b.v. de op te richten vereniging in haar geheel tot bovengenoemde instituut zou kunnen toetreden”.

In de loop van de tijd positioneert de NVvL zich als een vereniging die als een platform fungeert voor al diegenen die vanuit hun professie of interesse geïnteresseerd zijn in luchtvaarttechnologie. Het ligt in de bedoeling van de NVvL om personen, werkzaam in de luchtvaarttechnologie, de mogelijkheid te bieden



met elkaar in contact te komen door het formeren van informele netwerken. Het dan ontstane netwerk wordt een platform om kontakten te bewerkstelligen en te verstevigen op basis van uitwisseling van inzichten, visies en technologische ontwikkelingen. Dat de KNVvL daar het belang van inziet, mag blijken uit het feit dat deze vereniging de afdeling “Luchtvaartwetenschappen” in het leven roept. Deze afdeling wordt het overkoepelende orgaan van de NVvL.

Hoewel binnen de KNVvL later de nadruk steeds meer is komen te liggen op de sport in de luchtvaart, die er toe heeft geleid dat de NVvL meer een eigen koers is gaan varen, is de band met de KNVvL gebleven.

In april 2016 bestaat de NVvL 75 jaar, dat in oktober wordt gevierd met een symposium in het Nationaal Militair Museum in Soesterberg. Het betekent ook het bestaan van een driekwart eeuw durende relatie met de KNVvL. De NVvL heeft mede door de KNVvL een geweldige vlucht kunnen maken, een relatie die wat mij betreft ook in de toekomst blijft bestaan.

Mr. dr. Ronald Schnitker
Voorzitter KNVvL



PARTNERS VANAF HET BEGIN



ze lezingen bij van de NVvL en kregen via het blad *Luchtvaarttechniek* de tekst van de lezingen thuis gestuurd. Sinds enkele jaren kunnen leden van de VSV als student gratis lid worden van de NVvL en profiteren van de voordelen van dit lidmaatschap.

In de periode sinds de oprichting van de VSV heeft onze vereniging een aantal ereleden benoemd, waarvan zes tevens voorzitter zijn geweest van de NVvL en een zevende erelid, ir. F.J. Abbink, de huidige NVvL-voorzitter is. Zij hebben zich zeer behulpzaam ingezet voor onze evenementen. Zonder die hulp zouden bijvoorbeeld de door ons georganiseerde symposia nooit zo succesvol geweest. Leden van de VSV zijn betrokken geweest bij de organisatie van het 5e CEAS-conferentie in 2015 in Delft, waarbij samen met de NVvL is opgetrokken en ervaring is opgedaan met het organiseren van een groot internationaal event.

Vertegenwoordigers van het VSV-bestuur maken sinds 2008 deel uit van het NVvL-bestuur, zorgen voor nieuwe verfrissende ideeën en kunnen invloed uitoefenen op het beleid van de NVvL.

Al deze vormen van samenwerking zijn in 2016 op papier bezegeld in de vorm van de gezamenlijke ondertekening van een samenwerkingsovereenkomst tussen beide verenigingen.

Ik wil de NVvL graag van harte feliciteren met zijn vijfenzeventig jarig bestaan en op deze plaats namens het bestuur van de VSV onze dank uitspreken voor de uitstekende samenwerking in de voorbije decennia. En zoals altijd in de toekomst kijkend, spreek ik mijn vertrouwen uit in een goede onderlinge samenwerking in de komende decennia.

Met gevleugelde groet,

Matys Voorn

71e President der Vliegtuigbouwkundige Studie Vereniging 'Leonardo da Vinci'

SAMENVATTING

Voor het schrijven van dit jubileumboek is veel informatie ontleend aan het omvangrijke archief dat het NVvL-bestuur beheert. Doordat de archiefstukken chronologisch zijn opgeborgen is ervoor gekozen die chronologie ook te gebruiken in dit boek.

Als de NVvL in 1941 wordt opgericht heeft Nederland al een korte maar rijke luchtvaarthistorie achter de rug, historie waarin de luchtvaarttechniek een belangrijke rol speelt. Hoofdstuk 1 beschrijft die periode in het kort. De oprichting en de daaropvolgende beperkte activiteiten van de NVvL tijdens de Tweede Wereldoorlog komen aan bod in hoofdstuk 2, gevolgd in hoofdstuk 3 door het opnieuw opstarten van de NVvL tot aan het zilveren jubileum in 1966.

Hoofdstuk 4 beschrijft de verenigingsactiviteiten in de jaren daarna tot het 50-jarige jubileum in 1991. In de daaropvolgende 25 jaar treedt een jongere generatie bestuursleden aan, wordt de internationale samenwerking fors uitgebreid en is de toekomstige rol van de NVvL een regelmatig terugkerend onderwerp op de agenda van de bestuursvergaderingen (hoofdstuk 5).

De belangrijkste NVvL-activiteiten zijn altijd geweest het organiseren van lezingen, in het begin vergaderingen genoemd, excursies en symposia, bedoeld voor de leden. De tekst van de lezingen wordt afgedrukt in periodieken die onder de regie van de NVvL worden uitgegeven en verspreid. Die activiteiten lopen daarom als een rode draad door deze hoofdstukken.

In de laatste twee decennia zijn daarbij gekomen de activiteiten gerelateerd aan de lidmaatschappen van internationale organisaties, zoals ICAS en CEAS. De internationale organisaties waarmee de NVvL samenwerkt en de rol die de vereniging daarin speelt worden beschreven in hoofdstuk 6.



Prof. dr. ir. Van der Maas geeft in *Avia* van 4 april 1948 zijn visie op de Luchtvaarttechnische Wetenschap

De samenstellingen van het bestuur van de vereniging zijn gedurende de 75 jaren van zijn bestaan chronologisch vermeld in bijlage 1. Bijlage 2 bevat een uitvoerig overzicht van alle georganiseerde lezingen tijdens ledenbijeenkomsten en tijdens kleinschalige symposia gehouden in Nederland. Daarin wordt tevens verwezen naar de publicaties waarin een aantal van die lezingen zijn afgedrukt. Gedurende de periode 1974-1980 zijn in het tijdschrift *De Ingenieur* luchtvaarttechnische artikelen gepubliceerd die niet zijn gebaseerd op lezingen maar wel zijn verzameld door tussenkomst van de NVvL. Deze zijn vermeld in bijlage 3.

De door de NVvL georganiseerde excursies zijn vermeld in bijlage 4. Bijlagen 5 en 6 bevatten overzichten van alle door de NVvL in Nederland georganiseerde nationale resp. internationale symposia. Naar de overige bijlagen (7 t/m 11) wordt verwezen in de tekst.



1 Wat vooraf is gegaan

OPKOMST VAN DE LUCHTVAART IN NEDERLAND (1919-1940)

De Eerste Wereldoorlog is nauwelijks voorbij of de Nederlandse bevolking maakt kennis met het fenomeen luchtvaart. In augustus 1919 wordt in Amsterdam de Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling Amsterdam (ELTA) georganiseerd. Een groot aantal vliegtuigen wordt getoond uit binnen- en buitenland. Ruwweg 500.000 toeschouwers brengen een bezoek aan deze tentoonstelling in Amsterdam-Noord. Veelzeggend is dat 4.000 mensen er hun luchtdoop hebben ondergaan.

Een groep financiers komt bij elkaar om een luchtvaartmaatschappij op te richten en op 7 oktober 1919 wordt in Den Haag bij notaris Stoop de oprichtingsakte van de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en Koloniën opgemaakt. Als administrateur wordt Luitenant Albert Plesman aangewezen, hij maakt kort daarvoor naam als de grote organisator van de ELTA.

In Nederland komt de vliegtuigbouw na de Eerste Wereldoorlog op gang. Anthony Fokker vestigt zich met zijn fabriek in 1919 in Amsterdam-Noord. Frits Koolhoven begint in 1927 een eigen fabriek in Rotterdam. Daarnaast bouwen ondernemingen als Trompenburg, Van Berkel's Patent, Pander en De Schelde vliegtuigen. Ir. Albert von Baumhauer bouwt en beproeft een helikopter die naam maakt, maar die in 1930 tijdens beproevingen bezwijkt. Vanaf zijn oprichting koopt de KLM vliegtuigen van Nederlandse fabrikanten en vliegt daar o.a. mee naar Nederlands-Indië. Vanaf 1934 schaft de

KLM echter steeds meer Amerikaanse vliegtuigen aan die niet van hout maar van metaal zijn gebouwd.

Militaire luchtvaart wordt beoefend door de Luchtvaartafdeeling (LA, Soesterberg) en door de Marine Luchtvaartdienst (MLD, De Kooy). Soesterberg is als opleidingscentrum van de LA de bakermat van vele beroemde vliegers die na hun militaire loopbaan hebben gevlogen bij de KLM.

De Nederlandse overheid besluit om met de opkomst van de luchtvaart in Nederland in 1919 een onderzoekscentrum op te richten, de Rijks Studiedienst voor de Luchtvaart (RSL). Met het toezicht op de burgerluchtvaart wordt de Luchtvaartdienst (1930) belast, onderdeel van het ministerie van Waterstaat.

Opmerkelijk is dat Nederlanders, zoals Fokker, Koolhoven, Van Berkel, die in die pioniersfase vliegtuigen bouwen, daarvoor geen specifieke opleiding hebben genoten.

Zij maken gebruik van hun eigen kennis en van de kennis van constructeurs, die proefondervindelijk inzichten en methoden hebben ontwikkeld om vliegtuigen te bouwen en zonodig te modificeren. Er is nog geen wetenschappelijke basis ontwikkeld voor het bouwen en beproeven van vliegtuigen en het ontbreekt aan regelgeving.

Met de oprichting van de Rijks Studiedienst voor de Luchtvaart (RSL) en met de inschakeling van wetenschappers van de Technische Hogeschool Delft (TH-Delft) wordt die weten-

schappelijke basis alsnog gelegd en worden eisen geformuleerd waaraan moet worden voldaan bij de bouw van en bij het vliegen met vliegtuigen. Daarbij bestaat er nog geen internationaal referentiekader en is ieder land waar luchtvaart wordt beoefend op zijn eigen regelgeving aangewezen.

Na een periode waarin vliegtuigen regelmatig verongelukken leidt het onderzoek, het instellen van regelgeving en het uitoefenen van toezicht al gauw tot verhoging van de veiligheid. Doet zich een ongeval voor dan wordt de oorzaak opgespoord en komen er aanbevelingen voor verbeteringen.

De RSL trekt wetenschappers aan die bij de TH-Delft zijn opgeleid door prof. J.M. Burgers (Stromingsleer) en prof. C.B. Biezeno (Toegepaste Mechanica), vakgebieden die een belangrijke rol spelen bij het ontwerpen en testen van vliegtuigen. Het heeft o.a. tot gevolg dat er sindsdien een goede band bestaat tussen RSL en TH-Delft bij het luchtvaartonderzoek en bij het beoordelen van technische vraagstukken.

Door contacten te leggen met buitenlandse wetenschappers wordt de wetenschappelijke basis van de RSL verder verbreed. De meeste ingenieurs die bij de RSL in dienst treden zijn afgestudeerd in de Werktuigbouwkunde of Scheepsbouwkunde. Zij worden vervolgens "gevormd" door dr. ir. E.B. Wolff (directeur RSL), die bij hen het belang onderstreept van toegepast wetenschappelijk onderzoek met behulp van onderzoeksfaciliteiten (windtunnels, vliegtuigen, motorproefbank, testinstallaties voor materialen), waarover de RSL in de loop der tijd is gaan beschikken. Dat blijkt een succesvolle formule. RSL-ingenieurs hebben nationaal en internationaal naam gemaakt, waarbij hier uit de velen worden genoemd ir. H.J. van der Maas, ir. A. van der Neut en ir. W.T. Koiter (de laatste twee zijn afgestudeerd bij prof. Biezeno). In de jaren volgend op hun aanstelling zullen zij allen promoveren en zullen worden benoemd tot hoogleraar in Delft.

Vele vliegtuigbouwkundige ingenieurs die door hen zijn opgeleid zijn later lid van de Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek.



Dr. ir. E.B. Wolff

Uit het artikel "Ludwig Prandtl and early fluid dynamics in the Netherlands", door prof. dr. ir. J.L. van Ingen

J.M. Burgers is rightly considered to be the father of fluid dynamics in the Netherlands and therefore it is fitting that the "Research School for Fluid Dynamics", in which all Dutch university departments working in this field are co-operating, is called the "J.M. Burgers Center" [...]

Before a separate Department of Aeronautics was established in Delft, Burgers also taught courses on wing theory and aircraft motions. This gave him an additional subject about which he was able to cooperate with scientists from the RSL. His most important contacts in the late twenties and early thirties were the first director of the RSL, Dr. Ir. E.B. Wolff, the deputy director Ir. C. Koning, the first assistant to Wolff: Ir. F.D. Pigeaud, Dr. Ir. H.J. van der Maas and Ir. A.G. von Baumhauer. Van der Maas had graduated in shipbuilding in 1923 and had started working for the RSL directly after that. He was charged with the scientific work on aircraft stability and control and in order to do that work properly, he had taken the military pilot training at Soesterberg airbase. In 1929 he obtained a Ph.D. degree in Delft on a thesis on aircraft stability characteristics, with Burgers as

promotor. In 1940 Van der Maas became the first professor in aeronautical engineering in Delft and the founding father of the Department of Aeronautical Engineering; at present known as "Delft Aerospace."

To complete the picture of the teachers who had their influence on the education in aerodynamics of the present author, R. Timman should be mentioned. As a mathematician he had worked at Fokker and NLL. In 1952 he was appointed as professor of mathematics and applied mechanics in the Mathematics Department in Delft; he gave many advanced courses in fluid mechanics for various engineering departments. Before coming to Delft as a professor Timman had already a number of times taken over some courses from Burgers while he was visiting elsewhere. Timman himself had obtained a Ph.D. from Delft in 1946 [...] One of the students in Mechanical Engineering who took Burgers' courses on fluid dynamics in the early thirties was E. Dobbinga, who after working a number of years as an aerodynamicist at RSL and NLL, became in 1949 professor of applied aerodynamics in the Department of Aeronautics in Delft. Until 1982 all students of aerospace engineering at Delft have received their basic training in applied aerodynamics from Dobbinga.

OPLEIDINGEN IN DE VLIEGTUIGTECHNIEK

Hoewel tussen de beide wereldoorlogen de luchtvaart zich mondiaal snel ontwikkelt en de luchtvaart in Nederland bloeit, ontstaan pas vanaf 1934 specifieke opleidingen voor vliegtuigbouwkundige technici. Niet toevallig is dat initiatieven daarvoor ontstaan na de spectaculaire prestaties van de vluchten met de Pelikaan, de Postjager en de Uiver.

Op academisch niveau¹

Aan het eind van de jaren dertig neemt het bestuur van de Afdeling der Werktuigbouw en Scheepsbouwkunde van de Technische Hogeschool Delft (TH-Delft) het besluit om een afzonderlijke leerstoel in de Vliegtuigbouwkunde in te stellen en de benoemingsprocedure te starten voor een hoogleraar. Op voordracht van het College van Curatoren wordt bij Koninklijk Besluit van 6 mei 1940 dr. ir. H.J. van der Maas benoemd tot (eerste) hoogleraar in de Vliegtuigbouwkunde aan de TH-Delft (vanaf 1 september 1986 TU-Delft).

In 1953 vindt een afsplitsing plaats van de Afdeling der Werktuigbouw- en Scheepsbouwkunde en wordt de Onderafdeling Vliegtuigbouwkunde deel van de Afdeling der Scheepsbouwkunde en Vliegtuigbouwkunde. In 1975 wordt de Onderafdeling Vliegtuigbouwkunde zelfstandig en krijgt het de nieuwe naam Afdeling der Luchtvaart- en Ruimtevaarttechniek. Afgestudeerde studenten van de TU-Delft mogen de titel Master of Science (ingenieur) voeren.

Op hoger technisch niveau²

De Middelbare Technische School in Haarlem wordt in 1919 opgericht. In 1934 wordt op initiatief van de toenmalige directeur van de MTS, dr. G. de Gelder, een begin gemaakt met een tweejarige “Avondcursus voor vliegtuigbouwkunde”, die aanvankelijk wordt gegeven door ir. C.W.A. Oyens. In 1936 wordt deze cursus omgezet in een vierjarige dagopleiding Vliegtuigbouwkunde met als eerste docent ir. T.J.W. van Lammeren.

Vanaf 1957 wordt de naam Middelbare Technische School (MTS) vervangen door Hogere Technische School (HTS). De naam Vliegtuigbouwkunde wordt na het faillissement van Fokker in 1997 vervangen door Luchtvaarttechnologie om de opleiding in een breder perspectief te stellen. In 2002 ontstaat door fusies van instellingen voor hoger beroepsonderwijs, voornamelijk in de Randstad, de hogeronderwijsinstelling Hogeschool Inholland. De opleiding Luchtvaarttechnologie blijft tot 2005 in Haarlem en verhuist dan naar de Hogeschool Inholland in Delft. In 2006 opent de opleiding een geheel nieuw composietenlaboratorium op het terrein van de Technische Universiteit Delft.

Aan de Hogeschool Amsterdam wordt in 2001 de studierichting “Aviation” opgericht, ontstaan uit de opleiding voor Boordwerktuigkundige c.q. Vliegtuigoperatie, opgericht in 1977. Afgestudeerde studenten van beide hogescholen mogen de titel “Bachelor of Science” achter hun naam voeren.

Op lager en middelbaar technisch niveau³

Op 26 juni 1936 wordt in Utrecht de stichting “Nederlands Luchtvaart Instituut” opgericht, waarvan de Elt. Vlieger E. Visch de eerste directeur wordt. Het opleidingspakket is aanvankelijk breed. Het instituut verhuist in 1939 naar Den Haag en krijgt de naam Dagnijverheidsschool voor de luchtvaart, in 1942 gewijzigd in Luchtvaart Technische School.

Na WOII verhuist de school naar Scheveningen waar die al gauw te klein blijkt te zijn. In 1951 verandert de naam in Luchtvaartnijverheidsschool. Het opleidingspakket wordt beperkt tot grond- en boordwerktuigkundige voor de luchtvaart. De school betreft in 1961 een nieuw gebouw in Den Haag (Binckhorstpolder) waarbij in 1966 de naam opnieuw wordt gewijzigd, nu in School voor Luchtvaarttechniek en Elektronika “Anthony Fokkerschool”. In 1993 verhuist de school naar Hoofddorp en gaat op in het Nederlands Luchtvaartcollege (NLC) dat daarna deel uitmaakt van het ROC Amsterdam. De naam verandert in MBO College Airport.

DE KONINKLIJKE NEDERLANDSE VERENIGING VOOR LUCHTVAART (KNVvL)

Op 19 oktober 1907 wordt in Den Haag de constituerende vergadering gehouden van de Vereeniging ter Bevordering van de Luchtscheepvaart, spoedig daarna herdoopt in “Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart”. Zij heeft een wetenschappelijk, militair, zakelijk en sportief doel en zou zich gaan bezighouden met het vraagstuk van motorballons en vliegtuigen en met de opleiding van luchtschippers. De voorzitter van het

bestuur van de vereniging, geïnstalleerd op 25 januari 1908, is de kolonel der Genie C.J. Snijders. In het volgende jaar worden diverse commissies in het leven geroepen, waaronder de Commissie voor Technische Zaken (CTZ). Op 14 november 1912, iets meer dan vijf jaar na de oprichting, mag de vereniging zijn naam veranderen in Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart, KNVvL.

Commissie Technische Zaken van de KNVvL (1907 -1930)

De Commissie voor Technische Zaken (CTZ) is vanaf het begin van de KNVvL actief o.a. met de beoordeling van ontwerpen door uitvinders. Daarnaast stuurt de CTZ aan op experimenteel onderzoek van luchtstromingen rond diverse gestroomlijnde voorwerpen met behulp van een Aërodynamisch Laboratorium.

Ir. S. van Hoogstraten, bestuurslid van de CTZ, bezoekt een aantal van dergelijke laboratoria in het buitenland en rapporteert daarover aan het bestuur. Het leidt er toe dat na akkoord van het hoofdbestuur van de KNVvL in 1910 een bescheiden laboratorium bij de Technische Hoge-

school Delft in gebruik wordt genomen in het gebouw van Toegepaste Natuurkunde en Elektrotechniek. A. Kapteijn is vanaf 1909 bestuurslid van de CTZ en is nauw betrokken bij de aanschaf van de benodigde instrumenten. Student Albert Gillis von Baumhauer is één van de eerste gebruikers van het laboratorium en hij vervult daarbij vanaf 1911 een leidende rol.

Op 20 september 1915 treedt Von Baumhauer toe tot het bestuur van de CTZ en op 5 mei 1920 wordt hij gekozen tot secretaris van de CTZ, welke functie hij zal bekleden tot 1932 wanneer de CTZ wordt opgeheven.

¹ Bron: Boek “Vijftig jaar Vliegtuigbouwkunde in Delft” 1940-1990, oktober 1990.

² Bron: Boek “Herdenking in drievoud, 75 jaar Fokker Spin, 50 jaar HTS-Vliegtuigbouwkunde en 20 jaar VSV Sipke Wynia”, door K.A. Moulijn; 1986.

³ Bronnen: “De wordingsgeschiedenis van de School voor Luchtvaarttechniek”, door L.A. de Lange; 1961 en “Een werkplaats voor de toekomst; Anthony Fokkerschool 1936-199”, door Marc Dierikx en Ernest Huetting, 1993.

Kop van de omslag eerste nummer van *Avia* van 1 juli 1939 (nadat dit blad decennia eerder het moest afleggen tegen het blad *Het Vliegveld*)



Vele jaren later, op 30 november 1940, reorganiseert de KNVvL. De vereniging bestaat dan hoofdzakelijk uit leden, al dan niet aangesloten bij clubs die luchtsporten beoefenen, zoals zweefvliegen, ballonsport en modelvliegtuigbouw. Vanaf 1 januari 1941 worden deze drie takken van luchtvaart binnen de KNVvL gegroepeerd in zogenaamde “Vakafdelingen”. In het Huishoudelijk Reglement (Art. 10) van november 1940 van de KNVvL staat dit als volgt vermeld:

“De Vakafdelingen hebben elk haar eigen Vakafdelings-commissie, waarvan de leden worden benoemd door het Hoofdbestuur uit een, door de tot de Vakafdeling behorende clubs, op te maken voordracht. De Commissieleden kiezen hun eigen Voorzitter en Secretaris. De leden der Vakafdelings-commissiën hebben zitting voor 2 jaar en treden volgens rooster af, doch zijn onmiddellijk herkiesbaar. Het Hoofdbestuur stelt voor elke Vakafdelings-commissie de richtlijnen hunner werkzaamheden bij afzonderlijk reglement vast.”

Publicatie daarover vindt plaats in *Avia*, waarvan op 1 juli 1939 het eerste nummer verschijnt.

De dagelijkse leiding van elke Vakafdeling is opgedragen aan een Vakafdelingscommissie (VAC), die benoemd wordt door het hoofdbestuur op voordracht van de Vakafdeling. De Voorzitters van de VAC's zijn betrokken bij de dagelijkse leiding van de KNVvL en hebben zitting in het hoofdbestuur. Hierdoor is er een direct verband tussen de beoefenaars van een sport en het bestuur der vereniging.⁴

ZUSTERVERENIGINGEN VAN DE NVvL

Bij de oprichting van de NVvL in 1941 bestaan in het buitenland al een zevental soortgelijke verenigingen.

Europa

In Groot-Brittannië is in 1866 de *Royal Aeronautical Society* (RAeS) opgericht, in Duitsland in 1912 het *Deutsche Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt* (DGLR), in Rusland in 1918 het *Tsentralniy Aerogidrodinamicheskiiy Institut* (TsAGI), in Italië in 1920 de *Associazione Italiana di Aeronautica e Astonautica* (AIDAA), in Spanje in 1928 de *Asociación de Ingenieros Aeronáuticos de España* (AIAE), in Zweden in 1933 de *Flyg- och rymdtekniska Föreningen* (FTF).

Amerika

In 1963 is in Amerika opgericht de *American Institute of Aeronautics and Astronautics* (AIAA), als een samenvoeging van de in 1930 opgerichte *American Rocket Society* (ARS) en het in 1932 opgerichte *Institute of the Aeronautical Sciences* (IAS).

Uit het archief blijkt niet dat tijdens en kort na de oprichting van de NVvL er contacten bestaan tussen de NVvL en een van deze buitenlandse organisaties.

2 Oprichting tijdens de bezetting

INLEIDING

Het onderwerp luchtvaarttechniek wordt binnen de KNVvL, zoals eerder vermeld, tot 1932 behartigd door de Commissie Technische Zaken. Hoewel de luchtvaarttechniek zich dan in hoog tempo ontwikkelt, krijgen de luchtvaarttechnische activiteiten binnen de verenigingsorganisatie structureel geen vervolg. Het duurt tot 1940 tot een nieuw initiatief ontstaat om een vereniging voor luchtvaarttechniek op te richten.

Op 26 april 1991, precies 50 jaar naar zijn oprichting, organiseert deze Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek (NVvL) het symposium “De toekomst van Nederland in de luchtvaart”. Een symposium waaraan vrijwel alle sectoren in de Nederlandse luchtvaart een bijdrage leveren; bovendien een thema waar op dat moment veel over te doen is. De toenmalige voorzitter van de NVvL, ir. H. Schoevers, beschrijft het in zijn voorwoord van de symposium proceedings als volgt:

“Bij een viering van een 50-jarig jubileum hoort, naast een terugblik, een motto dat de toekomst betreft: de toekomst van Nederland in de luchtvaart. Juist in deze tijd, aan de vooravond van 1992, is de toekomst onzekerder dan ooit. De meningen hierover van de leiders in onze industrie zijn dan ook uiterst waardevol.”

Het eerste hoofdstuk in deze proceedings heeft als titel: “Vijftig jaar NVvL: Een terugblik”. Schrijver daarvan is ing. F.J. Sterk, die vanaf 1974 tot 1992 de secretaris is van de NVvL. Hij heeft vooral de oudste archiefstukken van de vereniging onderzocht en schrijft er een artikel over dat in het onderstaande in lichtblauw gekleurde gedeelten is overgenomen. Immers, de opgetekende geschiedenis, gebaseerd op feiten, verandert ook in de daaropvolgende jaren niet.

LUCHTVAART-
WETENSCHAPPEN



Afdeling
Luchtvaartwetenschappen

Oude en nieuwe logo van de Afdeling Luchtvaartwetenschappen

⁴ Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart, Jaarverslag 1941, blz. 1.

EERSTE ACTIVITEITEN IN DE PERIODE 1940-1945

Het archief van de NVvL is vrijwel compleet, maar het oudste aanwezig document is een kopie van een brief van 14 februari 1940, dus net voor de oorlog, waarin ir. W.T. Koiter uit Amstelveen aan dr. ir. E.B. Wolff uit Bussum o.a. het volgende schrijft:

“Reeds geruimen tijd ben ik van meening, dat het bevorderen van het ontstaan van een band tusschen de ingenieurs werkzaam in de Nederlandsche Luchtvaart om velerlei redenen nuttig en zeer gewenscht zal zijn. Hierover zou ik gaarne van gedachten willen wisselen met mensen, die de Nederlandse Luchtvaart in al hare geledingen door en door kennen, zoodat ik in de eerste plaats aan U heb gedacht (...). Zooals U bekend zal zijn, bestaat in vrijwel elk land met een luchtvaartindustrie van beteekenis een soort vereeniging voor luchtvaart-techniek, welke ten doel heeft het bevorderen van het contact, zoowel tusschen theorie en practijk, als tusschen de op luchtvaartgebied werkende personen. Het komt mij voor dat de oprichting van een dergelijke vereeniging hier te lande wenschelijk is om dezelfde redenen, die voor het buitenland gelden.”



ir. C. Koning,
directeur NLL van
1941-1952

Wolff, directeur van het Nationaal Luchtvaart Laboratorium (NLL), het latere Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR), is vanaf december 1939 afwezig wegens ziekte. Hij zou weinig voelen voor het initiatief van Koiter en laat de zaak rusten. Zijn gezondheidstoestand gaat geleidelijk verder achteruit en hij verzoekt het NLL-bestuur hem met ingang van 1 au-

gustus 1940 ontslag te verlenen.¹ Op 7 februari 1941 overlijdt Wolff. Zijn opvolger, ir. C. Koning die op 2 augustus 1940 door het bestuur van het NLL is benoemd tot wetenschappelijk directeur, voelt veel meer voor het idee van Koiter.

In de op 8 maart 1940, dus kort voor de Duitse inval in Nederland, op Schiphol gehouden vergadering stelt Koiter op basis van deze brief de “Voorgestelde richtlijnen voor de oprichting van een Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaarttechniek” op:

“Voor de oprichting van bovenbedoelde vereeniging lijken mij de volgende richtlijnen geschikt:

1. De vereeniging heeft ten doel:

- de bevordering van de wisselwerking tusschen wetenschap en techniek op het gebied van de luchtvaart;*
- de bevordering van het persoonlijk contact tusschen de personen, die werkzaam zijn in wetenschap en techniek op het gebied van de luchtvaart.*

2. De voornaamste middelen, die voor het bereiken van de onder 1 gestelde doeleinden beschikbaar zijn, kunnen worden samengevat in:

- a. het houden van vergaderingen, waar na een voordracht door een deskundige gelegenheid bestaat tot gedachtenwisseling;*
- b. de uitgave van een periodiek.*

In verband met de aan b verbonden hooge kosten zal aanvankelijk wellicht alleen het onder a genoemde middel ten dienste staan.

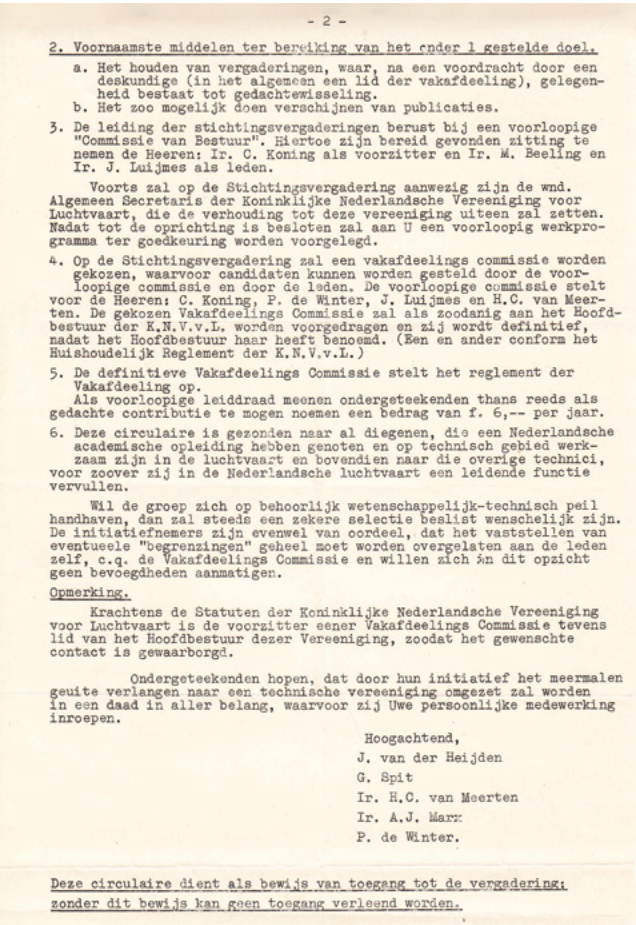
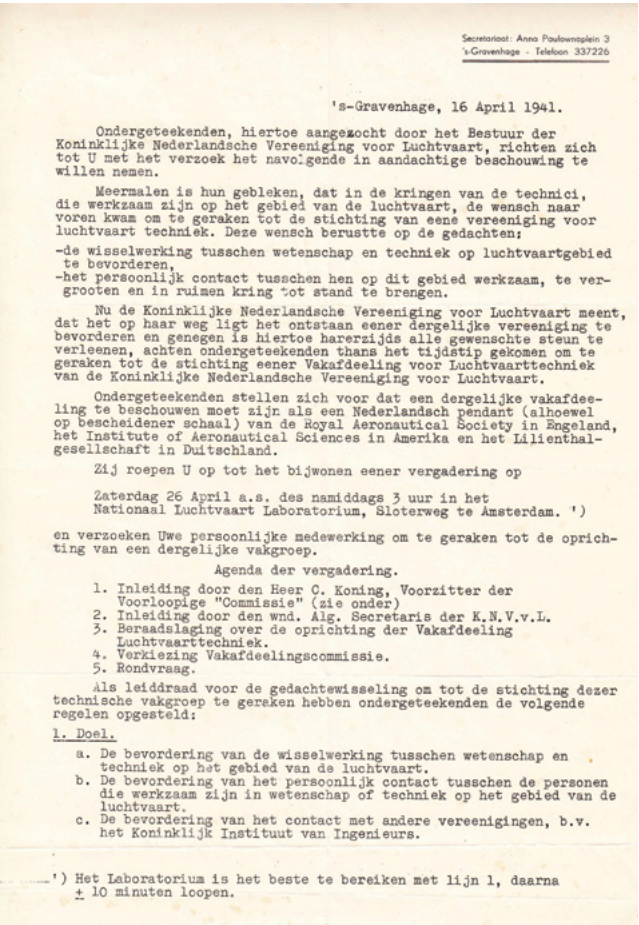
3. Ter bevordering van de goede samenwerking met reeds bestaande vereenigingen als de Kon.Ned.Vereeniging voor Luchtvaart en het K.I.V.I. lijkt mij wenschelijk tijdig contact met de vereenigingen te zoeken, waarna b.v. de op te richten vereeniging in haar geheel tot bovengenoemde instituten zou kunnen toetreden.

4. Om het tot stand komen der vereeniging zooveel mogelijk doenlijk te vergemakkelijken acht ik het gewenscht contact te zoeken met de leiders van alle organisaties, welke personen in dienst hebben, wier werkzaamheden op het in punt 1 bedoelde terrein vallen. Door deze leiders zou dan ook op-gave gedaan kunnen worden wie van

hun personeel naar hun meening voor het lidmaatschap in aanmerking komt. Op deze wijze is het mogelijk, dat ook de leiders van b.v. de fabrieken dit initiatief zullen steunen.”

Waarschijnlijk door de betrokkenheid van ons land bij de oorlogshandelingen in mei 1940 en de daarop volgende bezetting duurt het tot februari 1941 alvorens de heren J. van der Heijden, G. Spit, ir. H.C. van Meerten, ir. A.J. Marx en P. de Winter in overleg met de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL), die overigens in datzelfde jaar de vermelding “Koninklijke” in haar naam op last van de bezetter moet laten vallen, besluiten tot het bijeenroepen van een oprichtingsvergadering.

KNVvL-circulaire
van 16 april 1941
met de oproep
voor de vergade-
ring van 26 april



¹ Uit het boek Dr Ir E.B. Wolff, Directeur van de RSL van 1919-1937 en eerste directeur van het NLL van 1937-1941; museumpublicatie 2008-01 van de Stichting Historisch Museum NLR.

Bedoelde vergadering wordt op 26 april 1941 belegd bij het Nationaal Luchtvaart Laboratorium (het huidige NLR) in Amsterdam door een voorlopige Commissie van Bestuur bestaande uit de heren ir. C. Koning (NLL), ir. M. Beeling (Fokker) en ir. J. Luymes (KLM).

Saillant detail daarbij is dat in die tijd de bezetter verplicht had gesteld vooraf toestemming te vragen voor het houden van vergaderingen. Het betreffende verzoek van de waarnemend Algemeen Secretaris van de KNVvL, de heer J. Montauban van Swijndregt is vanwege de curiositeit onderstaand afgebeeld.

Uiteindelijk werd eerst op 24 april, dus twee dagen voor de vergadering, en na een telefoontje van de heer U.F.M. Delaert naar de KNVvL duidelijk dat de toestemming was verleend. Bij de zaal-ingang diende wel een controleur te worden geplaatst omdat volgens voorschrift alleen zij toegang zouden hebben “die de uitnodiging kunnen toonen”.

Uit het door de heer Luymes opgestelde verslag blijkt dat 50 belangstellenden aanwezig zijn, welke zich uitspreken voor de oprichting van de Vakafdeling Luchtvaarttechniek der KNVvL. De contributie wordt voorlopig vastgesteld op f 6,- waarvan de KNVvL f 4,85 krijgt, zodat f 1,15 voor de vakgroep overblijft. De leden zullen *Het Vliegveld* gaan ontvangen. De vergadering gaat ermee akkoord de heren Koning, De Winter, Van Meerten, Holterman en Luymes ter benoeming als NVvL bestuursleden aan het Hoofdbestuur van de KNVvL voor te dragen. Uit het verslag blijkt dat de gehele vergadering echts 70 minuten heeft geduurd. (Het begin van een traditie in de NVvL om de sedertdien gehouden jaarvergadering voor wat betreft het huishoudelijke gedeelte eveneens kort te houden?)

Overigens wordt in het uiteindelijk opgestelde reglement gesproken van een “Club voor Wetenschappelijke Luchtvaarttechniek” waarbij men KNVvL-lid dient te zijn om lid te kunnen zijn van de Vakafdeling Luchtvaarttechniek. Deze constructie wordt gekozen om zo nodig enige vorm van ballotage mogelijk te maken. Het concept van dit reglement wordt in juni 1941 aan de leden gezonden.

In het eerste verenigingsjaar (1941) wordt een drietal lezingen georganiseerd, alle op de zaterdagmiddag bij het NLL: “Differentiatie of normalisatie van verkeers-

vliegtuigen”, door ir. H.C. van Meerten op 28 juni, “Starteischen van vliegtuigen” door ir. C.A.F. Falkenhagen op 13 september en “Over de grootte van staartvlakken”, door C.G. de Kat op 1 november 1941.

Dat de oprichting van de NVvL ook indirect in een behoefte voorziet, blijkt uit een brief van 20 mei 1941 aan het Hoofdbestuur van de KNVvL waarin de voorzitters van de Vakafdelingen “Luchtvaarttechniek” (ir. C. Koning) en “Zweefvliegtuigen” (hr. P. Cuypers, Architect) de instelling van een “Commissie Vliegtechnische Vraagstukken” bepleiten gericht op “het onderkennen van de vliegtechnische problemen, die zich voordoen bij de opleiding tot en de beoefening van de zweefvliegsport”. Voor de “oplossing” van de aangegeven vraagstukken had de directie van het NLL zich bereid verklaard tot medewerking.

In de brief wordt verder gesteld: “Betreffende de samenstelling van de commissie zouden wij U in overweging willen geven deze niet q.q. te doen bestaan uit leden van het Hoofdbestuur of één harer commissies, doch de leden te kiezen op grond van hun vakkennis en belangstelling. Wij stellen U daarom voor de volgende heeren uit te nodigen in de commissie zitting te nemen: Prof. Dr. Ir. H.J. van der Maas, Prof. Dr. W.J.D. van Dijk, en de heer J.K. Hoekstra.”

Om door te gaan met: “Het zal noodzakelijk zijn, dat aan de commissie een jong ingenieur ter beschikking wordt gesteld, die tevens als secretaris fungeert en onder leiding van de commissie het noodige voorbereidende, organisatorische en technische werk verricht. Waar mogelijk zal deze technicus aan de uitwerking van problemen medewerken”.

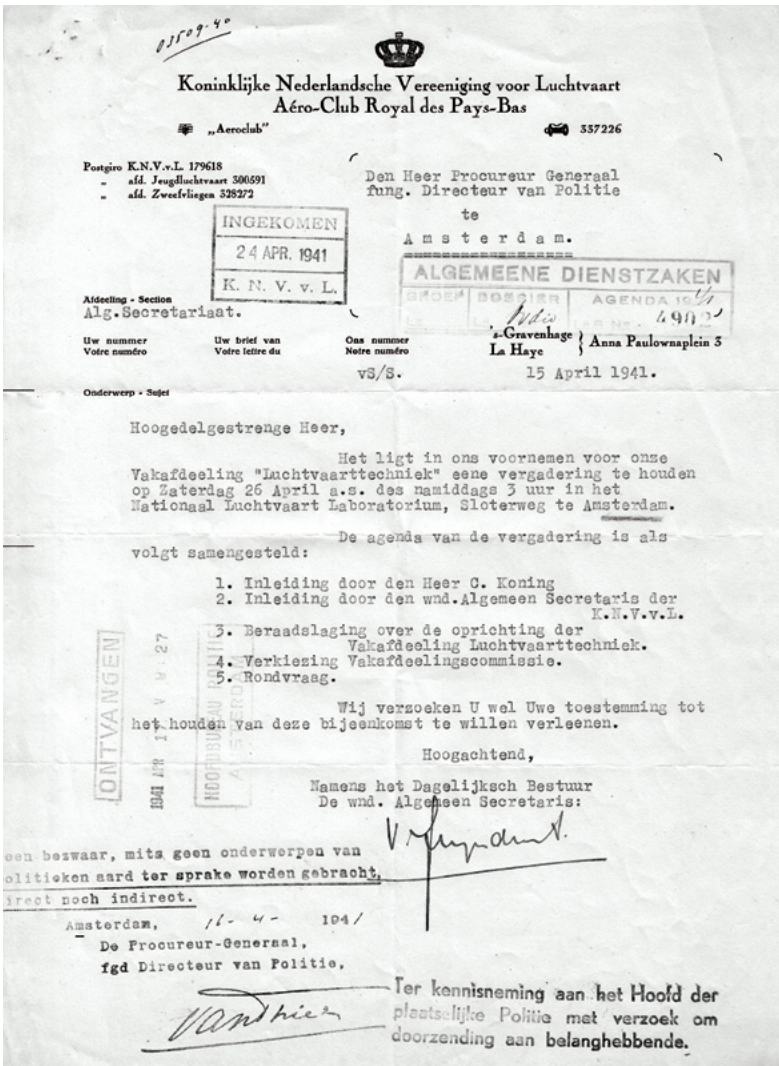
Verwarrende naamgevingen en afkortingen

Het document van Koiter (8 maart 1940) met de voorgestelde richtlijnen is het eerste document in het archief waarin de naam *Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart-techniek* voorkomt. Die naam verandert in de daaropvolgende jaren. Op de jaarvergadering van de Nederlandsche Vereniging voor Luchtvaart, gehouden te Utrecht op 5 april 1941, wordt voor het eerst gesproken over de oprichting van de Vakafdeling Luchtvaarttechniek.

“Toen de voorzitter vervolgens meedeelde, dat de oprichting van een aparte Vakafdeling voor Luchtvaarttechniek in voorbereiding was, steeg de aandacht nog meer. Het ligt, aldus Dr. Ir. Damme, in de bedoeling in die afdeeling alle ingenieurs en technici te vereenigen, die in de Nederlandsche vliegtuigindustrie en bij het Nationaal Luchtvaartlaboratorium werkzaam zijn, alwaar zij alle gelegenheid zullen hebben hun ervaringen en zienswijze uit te wisselen.”

De eerste reglementen tonen de verschillen in naamgeving van de vereniging. Nadat aanvankelijk de benaming “Vakafdeling Luchtvaarttechniek” wordt vermeld, verandert die in juni 1941 in “Club voor Wetenschappelijke Luchtvaarttechniek”. Echter, de autoriteiten dulden in de oorlog het woord “Club” niet waarna de vereniging zonder een duidelijke naam “ondergronds” gaat. Na WOII wordt de naamgeving consistenter en logischer. Een “Vakafdeling” omvat groepen of clubs. Na WOII bestaat de “Vakafdeling Luchtvaarttechniek” dan ook uit de “Groep voor Luchtvaarttechnische Wetenschap” en de (groep) VSV ‘Leonardo da Vinci’. In 1950 verandert de naamgeving opnieuw. De “Groep voor Luchtvaarttechnische Wetenschap” wordt dan “Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek” (NVvL) en de “Vakafdeling Luchtvaarttechniek” in “Afdeling Luchtvaartwetenschappen”. Die namen veranderen daarna niet meer.

Als kort na het uitbreken van WOII de Koninklijke Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) het predikaat “Koninklijke” moet laten vallen wordt de naam van deze overkoepelende vereniging afgekort als N.V.v.L. Vanaf 1946 wordt de naam van deze vereniging weer afgekort als KNVvL. In de tekst van dit hoofdstuk komen al deze namen en afkortingen voor en die kunnen verwarring scheppen.



In een antwoord van de KNVvL van 26 mei 1941 aan Koning als voorzitter van de Vakafdeling Luchtvaarttechniek verklaart men zich hiermee akkoord, met de aantekening dat de eventueel naar aanleiding van de studie te nemen maatregelen behoren tot de competentie van het Hoofdbestuur van de KNVvL en dat deze “jong ingenieur” zijn werk “con amore” verricht. Onder de luchtvaarttechnici blijkt inderdaad belangstelling te bestaan voor deze vakafdeling, waartoe 76 personen zich als lid opgeven. De ledenlijst met namen en adressen (per 1 september 1941) bevindt zich in het NVvL-archief. Als leden van de Vakafdelingscommissie worden gekozen de heren ir. C. Koning, P. de Winter, J. Luymes, ir. H.C. van Meerten en J.W. Holterman.

Onder het briefhoofd “Vakafdeeling Luchtvaarttechniek - Groep 1” wordt 12 juni 1941 een huishoudelijke vergadering aangekondigd die op 28 juni plaatsvindt bij het NLL. Op de agenda staan de Ontwerp reglementen en een Voorlopige begroting. Bij deze vergadering zijn 42 leden aanwezig. In het verslag van deze vergadering staat het volgende:

“Bij de aanbieding van het Ontwerp club-reglement en het Reglement der Vakafdeling zijn reeds de redenen genoemd, welke leiden tot de stichting van een afzonderlijke Club en tot een groepering van de Clubs in de technische vakafdeling. Het bestuur van de Club is voorlopig nog de mening toegedaan, dat de gekozen organieke vorm te ingewikkeld is en het stelt zich daarom voor deze aangelegenheid met het Bestuur der K.N.V.v.L. verder te bespreken. In verband hiermede meent de Voorzitter de behandeling van dit formele gedeelte in de beide reglementen te kunnen laten rusten en verzoekt hij de aanwezigen zich te bepalen tot die artikelen, welke het lidmaatschap,

de contributie, de leiding der vergadering enz. regelen. De inhoud van deze artikelen ontmoet geen bezwaren. De heer De Kat informeert of het staken van de stemmen op een bestuursvergadering onder de ogen is gezien. De Voorzitter stelt voor om in dit geval aan zijn stem de beslissing toe te kennen. Hiermede wordt ingestemd. De heer de Greve informeert naar het bedrag, waarop de jaarcontributie is vastgesteld, omdat op de vorige vergadering dezer Club f 6,- is genoemd en thans in Het Vliegveld f 8,- is vermeld. De Voorzitter deelt mede, dat de vermelding in Het Vliegveld onjuist is en vermoedelijk op een vergissing berust van den schrijver van het artikel. Op een tweede vraag van den heer Greve antwoordt hij, dat de leden, categorie B², geen stemrecht bezitten.

De begroting wordt goedgekeurd. Naar aanleiding van een opmerking van de heer Blackstone over het ontbreken van een post “zaalhuur” deelt de Voorzitter mede, dat hij het gebruik van de vergaderzaal van het N.L.L. met het bestuur dezer stichting zal bespreken. Hij hoopt, dat de club voor dit jaar op de gastvrijheid van het N.L.L. zal kunnen rekenen. Om 15.40 uur sluit de Voorzitter de huishoudelijke vergadering, waarna de voordracht van de allereerste lezing volgt, door Ir. H.C. van Meerten over “Differentiatie of Normalisatie van Verkeersvliegtuigen”.³

Het eerste verenigingsjaar sluit enigszins in mineur af als de Procureur-generaal bij het Gerechtshof in Amsterdam op 27 oktober 1941 aan het KNVvL-bestuur laat weten bezwaar te hebben tegen de oprichting van de Club voor Wetenschappelijke Luchtvaarttechniek. De voorzitter van het NLL-bestuur, de heer Blackstone, blijkt hiervan reeds eerder te hebben vernomen en mogelijk-

ke bezwaren te hebben geopperd tegen het houden van de NVvL-vergaderingen bij het NLL. In een brief van 11 oktober 1941 aan de heer Blackstone schrijft Koning, als directeur van het NLL, hierover:

“Als voorzitter van genoemde club kan ik uiteraard bij beschouwing van het NLL als plaats van deze samenkomsten niet anders dan voordelen zien. Wij hebben dan ook deze gelegenheid om in aangename en passende omgeving bijeen te komen, zonder dat hieraan kosten of andere bezwaren zijn verbonden, dankbaar aangegrepen”. [Een argument dat ook thans nog geldt!]

De heer Koning blijkt in genoemde brief het risico voor het laboratorium als gering in te schatten en stelt verder: “Uw instemming met deze gang van zaken gedurende het tijdvak, dat op Mei 1940 volgde, heeft mij de overtuiging gegeven, dat U geheel instemt met de door ons gevolgde gedragslijn op het aangegeven gebied, welke uitgaat van het beginnel, dat wij niet zonder dat dit strikt noodig is, de houding van ‘doodliggen’ moeten aannemen”.

Ondanks deze problemen gaat de eerder genoemde lezing van 1 november 1941 bij het NLL gewoon door!

De eerste leden waren (volgens de ledenlijst van 1 september 1941):

H. Barto	C.G. de Kat	J.S. Rotgans
M. Beeling	W.J. Kelder	J.C. Scheffer
I. Binkhorst	W.T. Koiter	N. Schipper
J. Blackstone	C. Koning	J.G. Sevenhuysen
W. Bleeker	J.M.J. Kooy Jr.	J.G. Slotboom
A. Boelen	J.N. Kramer	A.G.J. v.d. Sluys
P.A. de Boer	Jhr. A. Krayenhoff	A.A. Spitz
J.M. Burgers	A. Kruisheer Jr.	W. Stadermann
J. van Buuren	G. Lam	F.Ph. Stok
W. ten Cate	J.W.H. Lambach	G. van der Tak
U.F.M. Dellaert	A. de Lathouder	H.J. Takens
Th.A.H.M. Dobbelman	B. Lugten	R. Timman
J.C.D. Duyster	J. Lugtenburg	J. van Velzen
C.A. Emeis	J. Luymes	B.W. Vinke
K.G. d'Engelbronner	H.J. v.d. Maas	S.J. Vles
C.A.F. Falkenhagen	A.J. Marx	P. Vroon
W.K.G. Floor	H.C. van Meerten	H.C. Wesseling
M. Franse	A.Ph. Meyer	H. Westerhuis
D.S. Gaastra	H.F. Michielsen	P. de Winter
J.H. Greidanus	J.H.W. v.d. Muelen	S.I. Wiselius
E.H. Greve	A. v.d. Neut	C. Wijdooge
A.M. Hazen	T. van Oosterom	S. Wynia
J.F. Hengeveld	F.J. Plantema	J.A. Wijsman
J.W. Holterman	W.P. Plantenberg	V.J.J. Zweypfennig
H.A. van Itersen	Th.W. la Rivière	
H.E. Jaeger	W.F. Roos	



< Voor- en achterzijde van de NVvL-lidmaatschapskaart van de heer C. Wijdooge

² De betekenis van de categorie A en B wordt hierna in dit hoofdstuk verklaard.
³ Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart - Kort verslag vergadering van 28-6-1941.

De contributie van een lid van de Club voor Wetenschappelijke Luchtvaarttechniek bedraagt in 1941 zes gulden, met inbegrip van de contributie voor de N.V.v.L. Leden ontvangen gratis het door het hoofdbestuur van de N.V.v.L. aan te wijzen officiële orgaan, waarin officiële mededelingen kunnen worden gepubliceerd.

Reglementair kent de club twee categorieën leden: A en B. Uit de onderstaande transcriptie van het reglement over de definities van deze ledencategorieën mag duidelijk zijn dat daarover lang moet zijn nagedacht.

- A-leden zijn:
- a. die bij de oprichting van de club hiertoe zijn uitgenodigd en hieraan hebben meege- werkt;
 - b. die in het bezit zijn van het diploma van de Technische Hogeschool, dan wel aan een Nederlandse universiteit of aan een buitenlandse universiteit of hogeschool een daarmee gelijk te stellen studie met goed resultaat hebben gevolgd. Zij dienen tenminste 1 jaar in de luchtvaarttechniek werkzaam te zijn;
 - c. die in de Nederlandse luchtvaart een technische functie vervullen, welke gelijkwaardig kan worden geacht aan die van de leden, bedoeld onder b) en tenminste 5 jaar in de luchtvaarttechniek werkzaam zijn;

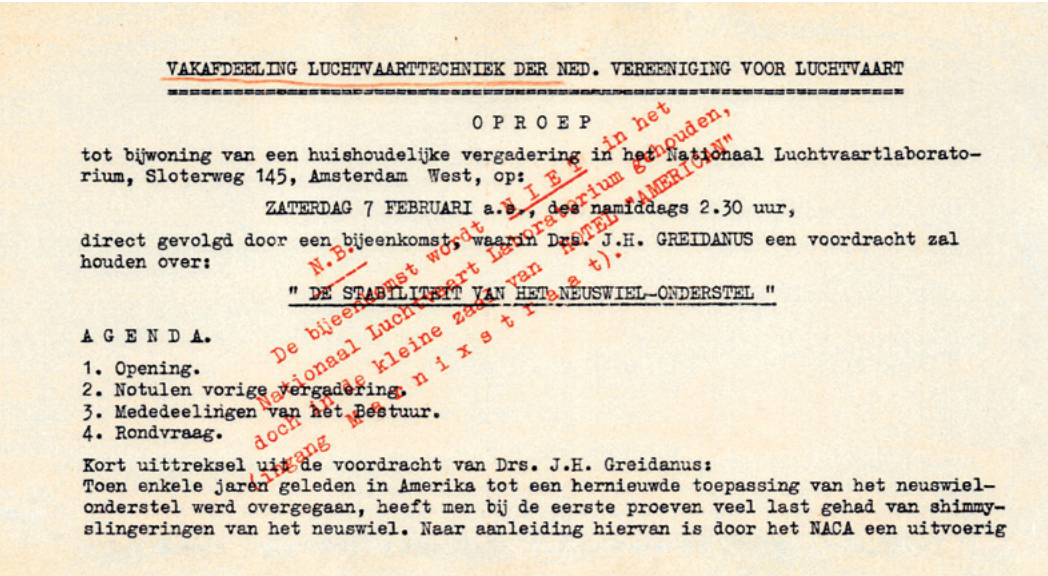
- d. die, hoewel niet meer werkzaam in de luchtvaarttechniek, tenminste 3 jaar gewoon lid zijn geweest, of wel zij, bedoeld onder a), die prijs stellen op het behoud van hun lidmaatschap en tenminste 5 jaar in de luchtvaarttechniek werkzaam zijn geweest;
 - e. die werkzaam zijn op wetenschappelijk gebied, hetwelk verband houdt met de luchtvaart en op wier lidmaatschap prijs wordt gesteld;
- en als zodanig door het bestuur zijn aangenomen.

- B-leden zijn:
- a. die aan een Nederlandse Hogeschool in de luchtvaarttechniek studeren;
 - b. die in het bezit zijn van het diploma of de graad, als bedoeld in het gestelde in lid b) t.a.v. leden categorie A, doch de vereiste termijn nog niet hebben vervuld;
 - c. die voldoen aan het gestelde in lid c) t.a.v. leden categorie A en tenminste 3 jaar in de luchtvaarttechniek werkzaam zijn;
- en door het bestuur zijn aangenomen.

De leden volgens categorie B hebben geen toegang tot de huishoudelijke vergaderingen.

Van het Parket van de Procureur-Generaal bij het Gerechtshof wordt op 12 januari 1942 een brief gezonden aan Koning, waarin de Procureur-Generaal (J. Veitsma) bezwaar maakt tegen de oprichting van de Club voor Wetenschappelijke Luchtvaarttechniek. Beargumenteerd wordt dat de leden in de “Vakafdeeling Techniek” van de Nederlandse Vereeniging voor Luchtvaart hun activiteiten kunnen voortzetten. Koning stuurt de brief door aan het secretariaat van de N.V.v.L. waarbij hij aangeeft dat moet worden teruggekeerd naar de oude toestand waarin wel een Vakafdeling maar geen club bestond.

De eerste lezing van 1942 vindt plaats op 7 februari. Voorafgaand is de gebruikelijke huishoudelijke vergadering, waarbij 26 leden en 1 introduc e aanwezig zijn.



De voorzitter deelt de aanwezigen mee, dat van het dagelijks bestuur van de N.V.v.L. bericht is ontvangen, dat de autoriteiten de oprichting van de Club voor Wetenschappelijke Luchtvaarttechniek niet goedkeuren. “Het doel dezer Club kan binnen het raam der N.V.v.L. worden nagestreefd”. Voor een goed begrip van de gang van zaken geeft spreker het volgend overzicht:

“Bij de voorbereiding voor de oprichting der Club meenden de initiatiefnemers destijds, dat de vorming eener Vakafdeeling van de N.V.v.L. de aangewezen weg was, o.m. ter vermindering van moeilijkheden. Het Dagelijksch Bestuur der N.V.v.L. was genegen hieraan mede te werken, doch verlangde in verband met haar reorganisatieplannen tevens de oprichting van een Club. Zooals eerder in de huishoudelijke vergaderingen is uiteengezet bleef echter de bedoeling om te komen tot een groeppvorming vooropstaan. De leden der Club waren immers leden der N.V.v.L. Nadat de oprichting der Club was geschied, de reglementen waren vastgesteld, is het Dagelijksch Bestuur der N.V.v.L. op grond van een rechtskundig advies er alsnog toe overgegaan de Club als een nieuwe Vereeniging aan de desbetreffende autoriteiten te melden (23 October '41).

Op 27 October 1941 werd van den Procureur Generaal de mededeeling ontvangen, dat hangende het nog in te stellen onderzoek, bezwaren bestonden tegen goedkeuring en derhalve iedere activiteit verboden was. Vanzelfsprekend is hieraan door het Bestuur der Club strikt de hand gehouden. Op 12 Januari 1942 ontving het Bestuur bericht, dat de goedkeuring niet werd verleend. Tegen het nastreven van het doel als Vakafdeeling der N.V.v.L. bestond geen bezwaar. Deze vergadering is dus reeds als vergadering der Vakafdeeling uitgeschreven. Door den Secretaris der N.V.v.L. wordt thans een concept reglement der Vakafdeeling opgesteld, hetwelk naar spreker hoopt in de eerstvolgende vergadering zal worden behandeld. Nu de inzichten der autoriteiten bekend zijn, staat niets een regelmatige samenkomst van de leden dezer Vakafdeeling in den weg en het bestuur vertrouwt dan ook in staat te zijn deze vergaderingen gemiddeld eenmaal per 6 a 8 weken te doen houden.”⁴

De middag wordt afgesloten door de lezing van drs. J.H. Greidanus met als onderwerp: “De stabiliteit van het neuswiel-onderstel”.

< Uitnodiging voor de lezing op 7 februari 1942

⁴ KNVvL Vakafdeling Luchtvaarttechniek, Oproep tot bijwoning vergadering 26-3-1942.

Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart op zoek naar eigen orgaan

Aanleiding voor de zoektocht is een vraag gesteld tijdens de in 1941 gehouden jaarvergadering van de vereniging m.b.t. tot het uitgeven van een eigen verenigingsorgaan. Een commissie bestaande uit de heren H.Ch.E. van Ede van der Pals en P.J.J.M. Cuypers heeft onderzocht welke luchtvaartbladen op dat moment beschikbaar zijn (*Het Vliegveld*, *Avia* en *Vliegwereld*) en welk blad zich het beste leent als verenigingsorgaan. Een belangrijk aspect bij het onderzoek zijn de kosten van een blad. Besloten wordt om het bestaande blad *Avia* als verenigingsorgaan te gebruiken met handhaving van de naam en om dit in een meer geëigende vorm uit te geven.

Verordening van de bezetter over verenigingen en stichtingen

De Duitsers maken op 28 februari 1941 verordening no. 41 bekend:
“Verordening van den **Rijkscommissaris** voor het bezette Nederlandsche gebied tot herordening op het gebied van de niet-commerciële verenigingen en stichtingen.”

KLM-vlieger J.B. Scholte schrijft op 4 juli 1941 de volgende brief aan de N.V.v.L.:

“Ingesloten doe ik U toekomen de Beschikking van den Commissaris voor niet-commercieele Vereenigingen en Stichtingen van 30 Juni 1942 waarbij hij mij benoemde tot zijn Gemachtigde voor de Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart en de daarbij aangesloten organisaties, het Nationaal Luchtvaart Fonds, op grond van de Verordening van den Rijkscommissaris No. 41/1941. Voor de herordening, bedoeld in genoemde verordening, hoop ik binnenkort met U in overleg te treden en op Uw medewerking te mogen rekenen. Totdat deze herordening zal zijn voltooid is de goedkeuring van den Commissaris voor niet-commerciële Vereenigingen vereischt voor:

a. Alle publicaties door of namens Uw Vereeniging;

b. Het beschikken over het materiaal toebehoorend aan de Vereeniging;

c. Het beschikken over de inkomsten en het kapitaal der Vereeniging, uitgezonderd de betaling van salarissen en gewone dagelijksche uitgaven;

d. Het aanbrengen van wijzigingen in Bestuur of organisatie.

Eventueel vroeger reeds geldende beperkingen blijven van kracht.

Gaarne ontvang ik bericht van ontvangst en zoo mogelijk tevens mededeeling of ik op de gevraagde medewerking van Uw Bestuur mag rekenen.

AFSCHRIFT COMMISSARIS VOOR NIET-COMMERCIEELE VEREENIGINGEN EN STICHTINGEN.

Waalsdorperweg 72, 's-Gravenhage. Tel. 720030
's-Gravenhage, 30 Juni 1942.

BESCHIKKING
Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart en de daarbij aangesloten organisaties
Nationaal Luchtvaartfonds te 's-Gravenhage

Betr.: Verordening van den Rijkscommissaris voor het bezette Nederlandsche gebied tot herordening van de niet-commerciële Vereenigingen en Stichtingen van 28 Februari 1941 (Verordeningenblad voor het bezette Nederlandsche gebied No. 8, Verordening No. 41)
Op grond van bovengenoemde Verordening heb ik beschikt:

dat met ingang van 30 Juni 1942 wordt benoemd tot Gemachtigde voor de “Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart” en de daarbij aangesloten organisaties / “Nationaal Luchtvaartfonds”

de Heer J.B. Scholte
Amersfoortschestraatweg 94 te Bussum;
dat de Gemachtigde in de uitvoering van zijn taak zal worden bijgestaan door de Heeren N. Pliester, Buurtweg 8 te Wassenaar en J.W. van Hengel te Utrecht.

De Commissaris voor niet-commercieele Vereenigingen en Stichtingen
Namens dezen
Het Hoofd der Afdeeling:
(w.g.) onleesbaar.⁵

⁵ Brief van de Commissaris voor niet-commerciële Vereenigingen en Stichtingen, d.d. 30-6-1942.

Op 13 juli 1942 komt het hoofdbestuur van de N.V.v.L. bijeen. Aanwezig is o.a. ir. C. Koning. Het hoofdbestuur beraadt zich over de ontvangen brief en maakt hieruit op, dat de vrijheid van handelen aan het bestuur is ontnomen en dat, tot de herordening voltooid is, de met name genoemde beperkingen zijn opgelegd. De voorzitter heeft uit een en ander opgemaakt, dat de reeds genoemde commissaris zich met het beleid van het bestuur niet kan verenigen, daar anders herordening niet van nodig zou zijn. Het bestuur heeft steeds naar beste weten gehandeld en heeft hierbij de steun van de leden ondervonden, die de bestuursleden hebben gekozen. De vraag rijst of de bestuursleden de verantwoordelijkheid voor het verder beleid kunnen blijven dragen, gezien de beschikking van de commissaris. Er ontwikkelt zich een discussie, waaruit blijkt, dat de gekozen leden het juistere achten hun functie neer te leggen. De heren ir. Blackstone en Van Ede van der Pals vragen aantekening, dat zij het mandaat, wegens de samenhang daarvan met andere beklede functies, zullen blijven vervullen. Dr. ir. Damme zal het voorzitterschap van de N.V.v.L. neerleggen en zijn lastgever ontheffing van zijn mandaat vragen. Het door het dagelijks bestuur opgemaakte concept antwoord aan de heer Scholte wordt, na enige wijzigingen, goedgekeurd.

De voorzitter drukt zijn spijt uit, dat dit de laatste vergadering van het bestuur is geweest. Hij dankt de leden voor de door hem ondervonden medewerking. Tenslotte dankt de heer Kolff namens de bestuursleden de voorzitter voor hetgeen hij voor de vereniging heeft gedaan. Het is een moeilijke tijd geweest, waarin de heer Damme het voorzitterschap bekleedde, maar na zich snel te hebben ingewerkt heeft de Voorzitter voortreffelijke leiding gegeven. De vergadering betuigt door applaus haar instemming met deze woorden.^{6,7}

Voor de Vakafdeling Luchtvaarttechniek heeft dit als gevolg, dat de voorlopig laatste lezing op 20 juni 1942 wordt gehouden door ir. J.C.D. Duyster met als onderwerp: “*Het energieverlies bij koeling van vliegtuigmotoren.*”

K.L.M.-vlieger voor Tribunaal

HILVERSUM. De hoge autoriteit weigerde het fiat executie op de uitspraak van het Goois Tribunaal, waarbij de bekende K.L.M.-vlieger J. B. Scholte uit Bussum veroordeeld werd tot een internering van twee jaar en drie maanden en een boete van f 5000.- De zaak werd hedenochtend nogmaals door de president, Mr. Stutterheim doorgenomen, waarbij weinig nieuwe gezichtspunten naar voren kwamen. Bekende figuren uit de vliegerswereld braken een lans voor hem, en zouden willen trachten hem weer bij de K.L.M. terug te krijgen, na zijn invrijheidstelling, die oorspronkelijk 7 Mei j.l. had moeten plaatsvinden. De gedragingen van deze luchtvaart-pionier waren in oorlogstijd zeer tegenstrijdig. In '39 bedankte hij als lid van de N.S.B., teneinde reserve-officier bij de luchtmacht te kunnen worden, en in '40, na de inval sloot hij zich opnieuw aan. Na nog enige tijd voor de K.L.M. gevlogen te hebben, gezamenlijk met nog enkele collega's, kreeg hij op 23 Juni van '40 bevel zijn “kist” in Duitsland te laten staan, en werden alle K.L.M.-machines in beslag genomen. Op wachtgeld gesteld, trad hij later op als gemachtigde voor de Nederlandse vereniging van luchtvaart, die hij geheel van politieke smetten vrijhield. Daarentegen werd hij opperhopman van de Luchtvaart-W.A., die overigens slechts... vijftig leden telde. Hij gaf aan Frontzorg - en naar Mr. Stutterheim opmerkte is ontspanning voor militairen opdat zij zich later zullen inspannen terwijl hij verantwoordelijk werd gesteld voor de verspreiding van verderfelijke lectuur als “De Joden in Nederland”, hetgeen, naar hij volhield, buiten zijn weten geschiedde. Tenslotte zocht hij bezigheid in een burgemeesterscursus, maar aanvaardde geen benoeming. Het Tribunaal zal ons veertien dagen advies wijzen.

(bron: De Gooi- en Eemlander, 23 mei 1947)

Aansluitend op 15 juli deelt Koning mee aan de algemeen secretaris van de N.V.v.L. dat hij door de verandering in de leiding van de N.V.v.L. “*ontstaan door de benoeming van een gemachtigde van den commissaris voor niet-commerciële verenigingen en stichtingen*”, geen prijs stelt om lid van de vereniging te blijven en dat hij zijn lidmaatschap met ingang van heden als beëindigd beschouwt. Dat houdt tevens in dat Koning zijn functie als voorzitter van de Vakafdelingscommissie Luchtvaarttechniek neerlegt. Deze formele mededeling betekent evenwel niet dat alle activiteiten van de vakafdeling worden stil gelegd.

⁶ N.V.v.L. Concept brief aan J.B. Scholte (13-7-1942).
⁷ N.V.v.L. Ontwerp notulen van de vergadering van het Hoofdbestuur de N.V.v.L. op 13-7-1942.

In de loop van 1942 is het dan geldende reglement van de vakafdeling aanleiding tot een briefwisseling tussen ir. J.W.H. Lambach en Koning. Lambach, werkzaam bij Fokker, komt op voor zijn medewerker ing. W. de Koo, die van het secretariaat van de N.V.v.L. een afwijzing heeft ontvangen op zijn aanvraag voor het lidmaatschap op grond van toepassing van het reglement. De Koo is sinds 1934 werkzaam in de Nederlandse vliegtuigindustrie (resp. Koolhoven, Lambach, opnieuw Koolhoven als chef Tekenkamer). Onder leiding van De Koo is het prototype van de Koolhoven F.K.58 ontwikkeld en gebouwd. Lambach rekent De Koo tot *“onze vooraanstaande jonge luchtvaarttechnici en*

acht hem in het milieu van onze vakafdeling geheel op zijn plaats”. Koning blijft op zijn standpunt staan dat De Koo niet als lid van de vakafdeling kan worden aangenomen, omdat hij niet voldoet aan de eisen die het reglement aan haar leden stelt.

Uit een latere brief van Koiter van 1945 blijkt dat de administratie van hem (hij bedoelt waarschijnlijk van de vakafdeling) goeddeels verloren is gegaan. Dat verklaart waarom er in het archief van de NVvL geen stukken zijn aangetroffen over de periode 1943 tot aan de bevrijding van Nederland en daarover dus ook geen informatie is.

Een windtunnel voor de Vakafdeling Modelvliegtuigbouw?

Een aantal van de (vliegtuig)modelbouwers aangesloten bij de Vakafdeling Modelvliegtuigbouw van de N.V.v.L. is actief betrokken bij wedstrijden. Men loopt aan tegen de vraag hoe de prestaties van hun modellen nog verder kunnen worden verbeterd. De technische commissie van de vakafdeling, bestaande uit ing. J. van Hattum en ing. J.H.D. Blom, zien de oplossing in beproevingen in een speciale voor dit werk geschikte windtunnel, waardoor de mogelijkheid ontstaat de prestaties van de Nederlandse vliegtuigmodellen op te voeren en in internationale wedstrijden hoger te scoren.

Berekend wordt dat de meetplaats een doorsnede van 2,50 m moeten hebben, met een maximale luchtsnelheid van 13 m/sec. Daarvoor zou een motor van 6 pk voldoende zijn. De kosten zouden 5000 gulden bedragen. Het dagelijks bestuur van de N.V.v.L. bespreekt de kwestie in zijn vergadering van 11 februari 1942. De vakafdeling heeft verzocht om 5000 gulden beschikbaar te stellen voor de windtunnel, die dan door de N.V.v.L. moet worden aangeschaft. De windtunnel zou ondergebracht moeten worden bij de TH-Delft of bij de Centrale Organisatie T.N.O. Binnen het dagelijks bestuur zijn de meningen uiteenlopend. Vice-voorzitter jhr. I.L. van den Berch van Heemstede ziet weinig in het plan en vraagt zich af of dit de modelbouw niet *“op een te hoog plan plaatst. Vereist de modelvliegtuigbouw wel een dergelijke wetenschappelijke behandeling?”* Voorzitter Damme heeft evenwel vertrouwen in het nut van een windtunnel en acht de uitgave verantwoord. Hij voegt er aan toe dat de windtunnel niet

alleen voor de modelbouw van belang is maar ook voor studenten van prof. Van der Maas en prof. Burgers. Op de vraag aan Koning of de windtunnel beter op zijn plaats is bij het NLL antwoordt Koning dat er in Amsterdam geen plaats is en dat die bij de TH-Delft beter op zijn plaats is. Het hoofdbestuur van de N.V.v.L. bespreekt de kwestie op 1 april 1942. Daarbij zet Van der Maas uiteen dat hij de windtunnel voor de modellen indirect een voordeel acht voor de grote luchtvaart. Men leidt mensen op in de toepassing van de aerodynamica. Hij stelt voor een kleine commissie te benoemen die de leiding van de windtunnelproeven heeft. Alvorens hierover een besluit wordt genomen zal met T.N.O. contact worden opgenomen. Voor de kosten van de windtunnel zou een beroep kunnen worden gedaan op het Nationaal Luchtvaartfonds. Het besluit wordt daarna echter niet meer genomen, omdat de bestuursleden van de N.V.v.L. aftreden en er gedurende de rest van de oorlog geen bestuur meer is. Bijzonder is dat zeven jaar later drie van de leden van het hoofdbestuur van de vereniging, Blackstone, Damme en Van der Maas, als de zogenaamde BDM-commissie, in opdracht van de Nederlandse regering een advies uitbrengen over de plannen tot uitbreiding van het NLL, in het bijzonder over de nieuw te bouwen windtunnels aldaar.⁸ En daarbij is geen sprake van de beoogde windtunnel voor modelbouwers.

⁸ Boek “50 years of high speed wind tunnel testing in the Netherlands, door Bram Elsenaar (2012).

3

Doorstart op weg naar het zilver

EEN NIEUWE START

Op 17 september 1944 tekent Koningin Wilhelmina te Londen het “Besluit bezettingsmaatregelen”. Hierin wordt bepaald welke bezettingsmaatregelen geacht worden nimmer van kracht te zijn geweest. Hieronder valt ook verordening Nr. 41 van 28 Februari 1941.¹

In mei 1945 is Nederland bevrijd. Het Vorstenhuis keert terug en de N.V.v.L. voert weer het praedicaat “Koninklijke”. Na bijna drie jaren in verkeerde handen te zijn geweest, is de Koninklijke Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart herrezen.

In afwachting van de beslissing van de bevoegde autoriteiten nemen de leden van het dagelijks bestuur van de KNVvL, onder voorzitterschap van dr. ir. M. H. Damme, de leiding van de vereniging weer op zich, die zij in juli 1942 hadden neergelegd. Personeel voor het algemeen secretariaat wordt aangenomen en in juni richt het bestuur zich tot de leden en oud-leden, voor zover deze bekend zijn, met een circulaire en een aanmeldingsformulier.^{2,3}

De Vakafdeling Luchtvaarttechniek zit evenmin stil. Secretaris ir. W.T. Koiter stuurt een oproep aan de leden tot bijwoning van een vergadering van de vakafdelingscommissie op 13 juni 1945. Voormalig voorzitter Koning deelt daar mee door voorzitter Damme van de KNVvL te zijn aangezocht zijn vroegere plaats



in het hoofdbestuur weer in te nemen. De midelen van de vereniging zijn volgens penningmeester ir. J. Luymes grotendeels intact. Besloten wordt dat de vakafdelingscommissie haar werkzaamheden in de oude samenstelling zal hervatten, waardoor Koning weer voorzitter is. De ledenvergadering, gehouden op 4 juli 1945, gaat unaniem akkoord met het voorstel. Na het, zoals de voorzitter het noemt *“kwijnende bestaan van de Vakafdeeling onder andere leiding”* komen uit de ledenvergadering nieuwe initiatieven, zoals het organiseren van excursies en het opnemen van een rubriek “Luchtvaarttechniek” in het opnieuw uit te geven tijdschrift *Avia* van de KNVvL.

¹ http://resources21.kb.nl/gvn/EVDO02/pdf/EVDO02_NIOD05_8578.pdf

² Officieele mededelingen van de KNVvL No. 1, Juni 1945.

³ KNVvL Jaarverslag 1945, 13-6-1946.

Prof. dr. ir.
W.T. Koiter



W.T. Koiter (1914-1997)

Koiter begint in 1931 met zijn studie Werktuigbouwkunde aan de TH-Delft. Hij studeert af in 1936 in de Sectie Technische Mechanica bij prof. Biezeno. Nog voor het beëindigen van zijn studie treedt hij in dienst bij de Rijks Studiedienst voor de Luchtvaart in Amsterdam om in 1938 over te stappen naar de Octrooiraad.

Door de vacature bij de Luchtvaartdienst, ontstaan in verband met het verongelukken van ir. A.G. von Baumhauer in 1939, wordt Koiter gevraagd en bereid gevonden in de loop van 1939 in dienst te treden van de Luchtvaartdienst (Commissie voor Keuring Luchtvaartmaterieel op Schiphol). Vanaf 1943 wordt hij door de Luchtvaartdienst tijdelijk gedetacheerd bij het Nationaal Luchtvaart Laboratorium (NLL). Dat gebeurt een jaar nadat hij zijn proefschrift afrondt, maar weigert een loyaliteitsverklaring te ondertekenen voor de bezetters. Die was verplicht voor studenten die examen wilden doen of ingenieurs die hun proefschrift moesten verdedigen. Kort na de oorlog verdedigt hij als nog zijn proefschrift, met lof.

Vanaf 6 augustus 1945 houdt Koiter kantoor in Huize Labor aan de Westermarkt in Amsterdam, waarbij de Luchtvaartdienst wordt omgedoopt in Rijksluchtvaartdienst (RLD). In die periode richt hij zich op het moderniseren van de luchtwaardigheidsvoorschriften. Dit is tevens (vooralsnog) het adres van het secretariaat van de Vakafdeling.

Als in 1945 bekend wordt dat dr. ir. A. van der Neut, hoofd Sterkteafdeling NLL, zal worden benoemd tot hoogleraar in Delft, bespreken NLL en RLD de mogelijkheid te komen

tot een ruil, waarbij Koiter naar het NLL gaat om Van der Neut op te volgen als leider van de Sterkteafdeling en ir. Plantema (NLL) in dienst treedt van de RLD. Deze ruiling zou alleen plaats vinden wanneer de heer De Winter de RLD zou verlaten. De ruil gaat uiteindelijk niet door omdat De Winter aanblijft bij de RLD. Per 1 mei 1948 wordt Koiter benoemd tot directeur van de afdeling Technische Zaken van de RLD. Die functie zal hij niet lang bekleden; in 1949 wordt hij benoemd tot gewoon hoogleraar in de Technische Mechanica aan de afdeling Werktuigbouwkunde, met een medebenoeming aan de afdeling Vliegtuigbouwkunde.

Op zijn werk als hoogleraar wordt in dit kader niet verder ingegaan.⁴

Koiter ontwikkelt zich als een zeer gezaghebbend wetenschapper en een markante persoonlijkheid. In 1979 gaat hij met emeritaat.

Na zijn overlijden in 1997 plaatst het NVvL-bestuur een overlijdensadvertentie waarin hij wordt genoemd als mede-oprichter van de NVvL.

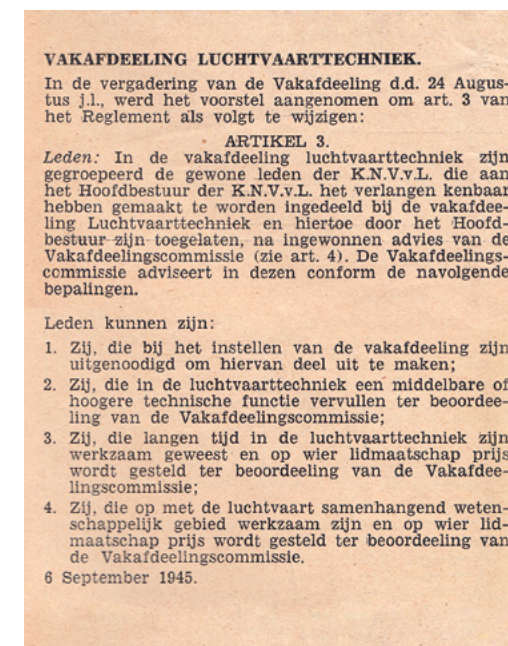
⁴ Zie <http://www.em.tue.nl/history/index.php/3>.



Huize Labor aan de Westermarkt
in Amsterdam

Tevens wordt de mogelijkheid geopperd te publiceren in het blad *De Ingenieur* van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs (KIVI).

Tijdens de ledenvergadering wordt voorgesteld de eisen voor het lidmaatschap te verruimen door ook personen met een middelbaar-technische opleiding/functie tot de vakafdeling toe te laten. De discussie daarover leidt er toe dat de vakafdelingscommissie een voorstel voor een reglementswijziging daarover zal formuleren.



Mededeling in *Avia* 15 september 1945

NVvL-lid ir. Marx vraagt zich af *“of het de bedoeling is dat de voordrachten op hetzelfde plan blijven”*. Het levert enige discussie op, waarbij de voorzitter voorstelt twee soorten voordrachten te houden. Het eerste soort zou ook voor middelbaar-technici *“volledig genietbaar”* moeten zijn. Het tweede soort zou hogere eisen stellen aan *“de ontwikkeling der toeoorders”*, dat minder aantrekkelijk zijn voor middelbaar-technici. Hij voegt er aan toe dat de eerste soort voordrachten niet in *“populaire praatjes”* ontardt. Dr. ir. Van der Neut meent dat alle tot dusverre gehouden voordrachten *“genietbaar”* waren voor MTS-ers.

Het verslag van de ledenvergadering van 4 juli 1945 is buitengewoon kort. Belangrijkste agendapunt is de reglementswijziging (art. 3) over wie als lid kunnen worden aangemerkt. Daarin is nu voorzien dat ook personen die in de luchtvaarttechniek een middelbare technische functie vervullen lid kunnen worden, e.e.a. ter beoordeling van de vakafdelingscommissie. Het oorspronkelijke onderscheid tussen de leden in twee categorieën verdwijnt. Het wijzigingsvoorstel wordt door de leden goedgekeurd. J.W.F. Backer houdt na afloop een causerie over *“Luchtaanvallen op Londen en de bestrijding daarvan”*, waarover in *Avia* van 15 september 1945 een artikel verschijnt.

De uitnodiging tot het bijwonen van de ledenvergadering van de Vakafdeling Luchtvaarttechniek aan de leden op 24 augustus 1945 gaat gepaard met een oproep aan de oud-leden van de KNVvL die als volgt luidt:

“Hoewel U in 1942 lid waart van onze Vereniging Vakafdeling Luchtvaart-techniek, mochten wij dit jaar nog niet uw aanmelding tot lid ontvangen. Daar wij veronderstellen, dat U wederom als lid zult willen toetreden, doch op een of andere manier het U toegezonden aanmeldingsformulier in het ongereede is geraakt, overhandigen wij U invouwe een dergelijk formulier. Gaarne ontvangen wij dit ingevuld van U retour”.

Logo van
de Royal
Aeronautical
Society



Lidmaatschap van zusterinstelling “The Royal Aeronautical Society”

Een brochure van deze organisatie uit 1945 vermeldt over het lidmaatschap van de RAeS het volgende:

“Membership of the Society is not necessarily limited to persons actively engaged in any branch of aeronautics. It is open to everyone, including ladies, interested in aeronautics, to everyone who wishes to keep in touch with aeronautics progress; and the Society offers many privileges to those who want to follow the progress of aviation without necessarily being qualified to become members of its technical grades. Members receive the Journal free as published.”

OVEREENKOMST OVER PUBLICATIES IN DE INGENIEUR

De wens om voordrachten voor de vakafdeling als publicaties op te nemen in *De Ingenieur* leidt tot een gesprek met de heren ir. W. Cool en ir. H. Sangster, algemeen resp. plaatsvervangend algemeen secretaris van het KIVI, dat op 29 augustus 1945 bij het KIVI wordt gevoerd. Het KIVI kent op dit gebied al een samenwerking met de Bond voor Materialenkennis en de Betonvereniging. Daarvan zijn de publicaties in *De Ingenieur* opgenomen als losse bijlagen. Geopperd wordt dat de meest doelmatige oplossing is de voordrachten voor de vakafdeling samen met de aan de redactie aan te bieden artikelen op luchtvaarttechnisch gebied samen te vatten in een periodieke uitgave. Voor de kosten daarvan zal de vakafdeling contact opnemen met het hoofdbestuur van de KNVvL. De vakafdelingscommissie geeft aan dat het mogelijk is dat belangstellende leden van het KIVI in staat worden gesteld de voordrachten bij te wonen. Dit in het licht van de samenwerking tussen vakafdeling en KIVI.

De jaarlijkse kosten voor de publicatie van de voordrachten van de vakafdeling in *De Ingenieur* worden door Koiter geschat op maximaal 700 gulden. Hij verzoekt op 30 augustus het hoofdbestuur van de KNVvL dit bedrag voor de vakafdeling beschikbaar te stellen. Ter toelichting stelt hij dat het blad *Avia* te weinig plaatsruimte biedt en besluit:

“zonder zelfverheffing te mogen opmerken, dat onze vakafdeling, hoewel numeriek niet groot, zeer belangrijk is voor de ontwikkeling van de Nederlandsche Luchtvaart en dat op grond daarvan ons verzoek ernstige overweging verdient”.

Het antwoord van het hoofdbestuur volgt binnen twee weken, waarin wordt aangegeven dat men bereid is het gevraagde bedrag voor de periode van een jaar beschikbaar te stellen.

Kort voor het gesprek met het KIVI verscheint in *Avia* van 1 september 1945 onder de titel “Luchtvaarttechniek” een inleiding geschreven door v. M. (Van Meerten). Hij kondigt daarin aan dat onder deze naam een nieuwe rubriek verscheint in *Avia*,

LUCHTVAARTTECHNIEK

Ter inleiding.

Onder den titel „Luchtvaarttechniek” doet hierbij een nieuwe vaste rubriek haar intrede in „Avia”, welke rubriek, zooals de naam al aanduidt, bijdragen zal bevatten over technisch-wetenschappelijke onderwerpen, welke op den vliegtuigbouw en de luchtvaart betrekking hebben.

Deze rubriek is ingesteld op instigatie en met medewerking van de Vakafdelingscommissie voor Luchtvaarttechniek van de K.N.V.v.L. De redactie van „Avia” zal regelmatig een redelijke plaatsruimte voor de luchtvaarttechniek ter beschikking stellen.

Dit wil evenwel niet zeggen, dat deze rubriek in elk nummer zal voorkomen; een verschijning van ongeveer eenmaal per maand werd voorloopig voldoende geacht en zal dus worden nagestreefd.

Aan ’n rubriek als deze bestaat in Nederland zeker behoefte. Voor een tijdschrift op luchtvaartgebied, geheel gewijd aan de techniek, zoals b.v. de „J. A. S.” in Amerika, de „Journal of the R. A. E. S.” in Engeland en het gewezen „Luftfahrtforschung” in Duitschland, is ons land te klein en daardoor de kring van luchtvaarttechnici te weinig omvangrijk. Toch is het nuttig, dat deze, zij het betrekkelijk kleine, kring van technici a. b. w. over een vast platform beschikt, waarop hij zijn technische denkbeelden kan lozen en eventueel over technisch-wetenschappelijke vraagstukken in het openbaar van gedachten kan wisselen.

Bovendien is het voor de Vakafdeling Luchtvaarttechniek zeer gewenscht, dat deze over een orgaan beschikt, waarin de voor deze vakafdeling gehouden voordrachten kunnen worden gepubliceerd. In principe geschiedt deze publicatie dus nu ook in deze rubriek. Aangezien evenwel het verschijnen van alle voordrachten in extenso, althans voorloopig, wel wat te veel plaatsruimte zou vergen, zal van sommige lezingen in plaats van een uitvoerig verslag een uittreksel worden gepubliceerd. Voor dergelijke gevallen wordt door de V. A. C. nog naar een weg gezocht voor een andere mogelijkheid van volledige publicatie.

Samenvattend zal dus de rubriek Luchtvaarttechniek bevatten: Origineele verhandelingen over luchtvaarttechnische onderwerpen van de voordrachten voor de Vakafdeling Luchtvaarttechniek, hetzij in extenso, hetzij als uittreksel, Eventueel discussies over „brandende” kwesties, voor zoover deze op zuiver technisch gebied liggen. Bovendien stellen wij ons voor in voorkomende gevallen de aandacht te vestigen op bijzondere technische nieuwtjes uit het buitenland en van zeer belangrijke buitenlandsche publicaties een resumé te geven. Ook recensies van eventuele Nederlandsche technische luchtvaartliteratuur kunnen hierin worden opgenomen.

Het spreekt vanzelf, dat deze rubriek niet kan floreeren zonder medewerking van de leden van de Vakafdeling Luchtvaarttechniek. Wij doen dus een beroep op hen om naar hun vermogen mede te werken aan de verzorging ervan. Tevens doen wij een beroep op de directies van instellingen en bedrijven op luchtvaartgebied, om ten aanzien van de toelaatbaarheid van het publiceeren van door een lid van haar personeel gemaakte studies of verhandelingen, een zoo royaal mogelijk standpunt in te nemen. Slechts indien allen samenwerken en we van elkaars ervaringen kunnen leeren en profiteeren, mogen we hopen de Nederlandsche luchtvaart weer op een peil te brengen, waarop zij krachtens haar geschiedenis recht heeft.

Moge deze rubriek een steentje daartoe bijdragen!

v. M.

“die bijdragen zal bevatten over technisch-wetenschappelijke onderwerpen, welke op den vliegtuigbouw en de luchtvaart betrekking hebben. Deze rubriek is ingesteld op instigatie van en met medewerking van de K.N.V.v.L. De redactie van *Avia* zal regelmatig een redelijke plaatsruimte voor de luchtvaarttechniek ter beschikking stellen.”

Hij stelt wel dat voor sommige publicaties die teveel plaatsruimte vergen wordt gezocht naar andere vormen van publicatie. In dit nummer van *Avia* en enkele volgende nummers volgen inderdaad enige artikelen op luchtvaarttechnisch gebied.



UITGAVE AVIA	TITEL EN AUTEUR
01-09-1945	Engelsche luchtwaardigheids-eischen voor verkeersvliegtuigen, door ir. H.C. van Meerten
15-09-1945	Luchtaanvallen op Londen, door overste J.W.F. Backer (RLD) <i>lezing gehouden voor de NVvL-leden op 24 augustus 1945 (zie bijlage2)</i>
01-11-1945	De Engelsche sterktevoorschriften van 1945 voor civiele vliegtuigen (deel 1), door ir. J.C.D. Duyster
15-11-1945	De Engelsche sterktevoorschriften van 1945 voor civiele vliegtuigen (deel 2), door ir. J.C.D. Duyster
01-12-1945	Turbine- of zuigermotor? door ir. H.C. van Meerten
15-12-1945	De landing van moderne vliegtuigen, door ir. L.L. Th. Huls
15-01-1946	Engelsche luchtwaardigheids-eischen voor civiele vliegtuigen, door ir. H.C. van Meerten

^ V.l.n.r. de heren Geudeker (NIV), Beeling (Fokker), Van der Maas (NIV), Vos (Fokker), Koiter, Huls en Klapwijk (NIV), poserend voor de mock-up van de Fokker P-1 omstreeks 1946

Contributieregeling

Het hoofdbestuur van de KNVvL stelt dat de jaarcontributie van gewone leden (van de KNVvL) 4,50 gulden bedraagt. Daarboven zijn zij een contributie aan een club (vakafdeling) verschuldigd. De 4,50 gulden wordt dus gezien als een soort bondscontributie. Dat is voor de leden van de vakafdeling Luchtvaarttechniek niet het geval. Voor 4,50 gulden is men lid, ontvangt gratis *Avia* en op korte termijn de speciale uitgave van *De Ingenieur*. Het lijkt het hoofdbestuur billijk de leden van de vakafdeling een hogere contributie te laten betalen. De kwestie over de publicatie van voordrachten is het belangrijkste agendapunt op de ledenvergadering van de vakafdeling op 29 september. Besloten

wordt akkoord te gaan met een contributieverhoging van 2,50 gulden voor de leden van de vakafdeling, waarmee een deel van de publicatiekosten voor *De Ingenieur* worden gedekt. Het dagelijks bestuur van de KNVvL verhoogt eind 1945 op eigen initiatief dit bedrag tot 3,50 gulden, waardoor de totale contributie 8 gulden gaat bedragen⁵. De Vakafdelingscommissie gaat daarmee akkoord⁶. Eind december besluit de Groep voor Luchtvaarttechnische Wetenschap de contributie voor 1947 te verhogen tot 12 gulden (10 gulden KNVvL en 2 gulden voor de groep).

⁵ Brief van de KNVvL aan Koiter d.d. 17-12-1945.

⁶ Brief van Koiter aan de KNVvL d.d. 11-1-1946.

Ir. J. Ruys
(Avia 1947)

Kop van artikel
in Avia van
1 augustus 1948
geschreven door
ir. Ruys

Tot eind 1946 vervult ir. L.L.Th. Huls namens de Vakafdeling Luchtvaarttechniek de functie van technisch redacteur voor Avia. Koning formuleert zijn dank daarvoor aan hem als volgt:

“Namens de Vakafdeling Luchtvaarttechniek dank ik U voor de wijze waarop U Uw taak in deze vervuld hebt en voor de vele moeite die U zich gegeven hebt om er toe bij te dragen iets goeds van A.V.I.A. te maken.”



Huls wordt een jaar later als technisch redacteur van Avia opgevolgd door ir. J. Ruys, hoewel de acceptatie van deze functionaris door het bestuur van de Vakafdeling Luchtvaarttechniek enige tijd in beslag neemt.⁷

VERRUIMING ACCEPTATIE VAN NIEUWE LEDEN

In Avia van 15 september 1945 is artikel 3 van het gewijzigde reglement gepubliceerd over wie in aanmerking komen voor het lidmaatschap van de vakafdeling luchtvaarttechniek, naar aanleiding waarvan velen zich schriftelijk wendden tot de secretaris met de vraag of men lid kan worden van die vakafdeling. Daarover wordt nogal wat correspondentie gevoerd waarvan de onderstaande brief van een 21 jaar oude mijnwerker uit Heerlen aan Koiter een bijzonder voorbeeld is:

“Men,
Bij deze deel ik U mede dat ik U brief heb ontvangen. U schrijft dat ik niet in aanmerking kom voor de vakafdeling Luchtvaarttechniek wat mij zeer erg spijt. Nu moet ik U eens vragen, waar ik nu nog wel in aanmerking kan voor komen?”

Ook wou ik U eens vragen of ik ook niet in aanmerking voor de R.Ae.J. [Journal of the Royal Aeronautical Society] zoals beschreven staat in Avia no 4.
Inmiddels teken ik, J.J. Boonstra”

Ook opmerkelijk is dat ir. S.P.J.A. van Hoogstraten, oud-lid van de Octrooiraad, mede-oprichter van de KNVvL en vanaf 1907 actief lid geweest van de Commissie Technische Zaken van de KNVvL (zie hoofdstuk 1), niet in aanmerking komt voor het lidmaatschap van de Vakgroep Luchtvaarttechniek.⁸

Naar aanleiding van de oproep van de heer Geudeker in Avia geven zich een tiental personen op voor het lidmaatschap van de Royal Aeronautical Society, waardoor zij het blad Journal of the Aeronautical Society ontvangen.

Op 27 oktober 1945 komen de leden van de Vakafdeling Luchtvaarttechniek bijeen bij het NLL in Amsterdam, waar drie sprekers inleidingen verzorgen over het aantal vereiste baanrichtingen op Schiphol. Ook de leden van de Vliegtuigbouwkundige Studievereniging (Delft) worden uitgenodigd, waarvan er een aantal aanwezig is. De secretaris van de VSV bedankt achteraf schriftelijk voor het mogen bijwonen van de lezing en biedt daarbij zijn excuses aan omdat:

“enige leden van onze Vereniging, die te laat de zaal binnenkwamen en daardoor de lezing stoorden. Wij zullen ons uiterste best doen, dergelijke onaangenaamheden voortaan te vermijden”.⁹

Na afloop van de inleidingen wordt een gezamenlijk bezoek gebracht aan Schiphol en aan de daar aanwezige DC-4 vliegtuigen. Het zal de leden van de vakafdeling niet ontbreken aan activiteiten, want kort daarop worden zij uitgenodigd voor een causerie in het American Hotel in Amsterdam op 7 november, waar Squadron Leader H.R. Allen (RAF) spreekt over de “Battle of Britain”.

In november 1945 legt de KNVvL de vraag voor aan de voorzitter van de Vakafdeling Luchtvaarttechniek of de leden van de Vliegtuigbouwkundige Studievereniging alsmede de heren De Roode en Moeshart, gespecialiseerd in luchthavenvraagstukken en luchtverkeersbeveiliging, niet zouden kunnen worden opgenomen in de betreffende vakafdeling. De KNVvL meent dat het in zijn lijn zou liggen de Vakafdeling Luchtvaarttechniek “een breder arbeidsveld te geven en over te gaan tot het vormen van groepen of clubs”. Deze zouden zelf een selectie voor haar leden kunnen toepassen, waardoor via deze groepen meer personen de gelegenheid krijgen lid te zijn van de vakafdeling Luchtvaarttechniek.

In reactie op het voorstel van de KNVvL deelt de Vakafdelingscommissie Luchtvaarttechniek mee geen bezwaar te hebben de vakafdeling te verruimen met enkele groepen “van uit eenlopende ontwikkeling”. De kwestie wordt



Ir. Samuel Pieter Jacob Anne van Hoogstraten

Werktuigkundig ingenieur (Delft). Lid Octrooiraad. Zelfstandig adviseur in octrooizaken en mede-oprichter van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart. Geboren te Utrecht 28 september 1880. Overleden te Den Haag 19 maart 1953.¹⁰

in de ledenvergadering van 2 februari 1946 besproken¹¹ waarna daarover wordt besloten in de ledenvergadering van 2 augustus 1946 door middel van een reglementwijziging. De vakafdeling bestaat daarmee uit verschillende groepen, clubs e.d. die zich alle op het gebied van de luchtvaarttechniek bewegen en waar de Vakafdeling Technische Wetenschap deel van uitmaakt. Voor deze nieuwe vakafdeling moet ook een bestuur worden aangewezen. De vroegere vakafdelingscommissie stelt zich hiervoor kiesbaar.¹² In december 1946 maakt de Vliegtuigbouwkundige Studievereniging ‘Leonardo da Vinci’ in Delft deel uit van de vakafdelingscommissie, vertegenwoordigd door de heer P. Buys.

In 1948 wordt de vakafdeling voor het eerst geconfronteerd met afzeggingen van een aantal leden. Elk van die leden ontvangt een brief met het verzoek hun afzegging te motiveren. De meeste reacties zijn financieel van aard, maar ook de plaats van de te houden lezingen (Amsterdam) wekt bezwaren op.

Overlijdensbericht
Van Hoogstraten
(Avia 2 april 1953)

⁷ Brief van Koiter aan KNVvL d.d. 24-12-1947.

⁸ Brief van S. van Hoogstraten aan de secretaris van de Vakafdeling Luchtvaarttechniek d.d. 8-10-1945.

⁹ Brief VSV TH-Delft aan bestuur Vakafdeling Luchtvaarttechniek d.d. 30-10-1945.

¹⁰ Inventaris familiearchief Van Hoogstraten, Nationaal Archief.

¹¹ Brief van Koiter aan de KNVvL d.d. 11-1-1946.

¹² KNVvL Vakafdeling Luchtvaarttechniek groep voor Luchtvaarttechnische Wetenschap, Uitnodiging 21-10-1946.

STUDIECOMMISSIE VOOR LUCHTWAARDIGHEIDS-VOORSCHRIFTEN

Tijdens de ledenvergadering van de vakafdeling op 15 december 1945 wordt besloten tot de instelling van een studiec ommissie voor luchtwaardigheidsvoorschriften¹³. De leden van deze commissie zijn: Prof. dr. ir. A. van der Neut (voorzitter), ir. J.C.D. Duyster (secretaris), E.A. Driessen, ir. C.A.F. Falkenhagen, dr. ir. W.T. Koiter, ir. A.J. Marx, ir. H.C. van Meerten, ir. F.J. Plantema en H. Westerhuis.

De commissie zal zich bezig houden met de bestudering van en discussie over de luchtwaardigheidsvoorschriften voor vliegtuigen en eventueel hierin aan te brengen wijzigingen. De leden hebben uitsluitend zitting als particuliere personen en hun opvattingen zijn geheel voor eigen verantwoordelijkheid. De reiskosten voor de leden komen voor rekening van de KNVvL.¹⁴ De vakafdeling verzoekt de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst alle rapporten inzake de vergelijking tussen de Nederlandse concept luchtwaardigheidsvoorschriften van 1940 met de huidige buitenlandse voorschriften en het door het NLL in opdracht van de RLD opgestelde Engelse overzicht van de “Asymetrische beweging van een vliegtuig bij het uitvallen van een motor in de start” aan de leden van de studiec ommissie toe te zenden. De samenstelling van de commissie is aanleiding voor een reactie van de directie van de N.V. Koninklijke Maatschappij De Schelde in Vlissingen. Het bedrijf ziet zich daarin niet vertegenwoordigd en zou ir. H. Schipper van het bedrijf graag aan de ledenlijst zien toegevoegd.¹⁵ De vakafdeling reageert op dit verzoek door aan te geven dat de leden niet benoemd zijn als vertegenwoordigers van bepaalde instanties of ondernemingen maar op grond van hun persoonlijke kennis en ervaring m.b.t. de luchtwaardigheidsvoorschriften. Overigens vindt de vakafdeling verdere uitbreiding van de commissie ongewenst.¹⁶

Al snel na de oprichting van de studiec ommissie constateert die commissie dat de luchtwaardigheidsvoorschriften inzake elektrische uitrusting eveneens moeten worden bestudeerd, waarvoor een subcommissie *Electrische Uitrusting* wordt ingesteld. Uiteindelijk worden 10 subcommissies ingesteld.¹⁷

Een van de eerste voorstellen van de studiec ommissie arriveert op 9 december 1946 bij de secretaris van de Groep voor Luchtvaarttechnische Wetenschap. Het voorstel behelst het algemeen toegankelijk maken van alle rapportages door diverse luchtvaartbedrijven in Nederland over technische onderzoeken en metingen en deze op een centraal punt te verzamelen. Het bestuur van de groep besluit het voorstel over te nemen, waarna Koning als voorzitter de kwestie aan de directies van Fokker, KLM, NLL, RLD, LSK, MLD en NIV voorlegt. Hij stelt voor dat de rapportages centraal bij het NLL worden verzameld, waar een register zal worden bijgehouden dat ter beschikking zal worden gesteld aan de deelnemers. De meeste bedrijven antwoorden medewerking te willen verlenen, mits de rapportages niet aan geheimhouding onderhevig zijn. Curieus is de (uiteraard) eveneens positieve reactie van het NLL, ondertekend door Koning als directeur. Het antwoord van Fokker (ir. W. Beeling) laat op zich wachten tot 11 augustus 1947. In een lange brief zegt hij te twijfelen aan de oprechte bedoelingen, verwijzend naar een gesprek in januari 1944 over openheid van onderzoeksresultaten in het kader van het *“bespreken van de problemen van de toekomst”*. De KLM heeft niet geantwoord op de brief.

Het werk van de studiec ommissie wordt in 1949 stopgezet op verzoek van de Rijksluchtvaartdienst, *“omdat men er zich over wilde beraden op welke wijze in de toekomst nieuw op te stellen voorschriften tot stand zullen komen.”*¹⁸

HULPVRAAG VAN HET INSTITUUT VOOR SCHRIFTELIJK LUCHTVAART ONDERWIJS (ISLO)

Het instituut biedt een opleiding voor “Vliegtuigbouwkundige” aan, gelijk aan de MTS-opleiding (later HTS genoemd). Enkele (oud-) medewerkers van het Nationaal Luchtvaartlaboratorium (ir. Slotboom, ir. Lucassen, ir. Schering en ir. Van der Vooren) zijn medewerkers van het instituut. De studieleiding berust bij ir. Legger, die op advies van Koning voor die taak is voorgedragen. In 1946 legt het instituut aan de vakafdeling Luchtvaarttechniek de vraag voor of de vakafdeling bereid zou zijn periodiek examens voor het instituut af te nemen dan wel zodanig te organiseren dat daarop voldoende controle kan worden uitgeoefend. Eventueel samen met het KIVI. Reden van dit verzoek is dat het instituut aangeeft dat op het gebied van de technische luchtvaartexamens nog weinig geregeld is.

De vakafdelingscommissie is bereid het ISLO te helpen en verzoekt het onderzoek naar de uitvoering daarvan in handen te geven van prof. dr. ir. A. van der Neut. Deze reageert daarop instemmend, maar vindt dat het ISLO, die zijn cursisten laat afstuderen op MTS-niveau, zijn studiepakket zou moeten aanpassen aan de behoeften die daaraan bestaan binnen de bedrijven waar luchtvaarttechniek wordt toegepast.

Een commissie wordt opgericht waarvan de leden afkomstig zijn uit de diverse schakeringen van de luchtvaarttechniek: Prof. dr. ir. A. van der Neut, ir. Van Buuren, A.H. Geudeker, B.C.F. Eyler s en C.G. de Kat.

De opdracht van de commissie luidt: *“Onderzoek van de mogelijkheden tot instelling van een examen voor vliegtuigbouwkundigen en van te stellen exameneisen, waaraan cursisten van instellingen voor schriftelijk onderwijs in de Luchtvaarttechniek kunnen*



deelnemen. Zo mogelijk ware te komen tot een door de Inspectie voor het Nijverheidsonderwijs af te nemen examen.”

De commissie komt in 1949 niet meer bijeen. Bij gebrek aan medewerking van de opleidingsinstituten heeft het geen zin de werkzaamheden voort te zetten en onder deze omstandigheden wordt overwogen de commissie op te heffen. In 1951 komt de kwestie opnieuw aan de orde in de ledenvergadering van 15 maart van de vakafdeling. Van der Neut onderstreept dat de examens waar het ISLO op doelt eerder bestemd zijn voor lagere luchtvaarttechnici, terwijl in het kader van de vakafdeling *“slechts behartigd worden de belangen van op zijn minst middelbare technici”*.

¹³ Brief van Koning en Koiter aan div. luchtvaartinstanties d.d. 17-12-1945.

¹⁴ Brief van KNVvL aan Koiter d.d. 21-1-1946.

¹⁵ Brief van “De Schelde” aan het secretariaat van de vakafdeling Luchtvaarttechniek d.d. 3-1-1946.

¹⁶ Brief van Koiter aan “De Schelde” d.d. 11-1-1946.

¹⁷ Brief van Duyster aan Koiter d.d. 17-12-1947.

¹⁸ Jaarverslag Vakafdeling over 1949 d.d. 2-3-1950.

EERSTE BUITENLANDSE SPREKERS

Naast Nederlandse sprekers nodigt de vakafdeling voor het eerst ook buitenlandse sprekers uit. In 1946 zijn dat Group Captain R.N. Liptrot over “The development of helicopters” en Sir Ben Lockspeiser over “Progress in Aeronautics”. Ook het KIVI organiseert voordrachten op luchtvaartgebied. Op 27 mei 1946 spreekt Air Commodore Frank Whittle over gasturbines, een onderwerp dat een stormachtige ontwikkeling doormaakt in het buitenland. Whittle bezoekt de volgende dag het NLL met een lid van de vakafdelingscommissie Luchtvaarttechniek, waar hij o.a. kennismakt met de lage snelheidswindtunnels.



Commodore Frank Whittle, in uniform, met o.a. ir. A. de Lathouder (rechts) bij de Lage Snelheid Tunnel van het NLL

In 1947 organiseert de vakafdeling weer twee lezingen met buitenlandse sprekers. Op 17 april spreekt prof. dr. D.R. Hartree over “Application of E.N.I.A.C.”¹⁹ (in de aankondiging genoemd “*de mysterieuze Amerikaansche elektronen-rekenmachine*”) to laminar boundary flow in a fluid”.

Op 1 mei spreekt A. Fage van het Britse National Physical Laboratory (NPL) over “Work of the Aerodynamic Division N.P.L.”. De voorbereidingen voor het houden van deze lezing en de correspondentie daarover nemen bijna een jaar in beslag. Fage bezoekt ook de TH-Delft en spreekt daar op 29 april voor de studenten van ‘Leonardo da Vinci’ over “Problems of High-Speed Flight”.

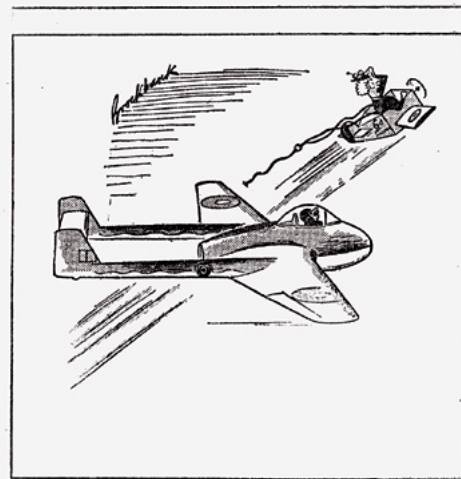
Causerieën A. Fage

De heer A. Fage van de Aerodynamics Division van het National Physical Laboratory in Teddington (England) zal enkele causerieën in ons land houden.

Op Dinsdag 29 April a.s. spreekt de heer Fage voor de Vakafdeling Luchtvaarttechniek der KNVvL, groep „Vliegtuigbouwkundige Studievereniging” over „Problems of high-speed flight”. De bijeenkomst wordt gehouden in het gebouw voor Werktuig-, scheeps- en vliegtuigbouwkunde, Nieuwelaan 76, Delft. Aanvang 20 uur. Ook toegankelijk voor niet-leden van de Vakafdeling Luchtvaarttechniek.

Een inleidende voordracht over dit onderwerp wordt gehouden door prof. dr. J. M. Burgers op Woensdag 23 April om 20 uur in hetzelfde gebouw.

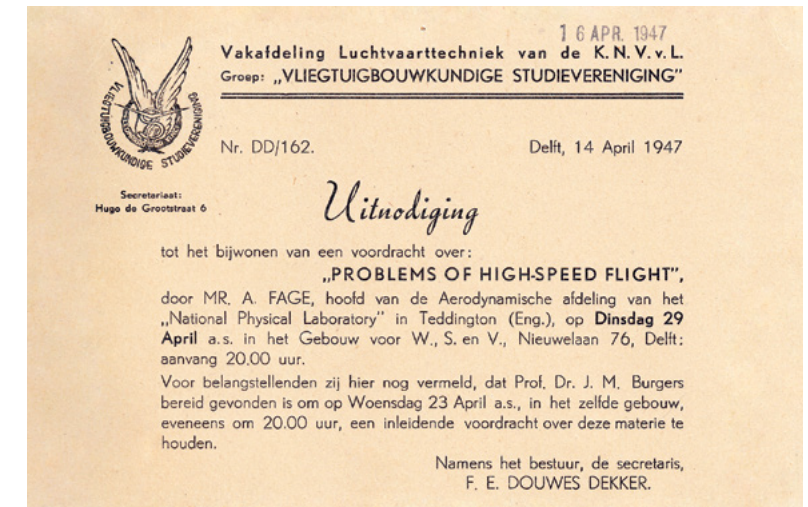
Op Donderdag 1 Mei spreekt de heer Fage eveneens voor de Vakafdeling Luchtvaarttechniek in het gebouw van het Nationaal Luchtvaart Laboratorium, Sloterweg 145, Amsterdam. Het onderwerp is dan „The work of the Aerodynamics Division N.P.L.” Aanvang 20 uur.



¹⁹ De ENIAC was een computer gebouwd voor het Amerikaanse leger en voltooid in 1946. Daarmee was de ENIAC de tweede elektronische computer die gebouwd werd, na de Britse Colossus. De naam is een afkorting en staat voor Electronic Numerical Integrator Analyzer Computer. (bron: Wikipedia)

Tijdens de vergadering van de vakgroep op 4 juni 1947 worden andere buitenlandse sprekers genoemd die zullen worden uitgenodigd, zoals prof. Ackeret, prof. Von Kármán en dr. Bennet. In de komende jaren zullen nog vele andere buitenlandse sprekers de NVvL-lezingen verzorgen.

De vergoeding van de reiskosten van buitenlandse sprekers wordt mogelijk gemaakt door de KLM, die kosteloos aan buitenlandse sprekers een vliegticket ter beschikking stelt. Na 1993 wordt deze regeling opgeheven omdat de KLM de kosten op een andere wijze intern is gaan verrekenen.



Voorstellen van het lid ir. Duyster over de vergaderingen

De vergadering van de Groep voor Luchtvaarttechnische Wetenschap van 22 januari 1947 (bij het NLL) is aanleiding voor Duyster schriftelijk enkele voorstellen te doen, omdat hij daar tijdens de vergadering geen gelegenheid voor kreeg.

Hij verzoekt o.a. “*de avondvergaderingen te vervroegen en te stellen op 7.30 uur precies zonder “professoraal” kwartiertje.*” Naar aanleiding van de kou gedurende die vergadering stelt hij voor: “*de gordijnen juist wel te laten*

hangen en gedurende den geheelen dag gesloten te houden, daarbij met eenvoudige hulpmiddelen de onderzijde der gordijnen zodanig te fixeeren, dat de warme lucht van de radiatoren niet tusschen ramen en gordijnen kan komen.”

Of Duyster ooit antwoord op zijn voorstellen heeft gekregen is niet te vinden in het archief. Wel dat de daaropvolgende voordracht om 20.00 uur is begonnen.

Space Travel

De hoofdredacteur van *Avia*, H. Kosman, schrijft in juli 1948 aan Van Meerten dat de redactie van *Avia* correspondentie heeft gevoerd met A.J.L. Beckers in Maastricht, die een Nederlandse afdeling wil oprichten van de American Society for the Promotion of Space Travel. Kosman schrijft: “*De onderneming lijkt ons nogal fantastisch, temeer daar de heer Beckers geen fundamentele kennis op lucht-*

vaartgebied bezit en, hoewel te goeder trouw, reeds veel dingen heeft aangepakt zonder die tot een goed resultaat te brengen. We hebben hem aangeraden zijn plannen te laten varen, en zo hij dat per sé niet wil doen, zich eens met U in verbinding te stellen. Het is dus mogelijk, dat U nog een briefje van hem krijgt, en wij zouden het zeer op prijs stellen indien U hem dan Uw opinie wilt geven.”

Uitnodigingskaart
lezing Fage

PUBLICATIES IN LUCHTVAARTTECHNIEK

De eerste afspraken tussen de uitgever van *De Ingenieur* en de Vakafdeling Luchtvaarttechniek van de KNVvL monden in maart 1946 uit in een (ontwerp) overeenkomst tussen *De Ingenieur* en de KNVvL.

Daaruit blijkt dat eens in de zes weken als orgaan van de vakafdeling Luchtvaarttechniek in *De Ingenieur* een bijblad zal worden opgenomen. De bijbladen worden toegezonden aan de leden van de vakafdeling. De KNVvL betaalt daarvoor aan de uitgever aanvankelijk jaarlijks 1.000 gulden. Als redacteur van het bijblad, met de naam *Luchtvaarttechniek*, is aangewezen ir. T. van Oosterom. Het bijblad bevat technische artikelen, geen huishoudelijke mededelingen. In november 1947 vindt daarover een onderhoud plaats tussen ir. Sangster, algemeen secretaris van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs, en ir. Koning, voorzitter van de VAC Luchtvaarttechniek, vergezeld van J. Montauban van Swijndregt.

Aan 200 leden van deze vakafdeling wordt het bijblad *Luchtvaarttechniek* gratis toegezonden, waarvan de KNVvL 1.380 gulden per jaar aan het instituut moet betalen. Sangster brengt in het onderhoud naar voren, dat de kosten aan de uitgave van dit blad verbonden, sterk zijn gestegen en dat alleen voor het afdrukken, het verstrekken van 200 overdrukken, honorarium redacteur en algemene kosten de uitgaven op 3.600 gulden per jaar kunnen worden gesteld. Papier en zetkosten zijn hierbij niet inbegrepen. Het instituut neemt deze al direct voor zijn rekening, daar het er op gesteld is deze rubriek in *De Ingenieur* eenmaal per maand te plaatsen.

Van de zijde van de KNVvL wordt naar voren gebracht, dat een uitgave van 3.600 gulden voor dit doel door de vereniging niet betaald kan worden. Ir. Sangster stelt daarop voor, dat de KNVvL voor 1948 2.200 gulden zal bijdragen. De leden van de Vakafdeling Luchtvaart-

techniek betalen een jaarlijkse bijdrage van tien gulden en ontvangen eveneens *Avia*. Koning meent dat wellicht vele leden geen prijs zullen stellen op het ontvangen van *Avia*.²⁰

Uiteindelijk doet het KIVI een verzoek de bijdrage vast te stellen op 2.780 gulden. Het is de bedoeling van het instituut, de KNVvL ook voor een vrij groot deel te laten participeren in de onkosten van de uitgave van dit bijblad, zoals dit in *De Ingenieur* wordt opgenomen en zich niet te beperken tot het vergoeden van enige algemene kosten en de kosten van het verspreiden van het aparte bijblad aan de leden van de Vakafdeling Luchtvaarttechniek.

Er gaan stemmen op welke zich afvragen of deze uitgave voor de KNVvL wel verantwoord is. Na ampele discussie acht men dit wel het geval, doch het bedrag moet de 2.100 gulden niet overschrijden. Eventueel zouden zij, die *De Ingenieur* reeds ontvangen, het bijblad niet nog eens behoeven te krijgen.²¹

De financiële regelingen tussen vakafdeling, KIVI en de KNVvL zijn daarna nog een aantal malen aangepast.

In verband met zijn grote verdiensten voor het luchtvaartonderzoek wordt aan prof. ir. T. van Oosterom in 1967 door het KIVI de Speurwerkmedaille 1967 uitgereikt. In 1985 volgt de benoeming van Van Oosterom tot erelid van het KIVI. Deze onderscheidingen vormen tevens de bekroning op zijn werk als redacteur van het door het KIVI uitgegeven blad *Luchtvaarttechniek* over de periode 1946 - 1972. Van dit blad zijn uiteindelijk meer dan 130 edities verschenen met vele kwalitatief hoogwaardige artikelen op het gebied van de luchtvaarttechniek.

DE PRODUCTIEVE JAREN TOT HET ZILVEREN JUBILEUM

Het bestuur van de vakafdeling bestaat ultimo 1948 uit ir. C. Koning (voorzitter), F.E. Douwes Dekker (namens de VSV 'Leonardo da Vinci') en ir. H.C. van Meerten (secretaris). Koiter wordt lid van het bestuur van de Groep voor Luchtvaarttechnische wetenschap, naast de leden Holterman en Luymes.

De Groep Vliegtuigbouwkundige Studievereniging 'Leonardo da Vinci', met 184 leden, kan in 1948 terugzien op een groot aantal geslaagde activiteiten. Hoogtepunt is het Hélicoptère-congres in Delft op 21 februari 1948 met 250 deelnemers, welk congres door de leden van beide groepen van de vakafdeling in zijn geheel wordt bezocht. Sprekers daarbij zijn dr. J.A.J. Bennett (Gyrodyne), ir. L.L.Th. Huls (NIV) en jhr. kol. P.J. Six (Hélicoptère van ir.



A.G. von Baumhauer). Velen uit de Nederlandse luchtvaartwereld zijn aanwezig, waaronder de heren Plesman (KLM), Beeling (Fokker), Koiter en Schipper (RLD), Koning en Marx (NLL), Van Houwelingen (PTT) en Maan (ministerie van Landbouw).



^
Kop van artikel in *Avia* van 15 maart 1948

<
Verslag over 1948 in het Kerstnummer van *Avia* (1948)

²⁰ KNVvL: Agenda van de vergadering die 20-11-1947 zal worden gehouden.

²¹ KNVvL: Beknopte notulen van de vergadering van het Hoofdbestuur 20-11-1947.

Avia van 15 maart 1948 vermeldt in een hoofd-artikel dat, gezien de grote opkomst voor dit congres, de belangstelling voor hefschroef-vliegtuigen in Nederland zeer groot is geworden. Wellicht doordat “een Sikorsky S-51 sedert het vorig jaar Augustus de lucht vooral in de buurt van Ypenburg onveilig maakt”.

De samenwerking tussen de beide groepen wordt intensiever. Over en weer bezoeken leden van iedere groep elkaars lezingen. Leden van de groep ‘Leonardo da Vinci’ ontvangen eveneens *Luchtvaarttechniek* als bijblad van *De Ingenieur*.



J. Montauban van Swijndregt (links) en P.J. Yperlaan (rechts)



Bij de KNVvL treedt op 1 juni 1949 de heer J. Montauban van Swijndregt af als algemeen secretaris. Hij wordt opgevolgd door P.J. Yperlaan. Vanaf het begin van de Groep voor Luchtvaarttechnische wetenschap heeft Van Swijndrecht namens de KNVvL vrijwel alle correspondentie met de groep gevoerd. Op 10 november 1949 maakt Yperlaan kennis met het bestuur van de Groep voor Luchtvaarttechnische wetenschap, tijdens een gemeenschappelijke maaltijd in “Die Port van Cleve” te Amsterdam.

De discutabele naam van de Groep voor Luchtvaarttechnische wetenschap is aanleiding voor het bestuur die naam te wijzigen. Reden daarvan is dat in de praktijk blijkt dat het vooral tegenover buitenlanders moeilijk is de aard van de vereniging aan te duiden of te vertalen, ook al omdat volledigheidshalve de toevoeging van de Vakafdeling Luchtvaarttechniek van de KNVvL feitelijk onontbeerlijk is. Op voorstel van het bestuur wordt tijdens de ledenvergadering van 16 maart 1950 besloten de naam van de Groep te wijzigen in die van: “**Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek**”.²²

Het bestuur is van mening dat de nieuwe naam beter overeenkomt met de richting waarin de vereniging zich de laatste jaren ontwikkeld

heeft en in het bijzonder ook met het wat ruimere karakter van de voordrachten, waaraan wat minder wetenschappelijke eisen worden gesteld dan in de eerste jaren van het bestaan van de vereniging.

Dit besluit noodzaakt tot wijziging van de statuten. Het hoofdbestuur van de KNVvL heeft geen bezwaar tegen de naamswijziging.²³ Op een uitgaande brief van 7 juni 1950 staat voor het eerst de nieuwe naam vermeld in het briefhoofd.

In dat jaar treedt de Vakafdeling Luchtvaarttechniek toe tot de Nederlandse Mechanica Commissie, waarbij namens de vakafdeling Koning als vertegenwoordiger is aangewezen.

Dr. ir. J.H. Greidanus, lid van de NVvL, gooit in augustus 1950 een steen in de betrekkelijk stille “NVvL-vijver”. Hij begint zijn uit ruim vier pagina’s bestaande getypte brief aan bestuur en leden met de volgende volzinnen:

VAKAFDELING LUCHTVAARTTECHNIEK

De Groep voor Luchtvaarttechnische Wetenschap te Amsterdam heeft haar naam gewijzigd in „Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek”.

“Vervuld van zorg over de toekomst van de Luchtvaarttechniek in Nederland en philosopherend over mogelijkheden om verbetering in de vooruitzichten te brengen, zijn de gedachten van ondergetekende ook terecht gekomen bij de Ned. Ver. v. Luchtvaarttechniek. De prestaties in beschouwing nemend, die deze vereniging de laatste jaren verrichtte, heeft het bij hem reeds lang in vage vorm aanwezige gevoel zich aanzienlijk verscherpt, dat de activiteit van de Vereniging in ruime mate dezelfde be-treurenswaardige matheid vertoont, die de gehele vliegtuigbouwkunde in Nederland op dit ogenblik kenmerkt, een matheid en

^
Aankondiging naamswijziging in Avia van 15 mei 1950

Mystiek in de luchtvaart

Verschillende leden van de Groep voor Luchtvaarttechnische Wetenschap, waarvoor de huidige Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst J. W. F. BACKER op 1 April j.l. het bovengenoemde bijzondere onderwerp behandelde, bleken zich van tevoren, doordat zij verband hadden gezocht tussen het onderwerp en de datum der voordracht, voor het dilemma te zien gesteld de vergadering al of niet te bezoeken.

Dat de belangstelling groot was, groter zelfs dan bij de in de laatste tijd gehouden voordrachten, moge een bewijs zijn voor de juistheid waarmee onze luchtvaarttechnici plegen te oordelen en te beslissen. Zij, die niet aanwezig waren, hebben veel gemist, te meer omdat de redactie van Luchtvaarttechniek geen mystici onder haar medewerkers telt en diensgevolge in dit geval niet bij machte is een verslag uit te brengen, dat de mystiek in de luchtvaart ook maar enigszins toegankelijk maakt.

De vergadering, die ditmaal in de „Port van Cleve” te Amsterdam plaats vond, werd voorafgegaan door een gemeenschappelijke maaltijd onder presidium van de voorzitter ir C. KONING, die de moeilijke taak om de aanwezigen in de geschikte sfeer te brengen voor het volgen van de voordracht, glansrijk vervulde.



^
Kort verslag over de lezing “Mystiek in de luchtvaart”, uit *Luchtvaarttechniek*, 28 mei 1948

<
J.W.F. Backer, de spreker tijdens de lezing op 1 april 1948, directeur-generaal Rijksluchtvaartdienst

Locaties voor het traditionele diner en voor de lezingen



Restaurant Die Port van Cleve



Motel Amsterdam



NLL-gebouw

In 1947 start het bestuur met de traditie om voorafgaande aan de te houden lezing de spreker uit te nodigen om samen met de bestuursleden te gaan dineren. De bestuursleden betalen hun maaltijd uit eigen zak en houden de spreker vrij. De keuze van de restaurants is een pragmatische; op loopafstand van het kantoor van Koiter bij de Westermarkt ligt “Die Port van Cleve” aan de Oudezijds Voorburgwal. Dit restaurant heeft vanaf 1947 ruim 21 jaar klandizie gehad aan de vereniging.

Pas in 1968 kiest het bestuur een ander restaurant, in verband met het parkeerprobleem in de binnenstad en het tijdverlies. Voortaan dineert men in Motel Amsterdam,

aan de Sloterweg in Amsterdam op loopafstand van het NLR. De naam van dit motel is later gewijzigd in Pullman Hotel, gelegen aan de Oude Haagseweg.

Met de traditie om voorafgaande aan een vergadering met de spreker te dineren wordt eind 2006 om organisatorische redenen gebroken. Voortaan wordt voorafgaande aan de lezing in de zaal een broodmaaltijd verstrekt. Het NLL-gebouw aan de toenmalige Sloterweg in Amsterdam, waarop achter de grote ramen op de eerste etage zich de zaal bevindt waar de lezingen voor NVvL-leden hebben plaatsgevonden

²² Brief van Van Meerten aan Yperlaan d.d. 24-3-1950.

²³ Brief van Yperlaan aan Van Meerten d.d. 17-4-1950.



Dr. ir. Greidanus

ogenschijnlijk gebrek aan levenskracht, weinig geschikt om de gevaren, die het voortbestaan in Nederland van deze vorm van techniek bedreigen, te helpen afwenden.”

Verder constateert hij:

“... dat de leden van de Vereniging alleen op die voordrachtavonden blijken te verschijnen, waarop een onderwerp ter sprake wordt gebracht dat hun directe belangstelling heeft, m.a.w., de blote gelegenheid tot onderling contact die de voordrachtavonden bieden de grote meerderheid de

leden niet tot bijwoning der voordrachten vermag te bewegen. Het gevolg is dat het ‘gemiddelde lid’ niet meer dan wellicht 2 voordrachten per jaar meent te moeten bijwonen, waardoor het onderlinge contact een frequentie krijgt die te laag is om tot resultaten van betekenis te kunnen leiden.”

“... dat gestreefd moet worden naar een aanzienlijke vergroting van het jaarlijkse aantal voordrachten, en dat derhalve na te gaan is of de mogelijkheid daartoe aanwezig is. Het is hem, in dit verband, bekend dat het bestuur van de Vereniging reeds veel moeite heeft met het vinden van geschikte sprekers voor de 10 voordrachten, die thans ieder jaar worden georganiseerd (hetgeen wel een bewijs genoemd mag worden voor de zwakte van het Nederlandse vermogen op het gebied van de luchtvaarttechniek).”

Hij geeft een aantal suggesties, als volgt samengevat:

- vergroting aantal jaarlijkse voordrachten, waarbij ieder door het NLL als publicatie uitgebracht rapport een potentiële basis voor een voordracht vormt;
- aandacht vestigen op nog niet opgeloste problemen die tijdens voordrachten het karakter van discussies zouden kunnen aannemen;
- het geven van één avond (recapitulerende) cursussen over technische beginselen die in de luchtvaarttechniek een rol spelen;
- algemene aspecten van de luchtvaarttechniek (zoals in de relatie tussen overheid, industrie, research, militaire organisaties), uitleg over de research politiek, uitleg over de organisatie van luchtvaartopleidingen en het belichten van de algemene problematiek van de militaire luchtvaart.

Verslag over een filmvertoning, uit *Luchtvaarttechniek* van 9 februari 1951

Greidanus meent dat met deze suggesties het aantal jaarlijkse voordrachten tenminste kan worden verdubbeld. Hij hoopt dat “dit schriftuur ten minste stof zal kunnen leveren voor een opgewekt debat in de boezem der Vereniging”.

Het archief bevat uitsluitend een reactie van Falkenhagen (bestuurslid van de NVvL) die in essentie stelt dat de belangstelling voor de lezingen groeiende is. Het organiseren van voordrachten over de resultaten van NLL-rapporten vindt hij een zaak van het NLL. NVvL-lid Luymes onderschrijft de reactie van Falkenhagen.²⁴

In 1950 wordt begonnen met een “propagandavoering” onder de luchtvaarttechnici in Nederland, omdat verondersteld wordt dat meer technici lid zouden kunnen zijn van de vereniging. Grote luchtvaartbedrijven in Nederland worden aangeschreven met de vraag namen van medewerkers op te geven die een functie vervullen in de luchtvaarttechniek. Reacties blijven niet uit. Een aantal namenlijsten komt retour en de personen worden aangeschreven. Het verslag over 1951 vermeldt dat deze ledenwerving een positief resultaat heeft gehad. Op 1 januari 1952 zijn er 201 leden, 20 meer dan op 1 januari 1951.

De KNVvL trekt begin 1951 aan de financiële noodrem. De 250 leden van de Vakafdeling Luchtvaarttechniek brengen voor de KNVvL jaarlijks aan contributie ca. 2.500 gulden op. Daarvan is 1.500 gulden voor *Avia*. Daarboven betaalt de KNVvL jaarlijks 2.000 gulden voor het bijblad *Luchtvaarttechniek* van *De Ingenieur*. De KNVvL adviseert de NVvL “de voorlichting Uwer leden niet langer te leiden langs de kanalen van *De Ingenieur*, maar een ander communicatiekanaal te zoeken.” Op 15 maart van dat jaar komt dit onderwerp aan de orde in de ledenvergadering van de NVvL, van welke ledenvergadering voor het eerst notulen worden gemaakt. De leden betreuren het dat de voordrachten van de NVvL niet meer zullen verschijnen in een orgaan van enige technische standing. Het bestuur wordt met klem verzocht te pogen de redactie van *De Ingenieur* er toe te brengen de bijdrage van de



Wij vragen uw aandacht voor:

de Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek

Het komt soms voor, dat er interessante instellingen of verenigingen zijn, waarvan velen het bestaan niet weten en aldus een kans missen om hun kennis op eenvoudige wijze te vermeerderen of hun vakrelaties uit te breiden. Voor hen, die geïnteresseerd zijn in de techniek van de luchtvaart, vragen wij daarom de aandacht voor de Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek, welke deel uitmaakt van de Vakafdeling Luchtvaarttechniek der Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart.

Deze vereniging voor Luchtvaarttechniek bestaat al bijna 10 jaar en houdt meestal eenmaal per maand een avondbijeenkomst, die om half acht aanvangt in het Nationaal Luchtvaart Laboratorium aan de Sloterweg in Amsterdam. Op elke bijeenkomst wordt een voordracht gehouden met discussie. De voordrachten zijn niet altijd zuiver technisch, doch bewegen zich ook op aanverwant terrein.

Vele sprekers

Zo sprak op de laatste bijeenkomst Prof. Jongbloed, destijds een onzer meest vooraanstaande vliegers, over de Invloed van Versnellingen op het Menselijk Lichaam, waarbij een zeer interessante discussie ontstond, waaruit o.a. bleek, dat de technische lieden het probleem te mechanisch bekeken en onvoldoende rekening hielden met biologische factoren. Zelfs kwam ter sprake hoe de mens zal reageren, wanneer de zwaartekracht verdwijnt, zoals dit in de toekomst bij de ruimtevaart naar een andere planeet zich mogelijk zal voordoen.

Ziehier een greep uit de voordrachten. Ir Voûte van Fokker sprak over Belastingsproeven op Vliegtuigonderdelen. Van de K.L.M. hadden wij als sprekers Ir Augustijn en Ir de Mey over Hydraulische en Electriche Systemen; A. Martin Henry over Synthetic Training, waarbij de Linktrainer van alle zijden werd beschouwd; de vlieger F. Peetoom over Vluchtvoorbereiding en G. Spit over Storingen van Vliegtuigen.

Van het Luchtvaart Laboratorium spraken Ir T. van Oosterom over Snelheids-

meting bij Recordvluchten en Ir A. J. Marx over Hefschroefvliegtuigen, waardoor men een zeer goed beeld kreeg van de mogelijkheden van de Helicoptère.

Van belang voor ieder, die op de hoogte wil blijven van het luchtverkeer, was de voordracht van P. J. C. Rombouts, de man, die de scepter zwaait in de verkeerstoren te Schiphol over Luchtverkeersregeling.

Vele vooraanstaande lieden uit de luchtvaart zijn trouwe bezoekers en in de pauze maakt u nieuwe relaties, praat met deze en gene over de nieuwste gebeurtenissen en verruimt uw blik.

Tot lid kunnen toetreden technici met hogere en middelbare of daarmee gelijk te stellen opleiding en zij, die in de luchtvaart een overeenkomstige functie bekleden. Introducé's zijn steeds welkom. Voor hen, die reeds lid zijn van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart, bedraagt de contributie slechts f 2.— per jaar. Voor het lidmaatschap der K.N.V.v.L., dat verplicht is, is f 10.— per jaar verschuldigd.

Luchtvaarttechnici der K.L.M. komt eens luisteren. Informeert naar de bijeenkomsten bij de secretaris, Ir H. C. van Meerten, p/a N.V. Koninklijke Nederlandse Vliegtuigenfabriek Fokker, Papaverweg 31, Amsterdam-N., tel. 61111, of wat nog beter is: Geef U op als lid. U zult er geen spijt van hebben. G. S.



Uit de *Wolkenridder* van 6 januari 1951, het personeelsblad van de KLM

²⁴ Brief van Luymes aan Van Meerten d.d. 14-9-1950.

ongewenst is, dat een kleine verhoging van de contributie haalbaar lijkt en dat de hoofdredacteur van *De Ingenieur* bereid lijkt naar kostenbeperking te kijken. Pas op 1 oktober komt Koning op de kwestie terug. Hij meldt Yperlaan dat de financiële kwestie hem niet onberoerd heeft gelaten. Na contact met de hoofdredacteur van *De Ingenieur*, Sangster, en met de vakredacteur Van Oosterom blijken zij bereid financieel wat in te binden. Ook het beperken van de omvang van het blad *Luchtvaarttechniek* werkt kostendrukkend. Vakredacteur Van Oosterom is duidelijk gelukkig met het besluit de voordrachten van de NVvL in *Luchtvaarttechniek* af te drukken.

Maar de geringere omvang (max. 52 pagina's) noopt hem tot het maken van een selectie en tevens zullen de discussie-overzichten worden weggelaten. Daarbij zullen de manuscripten door hem zo compact mogelijk worden gemaakt.²⁵ Het is de laatste poging van Koning om er voor te zorgen dat de NVvL in staat wordt gesteld zijn publicaties in *Luchtvaarttechniek* te kunnen blijven publiceren. Hij is dan als voorzitter van de NVvL afgetreden en tobt met zijn gezondheid. Van Meerten stelt Yperlaan uiteindelijk gerust met de mededeling dat partijen bereid zijn de voorstellen tot kostenreductie in te willigen.²⁶

In oktober 1951 meldt de KNVvL aan de vakafdelingscommissies opnieuw dat de *“spanning tussen inkomsten en uitgaven”* al geruime tijd groot is. Oorzaken zijn o.a. de enorm gestegen papierkosten, de verhoogde lonen, sociale lasten en materiaalprijzen. Voorgesteld wordt de contributie te verhogen. De contributie voor gewone KNVvL-leden stijgt van 10 gulden naar 12,50 gulden.²⁷

Op 25 april 1951 viert de NVvL zijn 10-jarig bestaan in het gebouw Bellevue aan de Marxstraat in Amsterdam. Koiter houdt daar een voordracht over *“Moeilijkheden en mogelijkheden van de Nederlandse Vliegindustrie”*. Het onderwerp is actueel. Doorspekt met technische, economische en ook politieke facetten. Er is pers uitgenodigd. Daarom mag op instigatie van het NVvL-bestuur slechts een kleine selecte groep personen deelnemen aan de discussie na afloop van de voordracht. Daartoe ontvangen die personen tevoren een uitreksel van de voordracht waarop zij zich kunnen voorbereiden. Een voorbespreking met de spreker en de geselecteerde debaters vindt plaats op 20 april bij de KNVvL in Den Haag.

Na afloop is er een borrel, waarna 's avonds een eenvoudige maaltijd voor alleen leden met hun dames wordt geserveerd. Enige zorg is er nog over de kosten van de maaltijd die per couvert zijn begroot op 2,50 gulden, maar uiteindelijk 3 gulden excl. fooi kost. Voor een beschrijving van de festiviteiten en de voordracht van Koiter wordt verwezen naar de twee afgedrukte pagina's van *Avia* van 15 mei 1951 (zie bijlage 7).

Achteraf reageert het verenigingsbestuur²⁸ op de beschouwing in *Avia* over de jubileumviering, die naar de mening van het bestuur niet meer het *“karakter van welwillende kritiek had”*. De kritiek van het bestuur richt zich op het zeer beknopt weergeven van de lezing van Koiter, waardoor de lezers die niet aanwezig konden zijn eenzijdig zijn ingelicht, ondanks dat hoofdredacteur Kosman een woordelijk verslag van de lezing en van de daarop gehouden discussie is aangeboden.

KORTE TECHNISCHE BERICHTEN

629.13 (061.2) (492)

Tweede lustrum Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek

Op 25 April j.l. vierde de Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek haar 10-jarig bestaan met een druk bezochte vergadering in Bellevue te Amsterdam. De bijeenkomst werd geopend met een rede door de voorzitter ir C. KONING, die een historisch overzicht gaf van de ontwikkeling van de vereniging in de afgelopen tien jaren.

Hierna volgde een voordracht door prof. dr ir W. T. KOITER: „Moeilijkheden en mogelijkheden van de Nederlandse Vliegtuigindustrie”, gevolgd door een discussie, waaraan een zestal vooraanstaande deskundigen uit de Nederlandse luchtvaartwereld deelnamen.

Een uitvoerig verslag van lezing en discussie treft men elders in dit blad aan.

Na een gezamenlijke borrel, waarbij menige oude herinnering werd opgehaald, werd de bijeenkomst met een geanimeerde maaltijd besloten.

Het antwoord van Yperlaan blijft niet lang uit. In diplomatieke bewoordingen geeft hij aan dat de kritiek van de technisch redacteur van *Avia* (Ruys) zich vooral heeft gericht op de vorm en niet op de strekking van de lezing. In de toekomst zal over het onderwerp in *Avia* meer worden geschreven en dan zal het zeker mogelijk zijn *“het ditmaal te beknopt weergegeven onderwerp wat uitvoeriger te belichten”*.²⁹ Het NVvL-bestuur blijft erbij dat in de reactie van Yperlaan niet wordt ingegaan op het principiële bezwaar tegen de wijze waarop *Avia* een verslag heeft gegeven over de lezing, maar laat de kwestie verder rusten.³⁰

Op 4 november 1950 viert de VSV ‘Leonardo da Vinci’ zijn eerste lustrum. *Avia* van december 1950 schrijft daarover: *“er was zelfs een telegrafische gelukwens, ondertekend met “Da Vinci” en verzonden uit Amboise, waar dit grootste aller universele genieën begraven ligt!”*

²⁵ Brief van Van Oosterom aan redactie *De Ingenieur* d.d. 30-10-1951.

²⁶ Brief Van Meerten aan Yperlaan d.d. 23-10-1951.

²⁷ Brief KNVvL aan de Vakafdelingscommissies d.d. 16-10-1951.

²⁸ Brief van Boelen aan hoofdbestuur KNVvL d.d. 12-6-1951.

²⁹ Brief van Yperlaan aan Boelen d.d. 22-6-1951.

³⁰ Brief van Boelen aan het hoofdbestuur van de KNVvL d.d. 25-8-1951.

KORTE TECHNISCHE BERICHTEN

Excursie naar het Technisch Bedrijf van de K.L.M., Schiphol

Op 24 November 1948 was de Groep voor Luchtvaarttechnische Wetenschap de gast van de K.L.M. te Schiphol. Aangezien in de beschikbare tijd een volledige bezichtiging van het Technisch Bedrijf onmogelijk was, werd het gezelschap in drie groepen ingedeeld.

Eén groep bezichtigde de nieuwste verkeersvliegtuigen, die de maatschappij thans in gebruik heeft: Lockheed Constellation, Douglas D.C. 6 en Consolidated Convair.

De tweede groep werd in de gelegenheid gesteld kennis te maken met de instructie-afdeling, waar met een achttal linktrainers de vliegopleiding plaats vindt onder omstandigheden, die zoveel mogelijk overeenstemmen met die op de luchtroutes.

Tenslotte bezocht de derde groep de werkplaatsen, waar thans een personeel van totaal ca. 4000 man werkzaam is.

In de IERA I vindt controle en revisie plaats van radiozenders, ontvangers en peilapparaten en van vliegtuiginstrumenten.

De REPA bezit uitgebreide installaties voor de revisie en controle van de hydraulische installatie van vliegtuigen, zoals pompen en onderstellen. Tevens vindt men hier moderne metaalbewerkingsmachines en een zeer uitgebreide galvanische installatie voor een groot aantal metalen.

In de IERA II worden startmotoren, bougies, magneten, verdelers en andere sterkstroom-apparaten gereviseerd en gecontroleerd.

In de motorenafdeling vindt de periodieke revisie van de motoren plaats. Na reiniging en demontage wordt ieder onderdeel met kalibers op slijtage en met magnetische of fluorescentiemethoden op haarscheuren onderzocht. Nadat de cylinders, voor zover nodig, gehoord en de klepzittingen geslepen zijn, worden de motoren gemonteerd. Carburateurs en brandstofpompen worden eveneens gecontroleerd en zo nodig gereviseerd. De motorenproefstand is ingericht voor het gelijktijdig beproeven van twee motoren. Een groot aantal waarnemingen kan gelijktijdig worden verricht in de van vele instrumenten voorziene waarnemerskamer, waarvan de geluidsisolatie aan zeer hoge eisen voldoet.

Met een gezellig samenzijn in het nieuwe K.L.M.restaurant werd deze interessante excursie besloten.

Excursies die Luchtvaarttechniek haalden

KORTE TECHNISCHE BERICHTEN

629.135.006.3 (492.621)

De excursie naar de Fokkerfabrieken

Op 10 December j.l. bracht een dertigtal leden van de Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek een bezoek aan de Fokkerfabrieken te Schiphol. De deelnemers werden ontvangen door ir H. C. VAN MEERTEN, die na een korte inleiding het woord overdroeg aan de heer YFF, bedrijfsleider bij de fabriek. Deze gaf een duidelijk en boeiend overzicht van de onder handen zijnde werkzaamheden en de hierbij gevolgde gang van zaken, waardoor het mogelijk werd het volle profijt van de daarna volgende rondgang door de fabrieken te trekken.

De seriebouw van de Meteor Mk 8, die thans nog het gehele productiebeeld beheerst, kon in al haar geledingen worden gevolgd. Van de vele bezienswaardige werktuigen en apparatuur kunnen in het bijzonder worden genoemd: de materiaalkeuring door middel van „Magnaflux”, de rubberpers en de door Fokker in licentie vervaardigde „Eckhold”-vervormingshamer en -tang.

Voorts werden bezichtigd de mock-up van het F-27-vliegtuig „Friendship” en de S-14 „Machtrainer” van welk laatste type thans de seriefabricage wordt voorbereid.

Na een gezamenlijke lunch in de cantine van de fabriek werd met een bezoek aan de Houtbewerking en de Vliegdiens deze bijzonder interessante en leerzame excursie besloten.

Bu.

- ↗ Excursie naar Fokker (10 december 1952)
- ↖ Excursie naar de KLM (24 november 1948)

In het Gebouw voor Vliegtuigbouwkunde aan de Kanaalweg (Delft) wordt ir. C. Koning, wetenschappelijk directeur en voorzitter van de NVvL, tot erelid benoemd. Nog zes NVvL-voorzitters zouden in de navolgende jaren tot erelid van de VSV worden benoemd (bijlage 1).

Tijdens de jaarvergadering van 1951 treedt Koning af als voorzitter. Zijn opvolger is ir. Van Meerten, die het secretariaat overdraagt aan ir. Boelen. Ook het bestuur van de Vakafdeling Luchtvaarttechniek ondergaat als gevolg van deze bestuursmutatie een verandering,

waarbij Van Meerten tot voorzitter wordt benoemd en Boelen tot secretaris. Het hoofdbestuur van de KNVvL neemt op 12 oktober afscheid van Koning. Koning wordt in 1952 opgenomen in het ziekenhuis waar hij enkele operaties ondergaat. Hij overlijdt op 9 juli van dat jaar.

Drie jaar later biedt de Personeelsvereniging van het NLL, op 5 juli 1955, aan het bestuur een plaquette aan ter nagedachtenis aan de in 1952 overleden ir. C. Koning. Het NVvL-bestuur is voor die bijeenkomst uitgenodigd.

Plaquette van ir. C. Koning



In het najaar neemt voor het eerst een buitenlandse luchtvaartvereniging, de Deutsche Aeronautische Gesellschaft in Dusseldorf, contact op met de NVvL. Die vereniging is in 1950 opgericht en stelt zich voor aan buitenlandse zusterorganisaties. Het NVvL-bestuur meldt aan de KNVvL dat de NVvL er aan twijfelt of de vereniging zich bezighoudt met luchtvaarttechniek en oppert eerst maar eens de *“ontwikkeling van die Gesellschaft gade te slaan.”*³¹

Ir. Boelen, secretaris van de NVvL, krijgt op 17 januari 1952 een zeer ernstig motorongeval als gevolg waarvan hij maandenlang in het ziekenhuis verblijft vanwege een gecompliceerde beenbreuk.³² Zijn secretariaatswerk wordt tijdelijk waargenomen door ir. Van Oosterom. Pas in mei 1953 hervat Boelen zijn secretariaatswerk.

Buitenlandse sprekers zijn geen zeldzaamheid meer bij de NVvL-voordrachten. Zoals eerder vermeld is de KLM veelal bereid de vliegreis per KLM voor hen te betalen. Zo ook voor de heer A.R. Griffin van The British Petroleum Company in Chester, Engeland. Hij zal op 9 januari 1952 spreken over moderne vliegtuigbrandstoffen, waarbij wordt ingegaan op de problemen verbonden aan de toepassing van middelen ter verhoging van het octaangetal.

Griffin geeft aan om praktische redenen alleen met lijnvluchten vanaf Manchester van BEA of Air Lingus naar Schiphol te kunnen vliegen, waarop NVvL-lid Luymes (KLM) hem aangeeft dat de KLM de kosten van buitenlandse maatschappijen niet kan vergoeden. Hem wordt aangeraden via Londen te reizen. Als Griffin op 9 januari 1953 de vliegreis wil maken blijken alle vluchten door het slechte weer te zijn geannuleerd. De lezing moet op een heel korte termijn worden uitgesteld. Dat bericht bereikt niet alle leden. NVvL-lid J. van der Vlist uit Enschede merkt dat pas na zijn lange reis naar het NLL in Amsterdam. Hij schrijft een keurige briefkaart naar Boelen waarin hij voorstelt in dergelijke situaties de zaal open te stellen voor een contactavond voor de leden die niet tijdig zijn geïnformeerd en zich hebben gemeld bij het NLL.³³ Het NVvL-bestuur komt het voorstel sympathiek voor en bedankt hem voor het idee. Uiteindelijk vindt de voordracht plaats op 15 januari.

Het bestuur van de afdeling Luchtvaartwetenschappen overlegt op 11 augustus 1953 met een vertegenwoordiger van de NVR. Van Meerten stelt daarbij voor dat de aangesloten verenigingen samen met de NVR in de toekomst zo nu en dan gezamenlijke bijeenkomsten houden, wat in het verleden slechts sporadisch is voorgekomen. Daardoor is zijns inziens de onderlinge band te los. Leden van de vereniging voor Weer- en Sterrekunde, die lid zijn van de NVR, worden in staat gesteld die gezamenlijke bijeenkomsten bij te wonen. Het idee om te komen tot een gezamenlijk tijdschrift voor Luchtvaarttechniek en Ruimtevaart stuit op de hoge kosten verbonden aan zo'n tijdschrift.

De eerste voordracht die NVvL en NVR gezamenlijk organiseren is die van A.V. Cleaver, een van de oprichters van de “British Interplanetary Society”. Hij is werkzaam bij De Havilland en daar betrokken bij de rakettenontwikkeling. Zijn voordracht op 26 maart 1954 is getiteld: “Rocket Propulsion and Interplanetary Travel”. In 1954 wordt de NVR toegevoegd aan de afdeling Luchtvaartwetenschappen van de KNVvL, als derde loot aan de stam.

SCHEVENINGS HELICOPTER-FORUM



1953: Belangstelling voor helicopters

Het blad *Avia Vliegwereld* staat in 1953 vol met artikelen over helicopters. Het begint met de opzienbarende rol die helicopters vervullen tijdens de watersnoodramp in Zeeland (1953). In het bijzonder de Sikorsky S-51 Jezebel, waarvan in Nederland een exemplaar vliegt, trekt de aandacht. Er wordt gesproken over een geregelde helicopterverbinding tussen Antwerpen en Rotterdam met een Sikorsky S-55. Rotterdam krijgt een helihaven. IATA organiseert dat jaar een Helicopter symposium in Puerto Rico, waar ook Igor Sikorsky aanwezig is. De KNVvL organiseert een helicopter-forum in Scheveningen, waar ir. J. Meijer Drees een lezing houdt met als titel: “De tijd is rijp voor het hefschroefvliegtuig”, waar hij o.a. de film vertoont “Flow through rotors”, resultaat van zijn onderzoekswerk bij het NLL. In december 1953 houdt ir. L.R. Lucassen een lezing voor de NVvL over luchthavens voor helicopters.

Uit *Avia Vliegwereld* van 30 april 1953

Ruimtevaart komt in beeld

Het tweede nummer van de Nederlandse Vereniging voor Ruimtevaart (NVR), de eerste eigen uitgave van de vereniging, vermeldt dat de publicaties van de vereniging kunnen worden gepubliceerd in de bladen *Avia-Vliegwereld* en *Hemel en Dampkring*. Men heeft (nog) geen eigen orgaan. Onder ruimtevaart wordt in het blad verstaan: De beweging in de ruimte buiten de aardse atmosfeer. Met ruimtevaart is volgens deze uitgave in 1952 een begin gemaakt, omdat een be-

langrijk deel van de baan van een V-2 raket zich buiten de dampkring begeeft op een hoogte van 80 km. Voor het eerst worden voordrachten over de ruimtevaart gehouden voor de leden van de VSV ‘Leonardo da Vinci’ (*De reis naar de maan, vroeger en ...straks*, door dr. H. Groot) en voor de leden van de NVvL (Ruimtevaart, door ir. dr. J.M.J. Kooy). De NVR telt in 1952 ruim 100 leden.

In 1953 zijn de beide voordrachten van Kooy voor de leden van de NVR over het relativistisch tijdprobleem al zo druk bezocht dat er over dit onder-



Prof. ir. dr. J.M.J. Kooy

werp een derde voordracht zal worden gehouden. Daar zal worden ingegaan op het probleem van de “tijdverkorting in verband met de ruimtevaart”.

³¹ Brief van Boelen aan KNVvL d.d. 12-10-1951.

³² NLL-jaarverslag 1952.

³³ Briefkaart Van der Vlist aan Boelen d.d. 12-1-1953.

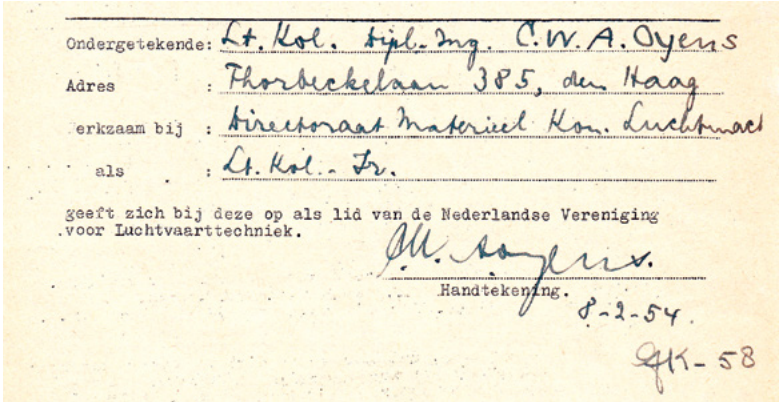
Het NVvL-bestuur hanteert begin jaren '50 nog een uit 1946 daterend reglement. Dat is aanleiding voor een kritisch NVvL-lid, de heer W.Chr. Sterkenburg, opmerkingen te maken over artikelen in dat reglement die naar zijn mening moeten worden herzien. Bij voorkeur door een nog te vormen commissie.³⁴ Die commissie komt er niet maar er wordt tijdens de ledenvergadering van 29 oktober 1953 wel een viertal artikelen van het reglement aangepast. Tijdens die vergadering stelt - volgens de notulen - Sterkenburg voor om voor bepaalde vraagstukken commissies in te stellen. De voorzitter is het daar in het algemeen wel mee eens. Als het nodig is zal een beroep op bepaalde specialisten worden gedaan, waarna hij er aan toevoegt “*dat we geen N.I.V. moeten spelen*”. Veel heeft de NVvL niet aan de inbreng van Sterkenburg gehad, omdat hij de daaropvolgende maand zijn lidmaatschap beeindigt.

In die vergadering van 29 oktober doet NVvL-lid ir. Meijer Drees de navolgende voorstellen om het verenigingsleven te versterken:

1. discussies vruchtbaarder maken door van te voren debaters voor een bepaald onderwerp uit te nodigen
2. publicatiemogelijkheden vergroten (antwoord: “strandt op de kosten”)
3. subsidie te vragen aan bedrijven o.a. voor publicaties
4. meer excursies
5. reglement verbeteren
6. bestuur uitbreiden met “actieve jonge leden” (naar aanleiding daarvan worden ir. F.E. Douwes Dekker en ir. P. Bergmeijer schriftelijk voorgedragen door 14 leden).³⁵



Opgave van Lt. Kol. dipl.-ing. C.W.A. Oyens voor het NVvL-lidmaatschap



Uitbreiding van het bestuur komt op voorstel van de voorzitter in de ledenvergadering van december op de agenda. De overige voorstellen zullen door het bestuur nader worden bekeken.

In 1954 verschijnt een nieuwe rubriek in *Avia* “Nieuws uit de Nederlandse Luchtvaarttechniek”, onder redactie van het nieuwe NVvL-bestuurslid Douwes Dekker. Niet duidelijk is of dit gebeurt op persoonlijke titel of onder verantwoordelijkheid van de NVvL. In de loop van 1955 verschijnt het laatste artikel onder deze rubriek. Het gaat om de volgende artikelen:

Electronische Digitale Rekenmachines, door drs. W.H. Muller (Fokker)
28 October 1954 3e jaargang no. 22
Gelijmde metaalverbindingen winnen veld, door ir. J.J. Cools (Fokker)
11 November 1954 3e jaargang no. 23
Duikremkleppen, door J.H.D. Blom (Fokker)
9 december 1954 3e jaargang no. 25
Transsone snelheden, door ir. C.M. Kalkman (NLL)
23 December 1954 3e jaargang no. 26
Het Siebel laboratoriumvliegtuig van het NLL, door I. de Boer (NLL)
17 Februari 1955 4e jaargang no. 4
Het ultrasoon materiaalonderzoek, door ir. J. Schijve (NLL)
3 Maart 1955 4e jaargang no. 5
Raamkozijnen voor de F-27, door J. Kersting (Fokker)
31 Maart 1955 4e jaargang no. 7
Vliegtuig-ontsijsinstallaties, door ir. C. Drayer
12 Mei 1955 4e jaargang no. 10
Dynamische belastingen tijdens de landing, door ir. J. Kloos (Fokker)
9 Juni 1955 4e jaargang no. 12
De automatische waarnemer voor de Fokker F-27, door G. van Munster (NLL)
23 Juni 195 4e jaargang no. 13
De NLL-Pilottunnel, door J. Zwaaneveld (NLL)
18 Augustus 1955 4e jaargang no. 17

Pastoor Moorman uit Maastricht meldt zich aan als lid

Boelen ontvangt in november 1954 een brief met de volgende tekst:

“*Via de Ned. Ver. van Weer- en Sterrekunde ben ik bij de Ruimtevaart aangeland en via de Ned. Ver. voor Ruimtevaart kom ik bij U terecht. Het zal me een genoegen zijn als ik lid mag worden van de Kon. Ned. Vereniging voor Luchtvaart alsmede van de Ned. Ver. voor Luchtvaarttechniek. Mijn bedoeling is hoofdzakelijk om op de hoogte te blijven van de stand van zaken. Ik heb n.l. in mijn pastorie een 8-tal enthousiastelingen, MTS-ers en HBS-ers waarmee ik – ook in ander verband – nogal veel contact heb en als er soms zwaar over deze dingen geboemd wordt, zit ik er wel eens een beetje onwennig bij. Over de verschuldigde bedragen mag ik wel een kwitantie tegemoet zien.*

*Intusschen met de meeste hoogachting,
Gaarne IX
Uw
J.Th. Moorman
Pastoor St. Hubertus
Maastricht”*



Pastoor J.Th. Moorman, verbonden aan de St. Hubertuskerk in Maastricht

De KNVvL deelt een maand later aan Boelen mee dat de Zeereerwaarde heer J.Th. Moorman als lid van de Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek is toegetreden.³⁶ Echter, een jaar later bericht de KNVvL aan Boelen dat de heer Moorman abusievelijk als lid van de afd. Luchtvaarttechniek ingeschreven is geweest.

Opmerkelijk is dat de broer van pastoor Moorman (H.C.W. Moorman, bijgenaamd “De admiraal”) in 1954 staatssecretaris van Marine is. Dat jaar woont hij op Vlieggkamp Valkenburg een demonstratie bij van nieuwe vliegtuigen van de Marine Luchtvaartdienst: de Lockheed Neptune, de Grumman Avenger en de Sikorsky S-55.

Op zoek naar andere bladen dan *De Ingenieur* en *Avia* om luchtvaarttechnische artikelen op te nemen neemt Van Oosterom op verzoek van Van Meerten in oktober 1956 contact op met het *Polytechnisch tijdschrift*. Hoofdredacteur Smit ziet twee bezwaren: het hoge niveau van de artikelen en het beleid van de redactiecommissie om geen Engelstalige artikelen op te nemen. Enkele dagen later antwoordt Smit liever af te zien van het idee van Van Oosterom om een rubriek Luchtvaarttechniek in het *Polytechnisch tijdschrift* op te nemen. Naast de genoemde bezwaren lijkt men het niet goedkoper te kunnen doen dan *De Ingenieur*. Daarmee eindigt deze poging.

Zoals in ieder jaar wordt ook in 1955 weer een nieuwe ledenwerfactie georganiseerd. Binnen de grote luchtvaartbedrijven wordt aan sleutelfiguren gevraagd een opgave te doen van die luchtvaarttechnici die kunnen worden beschouwd als potentiële leden van de NVvL. In november van dat jaar brengt ir. H.C. Zwalen zeven nieuwe leden aan. Volgens de regels van de KNVvL komt Zwalen daarom in aanmerking voor het lidmaatschap van het “Legioen der Luchtvaartgezinden”. Dit lidmaatschap wordt verleend aan hen die zich voor de KNVvL bijzonder verdienstelijk hebben gemaakt bij het werven van nieuwe leden. Tevens heeft hij recht op een KNVvL sleutelring en een bronzen insigne gegraveerd met zijn naam.

³⁴ Brief van Sterkenburg aan bestuur NVvL d.d. 20-10-1953
³⁵ Verklaring d.d. 29-10-1953.
³⁶ Brief van Magendans aan Boelen d.d. 15-12-1954.

Door de ledenwerfactie is het ledental gestegen tot 300. De jaarcontributie voor leden van de KNVvL bedraagt 15 gulden en voor leden van de NVvL 2 gulden. NVvL-leden moeten tevens lid zijn van de KNVvL.



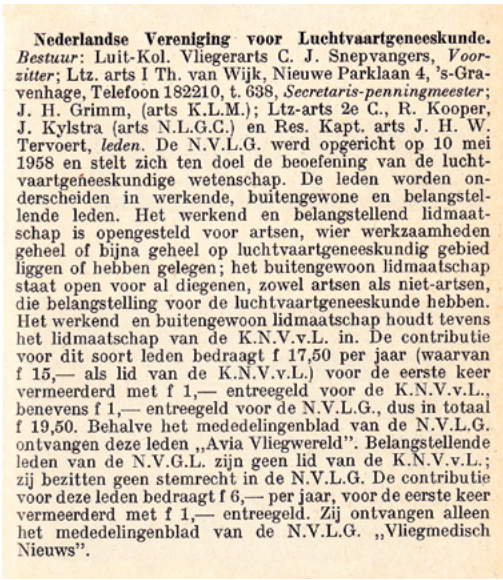
^
Briefhoofd en eerste NVvL-logo m.i.v. 1957

In 1956 en 1957 besteedt het secretariaat van de NVvL voor de eerste maal aandacht aan het voorbereiden en organiseren van een groot internationaal luchtvaartcongres in Nederland, het “Tweede Internationale Luchtvaartcongres” dat in 1957 wordt gehouden in Den Haag. Ondanks de onervarenheid met de organisatie van zo'n congres pakken de KNVvL en de NVvL dit gedegen aan, met als gevolg dat het congres een groot succes wordt. Dit eerste congres markeert het begin van vele andere internationale congressen die in de daaropvolgende 60 jaren door de NVvL in Nederland zijn georganiseerd. De NVvL sluit zich aan bij verscheidene internationale organisaties die op het gebied van de luchtvaart en ruimtevaart lezingen organiseren op het Westelijk Halfrond. Over deze organisaties en over de door de NVvL georganiseerde internationale congressen in Nederland wordt verwezen naar hoofdstuk 6.

Naast de geregelde hoeveelheid lezingen voor eigen leden ontstaat in 1958 het idee om een groots opgezet symposium te organiseren met als onderwerp: “De beproeving van de Fokker F-27 in de vlucht”. Woensdagmiddag 10 december vanaf 14.00 uur is er een ontvangst in restaurant “De Wijde Wereld” op Schiphol. Na de opening door voorzitter Luymes volgen drie lezingen: “Het instrumentarium voor de vliegproeven met de Fokker F27” (ir. T. van Oosterom), “Vliegervaringen met het Fokker verkeersvliegtuig F27 bij sterke ijsafzetting” (ing. J.H.D. Blom) en “Het spectrum van de

mechanische trillingen in de F27” (dr. J.H. Greidanus). Tegen zessen worden de dames ontvangen bij een borrel waarna gezamenlijk wordt gedineerd. De bijeenkomst wordt afgesloten met de vertoning van een viertal films: “Friendship story”, “Flying the Friendship”, “De weg door de wolken” en “De gouden ILSY”. Ruim 100 leden hebben zich aangemeld waarvan velen met hun dames. De lezingen zijn ingebonden in *Luchtvaarttechniek* (jaargang 71, no. 15 van 10 april 1959).

De mededeling over de oprichting van de Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart Geneeskunde, op 10 mei 1958, bereikt de NVvL twaalf dagen later per brief.³⁷ Vermeld is daarin dat “staande de vergadering werd besloten en-bloc tot de ‘Koninklijke Vereniging voor Luchtvaart’ toe te treden”. Vanaf dat moment kent de Afdeling Luchtvaartwetenschappen vier aangesloten verenigingen: De NVvL, de VSV ‘Leonardo da Vinci’, de Nederlandse Vereniging voor Ruimtevaart en de Nederlandse Vereniging voor Luchtvaartgeneeskunde.



Om tegemoet te komen aan de vraag van leden lezingen ook elders in de randstad te organiseren is er in januari 1959 voor het eerst een lezingenbijeenkomst in Rotterdam. De plaats van samenkomst verradt enige affiniteit met de luchtvaart: “Het Instituut voor Scheepvaart en

Luchtvaart” aan de Rochussenstraat. Thema van de bijeenkomst is de Kolibrie helikopter. Ir. W.A. Kuipers spreekt over “Constructie, besturing en luchtwaardigheidsvoorschriften voor de NHI-Kolibrie. Ir. D.S.P. Biekart spreekt daarna over “Rotorfabricage en -beproeving van de NHI-Kolibrie”, waarna ir. H. Bergh besluit met “Flutteronderzoek voor de NHI-Kolibrie”.

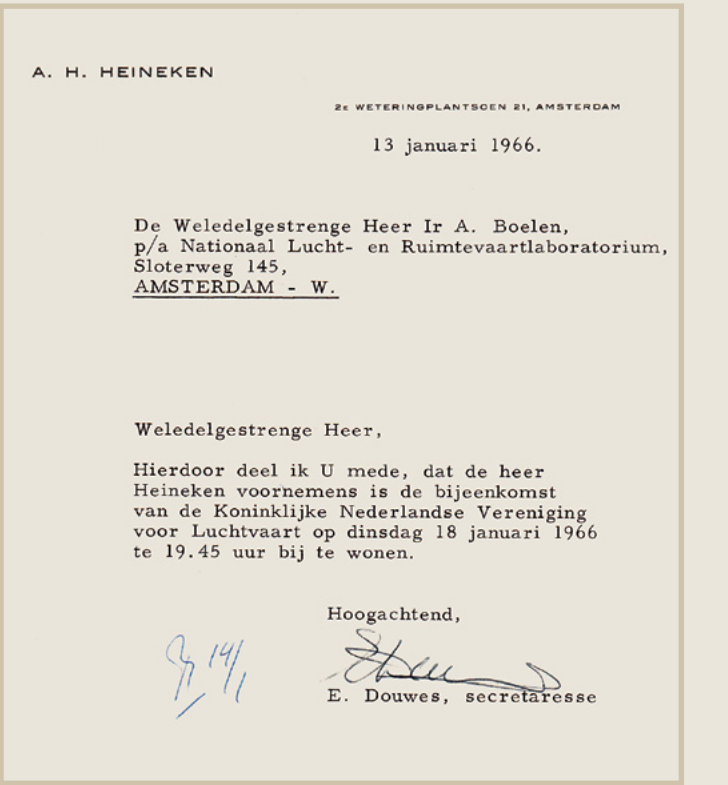
Voorzitter Luymes laat begin 1959 weten dat hij zijn plaats als voorzitter van de NVvL ter beschikking wil stellen, omdat hij onvoldoende gelegenheid heeft zich daadwerkelijk met de gang van zaken in de vereniging te bemoeien. Boelen benadert Koiter³⁸ maar die laat weten niet beschikbaar te zijn als voorzitter. Koiter beveelt Van der Neut aan die vervolgens door Boelen wordt benaderd of hij bereid is het voorzitterschap op zich te willen nemen.³⁹ Over de reactie van Van der Neut is niets bekend maar uit een brief van ir. Wittenberg aan Boelen blijkt dat Wittenberg instemt met de voordracht van het NVvL-bestuur voor een bestuursfunctie.⁴⁰

CONTRIBUTIES	
Gewoon lid	f 20,—
Jeugd lid (t/m 21 jaar)	" 10,—
Jeugd lid Afd. Zweefvliegen	" 15,—
Jeugd lid Afd. Modelvliegtuig sport	" 10,—
Jeugd lid Afd. Luchtvaart kennis *	" 10,—
Jeugd lid van een Luchtvaart club (begrepen in de club contributie)	" 9,—
Jeugd leden J.L.B. eerste jaar f 25,—; daarna per kwartaal	" 5,—
Huisgenoot—lid (ontvangt niet Avia—Vliegwereld)	" 8,—
Lid Ned. Ver. v. Luchtvaart techniek	" 22,—
Lid Ned. Ver. v. Ruimtevaart	" 25,—
Lid Ned. Ver. v. Luchtvaart geneeskunde	" 22,50
Schildhouder (met inbegrip van het jaarplaatje)	" 21,—
Dienstpl. mil. beneden de rang van (in actieve dienst); leerl. RLS of Lid der V.S.V. „Leonardo da Vinci"	" 12,50
Militair lid van KLu—Zweefvlieg clubs	" 12,30
Donateurs en Begunstigers, min. bijdrage	" 100,—
Lidmaatschap voor het leven	" 500,—
* Verzamelaars, vliegtuigherkenners, schaalmodelbouwers, 1,50 extra; buitenl. f 2,25.	
Het eerste jaar betalen gewone leden f 1,— inschrijfgeld en jeugd leden f 0,50.	

Contributies KNVvL 1961

Bezoek van Freddy Heineken aan NVvL-lezing

In het jubileumjaar 1966 vindt op 18 januari een lezing plaats door J. Lederer, Director Flight Safety Foundation te New York, over “Aspects of flight safety”. Het onderwerp (of de spreker) is aanleiding voor A.H. (Freddy) Heineken de lezing bij het NLR bij te wonen. Heineken is geen lid van de NVvL. Heinekens handtekening op de presentielijst wijst uit dat hij bij de lezing aanwezig is geweest.



Brief van de secretaresse van Heineken

Met ingang van 1961 verhoogt de KNVvL zijn contributie tot 20 gulden, wat betekent dat NVvL-leden dan 22 gulden moeten betalen. Falkenhagen, bestuurslid van de NVvL, schrijft aan voorzitter Luymes dat het hem noodzakelijk voorkomt “dat ons bestuur zich ernstig beraadt over het aanhouden van de binding met de KNVvL”. In de bestuursvergadering van 1 maart 1961 wordt deze brief als eerste agendapunt besproken waarbij de conclusie luidt “niets aan doen”.⁴¹

³⁷ Brief van Van Wijk aan de secr. van de NVvL d.d. 22-5-1958.
³⁸ Brief van Boelen aan Koiter d.d. 16-3-1959.
³⁹ Brief van Boelen aan Van der Neut d.d. 25-3-1959.
⁴⁰ Brief van Wittenberg aan Boelen d.d. 2-4-1959.
⁴¹ Brief Falkenhagen aan Luymes d.d. 30-1-1961.

➤
Informatie over de NVvLG in het KNVvL jaarboek 1959

UITREIKING VAN DE VON BAUMHAUER PENNING

Voor de eerste maal sinds de oprichting van het in 1951 opgerichte “Stichting Ir. A.G. von Baumhauer Fonds” vindt de uitreiking van de Von Baumhauer penning plaats en de NVvL wordt daar door de KNVvL bij betrokken. De legpenning met een oorkonde wordt uitgereikt aan een persoon die zich bijzonder verdienstelijk heeft gemaakt voor de veiligheid in de luchtvaart. De keuze voor een geschikte kandidaat wordt door Yperlaan voorgelegd aan NVvL-voorzitter Van Meerten.⁴² Van Meerten antwoordt dat deze vraag

is besproken in het dagelijks bestuur van de NVvL, waarbij geen Nederlandse kandidaat naar voren is gekomen. Van Meerten stelt dat:

“voor een eerste uitreiking de ontvanger iemand moet zijn naar wie ook in de toekomst de betekenis van de plaquette kan worden afgemeten. Het is daarom naar de mening van ons bestuur niet zo geslaagd om in dit geval te beginnen met de uitreiking aan iemand, die in een incidenteel geval de veiligheid in de lucht heeft bevorderd. In het algemeen voelde men in dit verband toch wel voor zeer veel voor de suggestie, welke door mij in het D.B. naar voren werd gebracht, nl. om de Heer J.F. Lederer, Dir. van de Flight Safety Foundation hiervoor aan te zoeken.”⁴³

Dit voorstel wordt door het bestuur van het Von Baumhauerfonds overgenomen. Op 9 december 1954 vindt een door de NVvL georganiseerde bijeenkomst plaats met de uitreiking van de penning. Aansluitend wordt een ledenvergadering gehouden waarbij de heer Lederer een voordracht houdt, getiteld: “Status and problems of air safety”.

In de periode tot 1982 wordt in totaal aan zeven personen de legpenning met oorkonde uitgereikt, tijdens bijeenkomsten waarbij de NVvL in min of meerdere gevallen is betrokken als mede-organiserende partij. Na iedere lezing wordt aan de genomineerde de penning en oorkonde uitgereikt, in aanwezigheid van de weduwe van ir. A.G. von Baumhauer, mevrouw Von Baumhauer Oldenhuis-Gratama, de bestuursleden van de Stichting Ir. A.G. von Baumhauer Fonds, bestuursleden van de KNVvL en (bestuurs)leden van de NVvL.

⁴² Brief van Yperlaan aan Van Meerten d.d. 9-3-1954. (bron AGvB archief)

⁴³ Brief van Van Meerten aan Yperlaan d.d. 11-3-1954. (bron AGvB archief)



Ir. Albert Gillis von Baumhauer

Albert von Baumhauer, werktuigbouwkundig ingenieur (Delft 1916), treedt in 1917 in dienst bij de vliegtuigafdeling van “Trompenburg”, waarna hij in 1919 tot chef-constructeur wordt benoemd bij de vliegtuigafdeling van Van Berkels Patent. Twee jaar later volgt zijn benoeming tot onderdirecteur bij de Rijks Studiedienst voor de Luchtvaart. In de jaren 1924 tot 1930 doet hij belangrijke experimenten met een helikopter van eigen ontwerp. Deze helikopter heeft naast de rotor o.a. een schroef aan de zijkant van de staart voor het compenseren van torsiekrachten. In de vakpers wordt de Von Baumhauer helikopter gekarakteriseerd als de directe voorloper van de Sikorsky-helikopter. Als Von Baumhauer in 1937 in dienst treedt bij de Luchtvaartdienst (latere RLD) wordt hij belast met het testen en inspecteren van nieuwe vliegtuigtypen. In die functie verongelukt hij in 1939 bij een proefvlucht met het prototype van de Boeing Stratoliner in Amerika. Na afloop van de Tweede Wereldoorlog is het Ir. A.G. von Baumhauer fonds opgericht. Dit fonds keert periodiek een plaquette (penning) uit aan personen die zich in de afgelopen periode hebben ingezet voor het bevorderen van de vliegveiligheid. Nadat aan zeven personen een plaquette is overhandigd verminderen de activiteiten van het fonds, dat uiteindelijk in 2000 wordt opgeheven.

Sir Arnold Hall Uiting gevend aan de er-
ontving kenning en de waardering
Von Baumhauer voor de uitzonderlijke
Medaille diensten die hij aan de
veiligheid van de luchtvaart
heeft bewezen en die zich manifesteerden in
het succesvolle onderzoek naar de ongelukken
met de Comets dat het Royal Aircraft Establish-
ment indertijd onder zijn stimulerende leiding
uitvoerde. heeft de KNVvL Sir Arnold Hall de
Von Baumhauer Medaille aangeboden.
Alvorens deze bijzondere onderscheiding te
aanvaarden gaf Sir Arnold een overzicht van
het onderzoek dat ten behoeve van de Comets
werd gedaan. De voordracht werd visueel
ingeleid door een film die een goed inzicht
gaf in de beide sterk tot de verbeelding spre-
kende facetten van het onderzoek: de beproe-
ving in de watertank en de legpuzzle van de
opgeviste delen van het bij Elba verongelukte
toestel
In de daarop volgende voordracht schilderde
Sir Arnold in het kort de bijzondere moeilij-
kheden die bij het onderzoek moesten worden
opgelost en de onvoorstelbare meevallers
die men soms heeft gehad.
Het werd de toehoorders daarbij op ondubbel-
zinnige wijze duidelijk dat Sherlock Holmes
zich niet had behoeven te schamen voor de
gevolgde speurmethoden. De interesse waar-
mee de aanwezigen het behandelde onderwerp
hadden gevolgd, werd tenslotte geïllustreerd
door de ta'rijke vragen die naar aanleiding
van de voordracht werden gesteld.

Na de lezing van 21 oktober 1971 ontvangen de leden van het NVvL-bestuur via de KNVvL een brief van mevr. H.J. von Baumhauer-Oldenhuis Gratama, waarin zij haar dankbaarheid uitsprekt aan de organisatie van de bijeenkomst en waarbij volgens haar mening de nagedachtenis van haar overleden echtgenoot Albert von Baumhauer levend gehouden is.



< Samenvatting
lezing Sir Arnold
Hall uit *Avia* van
5 november 1959

< V.l.n.r. mevr.
H.J. von Baum-
hauer-Oldenhuis
Gratama, dr.
J.H. Greidanus
en dr. M.S.
Kamminga (1978)

* niet georganiseerd
door de NVvL

DATUM	UITGEREIKT DOOR	GENOMINEERDE	TITEL LEZING	PLAATS
09-12-1954	P.J.J.M. Cuypers	Dr. Jerome F. Lederer, President van de Flight Safety Foundation Inc., New York, USA	Status and problems of air safety	Hotel Krasnapolsky, Amsterdam
25-09-1959	C. Kolff	Sir Arnold Hall, managing director Hawker Siddeley Group Ltd., Great Britain	Accident investigation and air safety: Enkele aspecten met betrekking tot het onderzoek aan de De Havilland Comet	Restaurant Marcanti, Amsterdam
04-10-1963*	I.A. Aler	Anthony Kenneth Martienssen, hoofd projectenbureau Luchtverkeer, N.V. Hollandse Signaalapparaten, Hengelo	SATCO “Signaal Automatic Air Traffic Control”	Restaurant De Wijde Wereld, Schiphol
21-10-1971	Generaal b.d. H.P. Zielstra	Prof. dr. h.c. Eduard Amstutz	Sicherheit in der Luftfahrt, Unfallverhütung und Untersuchung. De Von Baumhauer helicopter, door ir. L.R. Lucassen	Aviodome, Schiphol
18-12-1975*	ir. J. Luymes	George C. Wansbeek, hoofd afdeling Vliegveiligheid KLM		KLM-personeels-restaurant, Amstelveen
07-12-1978*	dr. M.S. Kamminga	Dr. Johan H. Greidanus		Bedrijfsrestaurant van Fokker V.F.W. B.V., Schiphol-Oost
02-06-1982*		Ir. Jan Meijer Drees, director of Technology, Bell Helicopters Textron, Forth Worth, Texas, USA		DNW Noordoostpolder

JAARLIJKS SYMPOSIUM VAN DE AFDELING LUCHTVAARTWETENSCHAPPEN

De afdeling Luchtvaartwetenschappen organiseert met de hulp van de KNVvL op 2 mei 1959 voor de eerste maal een symposium. Het is de bedoeling dat deze afdeling eenmaal per jaar een symposium organiseert voor hun leden om wederzijds kennis te maken met hun werk en activiteiten en om de

onderlinge banden te verstevigen.⁴⁴ De KNVvL kan het inschrijfgeld laag houden door financiële steun te ontvangen van het Nationaal Luchtvaartfonds.⁴⁵ De sprekers zijn dr. M.A. Bouman (“Gehoorbeschadiging door lawaai en bescherming daartegen”), ir. G.Y. Fokkinga (“Methoden voor het meten op afstand”) en ir. J. Geertsma (“Het re-entry probleem in de ruimtevaart”).⁴⁶ De oorspronkelijke titel van Fokkinga’s lezing was meer concreet en sprak over het meten van aerodynamische grootheden aan vrij vliegende modellen, experimenteel onderzoek waaraan het NLL onder de leiding van Fokkinga op Texel dan aan werkt. Het bestuur van de vereniging voor Luchtvaartgeneeskunde schrijft na afloop aan de KNVvL het symposium zeer geslaagd te beschouwen. Wel adviseert dit bestuur voortaan vooraf betere coördinatie te betrachten over het onderwerp, *teneinde de betekenis van een symposium meer recht te doen ervaren, namelijk het van verschillende zijden belichten van een bepaald onderwerp*.⁴⁷

Ook in 1960 organiseert de KNVvL samen met de drie bij de afdeling Luchtvaartwetenschappen aangesloten verenigingen, nu voor het eerst samen met de afdeling Ruimtevaart, een symposium. Het thema is “Afstand - Tijd - Ruimte”. Sprekers zijn ir. J. Luymes (“Jet age”), dr. M.P. Lansberg (“Physiologische adaptatieverschijnselen in lucht- en ruimtevaart”) en ir. dr. J.M.J. Kooy (“Waar is de maan van Venus gebleven?”).⁴⁸

Uit *Avia* van 17 november 1961

⁴⁴ Brief van Yperlaan aan de leden van de afdeling. luchtvaartwetenschappen van de KNVvL d.d. 10-4-1959.
⁴⁵ Brief van Yperlaan aan Boelen d.d. 13-3-1959.
⁴⁶ Brief van Boelen aan Yperlaan d.d. 18-3-1959.
⁴⁷ Brief van Van Wijk aan Yperlaan d.d. 18-6-1959.
⁴⁸ KNVvL jaarverslag 1960.

Grote belangstelling voor Symposium te Utrecht
 Ruim honderd toehoorders volgden met aandacht de inleidingen welke drie eminente sprekers in het fraaie Esplanade op zaterdag 4 november hebben gehouden. Voor de zes organiserende verenigingen: de Ned. Ver. voor Luchtvaarttechniek, Vliegtuigbouwkun-



Tijdens het Symposium op 4 november te Utrecht, ontving Prof. Dr. P. M. van Wulfften Palthe (links) het Tissandier Diploma van de FAI uit handen van de heer C. Kolff, voorzitter van de KNVvL. De heer Henri Hegener was verhinderd zijn diploma zelf in ontvangst te komen nemen.

dige Studievereniging „Leonardo da Vinci”. Ned. Ver. voor Luchtvaartgeneeskunde, Ned. Ver. voor Ruimtevaart, Ned. Ver. voor Raketonderzoek en de Ned. Ver. voor Luchtvaartpublicisten moet dit een grote voldoening zijn geweest. Ook het feit dat meer dan 80 personen aanzaten aan het geslaagde diner dat na afloop werd gehouden. Dat nog een aantal deelnemers tot vrij laat bleef om enkele ruimtevaartfilms te aanschouwen was te meer bewijs hoe groot de belangstelling was. De eerste spreker, Prof. ir. H. Wittenberg, hoogleraar aan de Onderafdeling Vliegtuigbouwkunde van de T.H. te Delft, gaf een overzicht van hetgeen is bereikt en kan worden verwacht op het gebied van vliegtuigen met korte startlengte en met verticale start. Door de ontwikkeling van de zeer lichte straalturbinemotor met relatief grote stuwkracht, is het verticaal startende vliegtuig, althans voor militair gebruik in het gebied van praktische uitvoerbaarheid gekomen. In de civiele sector zullen vliegtuigen met korte aanlooptengte volgens spreker voor de langere afstanden bestemd zijn; voor korte afstanden zal de helikopter het meest geschikt blijven. Het isolatie-fenomeen, was het onderwerp van Prof. Dr. P. M. van Wulfften Palthe. Hoewel de moderne mens eigenlijk lijdt aan een teveel aan uitwendige prikkels en informatie, kan hij geheel verstoken van prikkels slechts uiterst kort leven zonder ten prooi te vallen aan een vorm van dissociatie en zelfs losraken van zijn eigen identiteit. Bovendien kunnen hallucinaties optreden en worden toegevoerde prikkels, zoals geluiden e.d. geheel anders verwerkt dan „normaal.” Proeven wezen uit dat deze verschijnselen al in sterke mate optreden bij volkomen isolatie van slechts één uur in volslagen donker. Dit alles is van belang, omdat vliegers, geheel alleen op zeer grote hoogte of onder abnormale meteorologische omstandigheden, reeds vaak dergelijke ervaring van isolaties, ook wel „break-off” genaamd, hebben gerapporteerd.

De voorbereiding voor het symposium van deze bij de KNVvL aangesloten verenigingen, dat op 4 november 1961 plaatsvindt, leidt aanvankelijk tot een schriftelijke reactie van ir. H. Wittenberg als lid van Het NVvL-bestuur. Een deel van de organisatiecommissie stelt namelijk voor prof. mr. dr. G. van den Bergh uit Amsterdam uit te nodigen voor een gedachtenwisseling over de ruimtevaart. Wittenberg maakt daartegen bezwaar, vanwege het o.a. uit de pers bekende standpunt van Van den Bergh over met name bemande ruimtevaart, die hij *“onnodig, onmogelijk en misdadig”* noemt. Wittenberg meent dat het betoog van Van den Bergh *“sterk doet denken aan de onvruchtbare discussies over het nut van de luchtvaart, die aan het begin van deze eeuw werden gehouden.”* Een discussie met Van den Bergh over bemande ruimtevaart acht Wittenberg vrijwel onuitvoerbaar omdat hij uit eigen ervaring weet dat Van den Bergh bemande ruimtevaart niet discutabel stelt en

Uit *Avia* van 17 november 1961

Symposia georganiseerd door de Afdeling Luchtvaartwetenschappen van de KNVvL

2 mei 1959 in restaurant Den Hout, Den Haag
Dr. M.A. Bouman (“Gehoorbeschadiging door lawaai en bescherming daartegen”), ir. G.Y. Fokkinga (“Methoden voor het meten op afstand”) en ir. J. Geertsma (“Het re-entry probleem in de ruimtevaart”). De oorspronkelijke titel van Fokkinga’s lezing was meer concreet en sprak over het meten van aerodynamische grootheden aan vrij vliegende modellen, experimenteel onderzoek waaraan het NLL onder de leiding van Fokkinga op Texel dan aan werkt.
23 april 1960 in restaurant Den Hout, Den Haag
Het thema is “Afstand - Tijd - Ruimte”. Sprekers zijn ir. J. Luymes (“Jet age”), dr. M.P. Lansberg (“Physiologische adaptatieverschijnselen in lucht- en ruimtevaart”) en ir. dr. J.M.J. Kooy (“Waar is de maan van Venus gebleven?”).
4 november 1961 in Esplanade, Utrecht
Sprekers zijn prof. ir. H. Wittenberg (“De ontwikkeling van V-STOL vliegtuigen”), prof. dr. P.M. van Wulfften Palthe (“Enkele experimentele gegevens betreffende het isolatie-phenomeen”) en prof. dr. ir. J.L. Bordewijk (“Communicatie met behulp van satellieten”).
6 april 1963 in Esplanade, Utrecht
Sprekers zijn ir. F.E. Douwes Dekker (NLR) over “Oriëntatie in de vlucht”, dr. J. Hoogerheide (NLRGC) over “Zintuigelijke oriëntatie” en dr. Roy G. Kelly over “Orientation in space”.
9 januari 1965 in Esplanade, Utrecht
Ir. L.R. Lucassen (NLR Amsterdam) over “Aerodynamische aspecten van de hefschroef” en kolonel E. de Vries (Vliegerarts) over “Medische problemen over het vliegen op grote hoogte”.

eenvoudig verwerpt op weinig wetenschappelijke gronden. Wittenberg stelt in plaats daarvan voor om tijdens het symposium een drietal andere met name door hem genoemde onderwerpen te behandelen.⁴⁹ Sprekers zijn prof. ir. H. Wittenberg (“De ontwikkeling van V-STOL vliegtuigen”), prof. dr. P.M. van Wulfften Palthe (“Enkele experimentele gegevens betreffende het isolatie-phenomeen”) en prof. dr. ir. J.L. Bordewijk (“Communicatie met behulp van satellieten”).

Het blijkt niet mogelijk om in 1962 het inmiddels traditionele jaarlijkse symposium te organiseren maar in 1963 lukt dat wel. Ook de inmiddels tot de afdeling Luchtvaartwetenschappen toegetreden Vereniging voor Raketonderzoek en Nederlandse Vereniging voor Luchtvaartpublicisten ondersteunen dit symposium, dat op 6 april 1963 is gehouden in Esplanada te Utrecht. Sprekers zijn ir. F.E. Douwes Dekker (NLR) over “Oriëntatie in de

vlucht”, dr. J. Hoogerheide (NLRGC) over “Zin- tuigelijke orientatie” en dr. Roy G. Kelly over “Orientation in space”. Niet in 1964 maar in 1965 wordt het laatste symposium in afdelingsverband gehouden in Utrecht, waarvoor flinke belangstelling bestaat. Sprekers zijn ir. L.R. Lucassen (NLR) over “Aerodynamische aspecten van de hefschroef” en kol. E. de Vries (Vliegerarts) over “Medische problemen inzake het vliegen op grote hoogte”.

Op 31 mei 1965 organiseren de Afdeling Luchtvaartwetenschappen en het KIVI (Sectie Mechanica en de Afdeling voor Werktuig- en Scheepsbouw) het symposium “Scheeps- en vliegtuigtrillingen”. In uitgaven van *De Ingenieur* van eind 1965 begin 1966 verschijnt een viertal artikelen hierover, waarvan het vierde artikel een samenvatting bevat van de hand van prof. dr. ir. A. van der Neut (TH-Delft). Deze artikelen zijn niet opgenomen in de reeks artikelen in het blad *Luchtvaarttechniek*.

DE VIERING VAN HET 25-JARIG JUBILEUM

Feest op Schiphol

Begin 1966 wordt het aanstaande 25-jarig jubileum voor het eerst vermeld in een brief van Boelen aan Wittenberg op 25 januari 1966, waarin het voorlopige programma wordt uiteengezet. Tijdens de jaarvergadering in april van dat jaar zal het aan de leden worden voorgelegd.

Plan is een bijzonder symposium te organiseren op zaterdag 1 oktober op Schiphol met lezingen en een rondleiding over het in aanbouw zijnde nieuwe Schiphol. Koiter zal het symposium leiden als een van de bestuursleden van het eerste uur. De uitnodiging aan de leden is gedateerd 1 september 1966.

Op 31 augustus 1966 schrijft algemeen secretaris van de KNVvL Yperlaan aan de voorzitter van de NVvL dat het bestuur van het Nationaal Luchtvaartfonds heeft besloten aan de NVvL met het oog op de viering van het 25-jarig bestaan een eenmalige subsidie toe te kennen van 750 gulden. Dit bedrag is bedoeld om het mogelijk te maken het ontwerp-programma voor 1 oktober 1966 ten uitvoer te leggen overeenkomstig de plannen van het NVvL-bestuur.



In een brief van 30 september van Yperlaan aan het bestuur en leden van de NVvL hoopt hij op een voorspoedige voortzetting van de NVvL-activiteiten op de weg naar het gouden jubileum. Het is hem altijd een groot genoegen om met de NVvL samen te werken vanwege het ongecompliceerde en efficiënte karakter van die samenwerking en de vriendschappelijke contacten die hij ervaart.

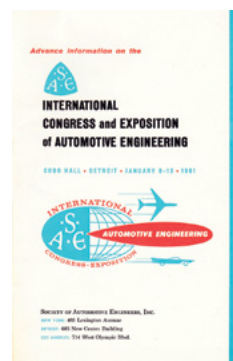
Op de voorste rij ir. C.A.F. Falkenhagen (links) en prof. dr. ir. H.J. van der Maas (tweede van rechts)



Feestelijke jubileummaaltijd

Op de voorster rij prof. dr. ir. W.T. Koiter, prof. ir. H. Wittenberg en ir. A. Boelen

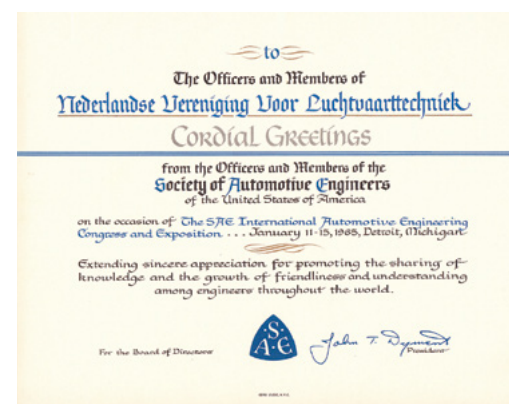
⁴⁹ Brief Wittenberg aan de voorzitter van de organiserende verenigingen d.d. 21-4-1961.



Omslag SAE brochure uit 1961

SOCIETY OF AUTOMOTIVE ENGINEERS (SAE)

Van 9-13 januari 1961 organiseert de SAE het “International Congress and Exposition of Automotive Engineering” in Detroit. De NVvL is in deze voor Nederlandse organisaties het “point of contact”.



De aan deze organisaties toegezonden brochure is voor die tijd zeer professioneel en aantrekkelijk uitgevoerd. In de brochure worden o.a. de NVvL en het KIVI genoemd als “Assisting Foreign Society”.

De banden tussen NVvL en de SAE zijn ook de daaropvolgende jaren vriendschappelijk en leiden in 1965 zelfs tot een certificaat waarin de SAE zijn dank daarvoor betuigt aan de NVvL, hoewel niemand van het NVvL-bestuur bij het succesvolle congres in Detroit aanwezig heeft kunnen zijn.

Certificaat (1965)

Het KNvvl-jaarverslag over 1966 bericht uitvoerig over dit symposium, dat

“een feestelijk karakter droeg ten gevolge van het feit dat tevens het 25-jarige bestaan van de Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek werd herdacht. De hele dag werd op Schiphol doorgebracht. 's Morgens hield Prof. Dr. ir. W.T. Koiter een openingsrede, Ir. H.C. van Meerten sprak over de ‘De vliegtuigindustrie nu en in de naast toekomst’, Ir. J. Luymes had als onderwerp ‘Het luchtverkeer nu en in de naaste toekomst’ en tenslotte belichtte Prof. ir. H. Wittenberg het onderwerp ‘Luchtvaartonderzoek nu en in de naaste toekomst’.

Na de lunch hield de heer S. de Mul een inleiding over het nieuwe verkeersgebied van de luchthaven Schiphol. Hierna werd het nieuwe areaal bezichtigd. Weer terug op het ‘oude’ Schiphol werd een film vertoond ‘Albert Plesman, portret van een mens’. Na een ontvangst door het bestuur volgde een diner in het restaurant Aviorama. Het feestelijke karakter hierbij kwam wel zeer sterk naar voren bij de uitreiking van het zilveren K.N.V.v.L.-insigne aan 25 leden van de vereniging, die reeds vanaf de oprichting lid zijn geweest, terwijl bovendien aan Ir. A. Boelen, als secretarispenningsmeester gedurende de laatste 15 jaar de [zilveren] eremedaille van de K.N.V.v.L. werd uitgereikt.”

De 25 leden die sinds de oprichting van de NVvL lid zijn:

H. Barto, Amsterdam	Ir. A.J. Marx, Amstelveen
Ir. M. Beeling, Heemstede	Ir. H.C. van Meerten, Hilversum
Ir. A. Boelen, Badhoevedorp	J.H.W. van der Muelen, Badhoevedorp
Ir. J. van Buuren, Delft	Prof. dr. ir. A. van der Neut, Delft
K.G. d'Engelbronner, Heemstede	Prof. ir. T. van Oosterom, Badhoevedorp
Ir. C.A.F. Falkenhagen, Amstelveen	Dr. ir. F.J. Plantema, Badhoevedorp
Dr. J.H. Greidanus, Amsterdam	Ir. F.Ph. Stok, Aerdenhout
Ir. A.M. Hazen, Amstelveen	P. Vroon, Den Haag
C.G. de Kat, Nieuwer Amstel	H. Westerhuis, Ossendrecht
Prof. dr. Ir. W.T. Koiter, Delft	Ir. W.I. Wiselius, Hengelo
A. Kruisheer, Amsterdam	C. Wijdooge, Heemstede
Ir. J. Luymes, Heemstede	Ir. J.A. Wijsman, Geleen
Prof. dr. ir. H.J. van der Maas, Delft	

De kosten van de viering bedragen 3.623,20 gulden, waarbij de meeste kosten (2.970,75 gulden) betrekking hebben op de 118 diners en de extra dranken. In het totale bedrag is 19,75 gulden opgenomen voor een verdwenen paraplu. Uiteindelijk draagt de NVvL 678,20 gulden aan deze viering bij.

De nasleep

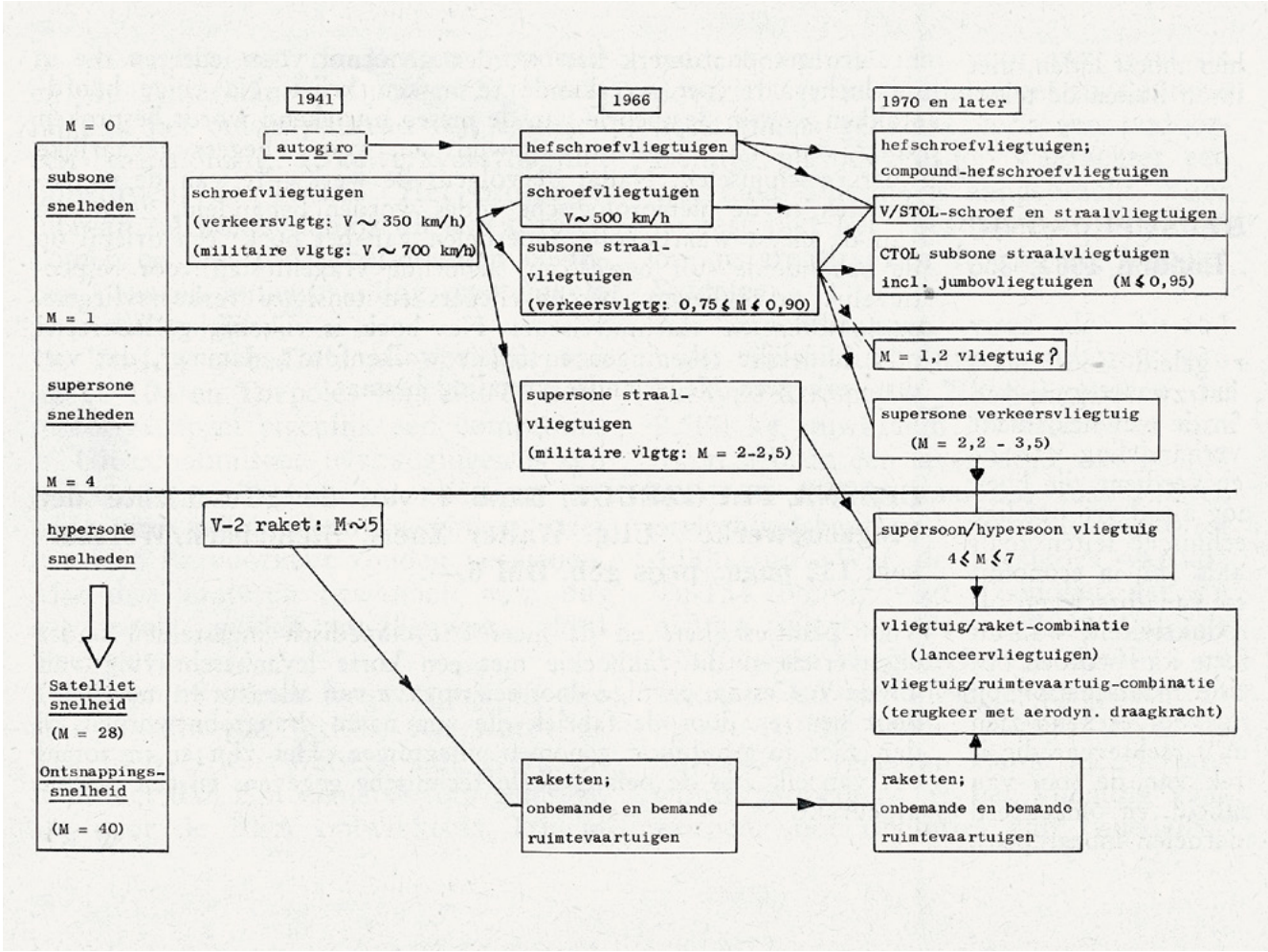
Naar aanleiding van de gehouden lezingen op 1 oktober toont Avia's hoofdredacteur Kosman interesse in de teksten, die hem door Boelen eind november 1966 worden toegezonden. Eerder heeft Kosman aangegeven uit te zien naar een redacteur voor de technische rubriek in Avia. Boelen kondigt tevens aan dat ing. F.J. Sterk van het NLR daarover binnenkort met Kosman zal spreken.⁵⁰

Opnieuw ontstaat er, evenals in 1951, wrevel over de plaatsing van de teksten van de aangeleverde lezingen voor Avia. Het is Koiter die op 2 maart 1967 aan Boelen schrijft dat tot zijn verwondering de teksten van de voordrachten niet in de oorspronkelijke vorm zijn gepubliceerd, terwijl ook zijn inleiding slechts in uittreksel vorm is weergegeven in het maandnummer van Avia. Hij vindt het in hoge mate ongewenst dat van de drie voordrachten er maar van twee bewerkte versies zijn opgenomen. Verder vindt hij het bedenkelijk dat deze

publicatie zo lang op zich heeft laten wachten. Tenslotte acht hij het ongepast om, wanneer hij wordt gevraagd om een inleiding te schrijven voor Avia, die inleiding zonder enig overleg niet op te nemen. Hij verwacht stappen van het bestuur richting Avia. Medio april antwoordt Boelen, na ruggespraak met Wittenberg, dat door miscommunicatie binnen het bestuur en het uitblijven van een antwoord aan Koiter deze niet tijdig is ingelicht, waarvoor hij namens het bestuur excuses aanbiedt. De afdoening naar Avia is ook voor het bestuur zo onbevredigend dat hij dit met Yperlaan opneemt. Dat gebeurt per brief, die Boelen op 21 april 1967 schrijft en waarin hij stelt:

“Het spijt ons dat dit alles zo is gelopen en het ondersteunt de opmerking, die ik nog al eens hoor ‘Avia is toch eigenlijk geen tijdschrift voor technici’. Hierdoor ontstaat de stemming: ‘Waarom zijn de luchtvaart-technici nog lid van de KNVvL?’”

Op 8 mei spreken Wittenberg en Boelen met Yperlaan en Kosman. Kosman heeft behoefte aan goede artikelen over technische onderwerpen, rekening houdend met de ruime lezerskring waarvoor Avia is bestemd. De auteurs van die artikelen moeten worden gezocht binnen de groep van leden van de NVvL.



Geschematiseerde visie op de toekomst van de luchtvaart, van prof. Wittenberg

⁵⁰ Brief van Boelen aan Kosman d.d. 29-11-1966.

Er komt daarom een vaste rubriek in *Avia* over technische ontwikkelingen in de lucht- en eventueel ruimtevaart, waarbij ing. F.J. Sterk de algehele redactie en coördinatie gaat verzorgen. Om het contact tussen Sterk en de schrijvers binnen de grote Nederlandse luchtvaartbedrijven te bevorderen worden contactpersonen binnen elk van die bedrijven benoemd. In het decembernummer van *Avia* deelt Wittenberg dit aan de lezers mee.



Logo Rubriek Luchtvaarttechniek

De luchtvaarttechnische rubriek in *Avia* bevat tot eind 1969 vijf artikelen. Daarna besluit de N.V. Nieuwe Rotterdamse Courant om commerciële redenen m.i.v. 1970 niet langer op te treden als uitgeefster van *Avia*.⁵² Dit leidt tot discontinuïteit in de verschijning van het blad. Het eerstvolgende nummer verschijnt pas in juni 1970. In het colofon van dit nummer staat dat de N.V. Nederlandse Bedrijven der Koninklijke Boekhandel en Drukkerij G. Kolff & Co. in Amsterdam verantwoordelijk is voor de uitgave, druk en administratie. Omslag en binnenwerk van *Avia* veranderen in een strakkere vormgeving.

De NVvL-leden worden per brief geïnformeerd.⁵¹ De redactie van *Avia* stelt per pagina een honorarium van 30 gulden beschikbaar. Het eerste technische artikel in dat zelfde nummer van *Avia* handelt over “De remkleppen van de F.28”, geschreven door Hein Schwing. Een speciaal logo vergezelt voortaan de artikelen van de rubriek Luchtvaarttechniek.

Artikelen verschenen in *Avia* onder de noemer “Luchtvaarttechniek” onder redactie van ing. F.J. Sterk

UITGAVE AVIA	TITEL	AUTEUR
December 1967	De remkleppen van de F.28	H. Schwing
Februari 1968	Vliegproefapparatuur voor de F.28	Ing. G. van Munster en Ing. A.Pool
Mei 1968	Vluchtnabootsers	J.A. Giel
Augustus 1968 (dl.1) September 1968 (dl.2)	Weerstandvermindering door grenslaag-afzuiging	Ir. E. Torenbeek
Augustus 1969	Doppler navigatie	D.I. Bonne
November 1969	Luchtkrachten op een rotor	Ir. L.R. Lucassen

⁵¹ Brief van Wittenberg en Boelen aan de NVvL-leden d.d. 18-5-1967

⁵² Brief van Kosman aan Boelen d.d. 16-12-1969.

4 Van zilver naar goud

Tijdens de jaarvergadering van april 1967 wordt ingestemd met een verhoging van de contributie (het gedeelte voor het lidmaatschap van de NVvL) tot 4 gulden per jaar. Tijdens de daaropvolgende jaarvergadering van 1968 wordt voor het eerst het plan gelanceerd om een jaarprogramma met lezingen en excursies voor te bereiden. Het plan dat Wit-

tenberg medio juni inschiet loopt een vol jaar, voorzien van onderwerpen en van personen die de lezing organiseren. Het opstellen van dergelijke jaarplannen is sindsdien ‘standard practice’ voor het bestuur.

Het NVvL-bestuur versoepelt in het kader van opnieuw een ledenwerfactie de eisen voor het lidmaatschap van de vereniging. Men komt nu voor het lidmaatschap in aanmerking wanneer men:

- een middelbare of hogere functie bekleedt in de luchtvaartwetenschap of in de luchtvaarttechniek
- werkzaamheden op aanverwante gebieden uitvoert, zulks dan ter beoordeling van het NVvL-bestuur

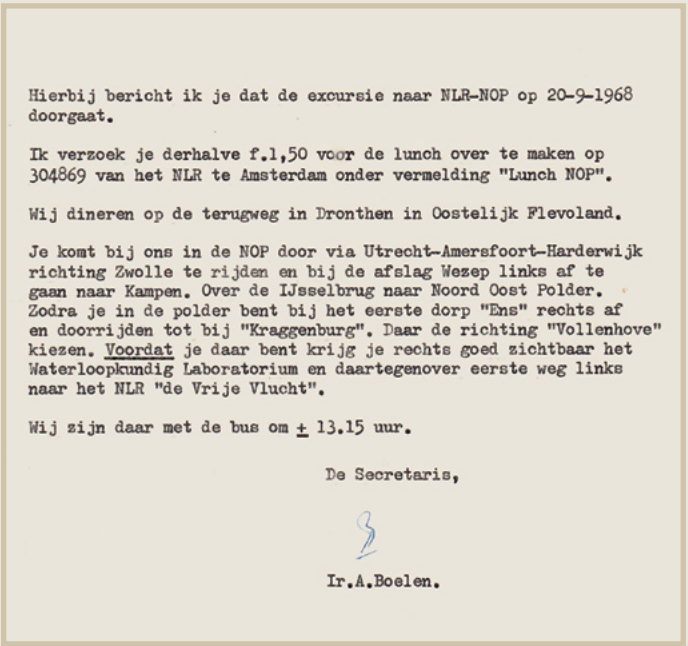
In het algemeen zijn NVvL-leden ingenieur of HTS-er.

Eind 1968 neemt Yperlaan na ruim 19 jaar afscheid als algemeen secretaris van de KNVvL. Hoewel het decembernummer van *Avia* daarover uitvoerig uitweidt worden daarin zijn onmiskenbaar grote verdiensten voor de NVvL niet vermeld. Opvolger van Yperlaan is W. Kroes, voorheen onderdirecteur van de Nationale Luchtvaartschool.

In 1969 viert het NLR zijn 50-jarige bestaan. Tijdens de receptie ter gelegenheid van deze gebeurtenis ontvangt het NLR van het NVvL-bestuur een fraaie schaal met inscriptie, waarbij Wittenberg een toespraak houdt en de motieven voor deze geste uiteenzet. In zijn dankbrief schrijft directeur ir. A.J. Marx o.a. dat hij het op hoge prijs stelt dat de vereni-

De (toen nog om-)weg naar de Noordoostpolder in 1968

Op 20 september organiseert de NVvL een excursie naar het NLR in de Noordoostpolder. Daartoe wordt een bus van Maarse en Kroon gehuurd. Bezoekers met eigen vervoer ontvangen een routebeschrijving. Uit die routebeschrijving kan worden afgeleid dat er sinds de aanleg van de snelweg A6 (tussen Lelystad Noord en Urk) in 1970 veel is verbeterd met de verbinding naar de Noordoostpolder.



Routebeschrijving naar NLR Noordoostpolder

ging zich met succes inspanst om het onderling contact tussen de technici in de Nederlandse luchtvaartwereld levendig te houden en hen in de gelegenheid te stellen kennis te nemen van belangrijke technische problemen en ontwikkelingen op elkaars vakgebieden. Voor het NLR met zijn relatief grote staf van gespecialiseerde wetenschappelijke medewerkers is dit streven daarom juist van grote waarde.¹ Het NVvL-bestuur zendt ook de andere in 1969 jubilerende Nederlandse luchtvaartbedrijven Fokker en KLM zijn gelukwensen met hun 50-jarige bestaan. Het daaropvolgende jaar eindigt de NVvL voor het eerst in haar geschiedenis in de rode cijfers. De oorzaken zijn uitgebleven betalingen van contributie en een eenmalige hoge rekening voor het drukken en verzenden van *Luchtvaarttechniek*, waar de KNVvL in vorige jaren een groot deel voor haar rekening nam. Pas vanaf 1974 laat de resultatenrekening weer zwarte cijfers zien.

In een brochure over de NVvL met gegevens over de vereniging staat o.a. vermeld:

“Leden kunnen zijn zij, die een hogere of middelbare functie bekleden in de luchtvaart of daarvoor zijn opgeleid en zij, die daartoe door het bestuur worden uitgenodigd. De contributie bedraagt op 1-9-1969 f 34,- per jaar. Men is dan tevens lid van de K.N.V.v.L. Is men reeds lid van de K.N.V.v.L. dan bedraagt de contributie voor de N.V.v.L. f 4,- per jaar. Hiervoor ontvangt men dan tevens het tijdschrift AVIA. Bovendien heeft men op vertoon van zijn lidmaatschapskaart vrij toegang tot het stationsgebouw te Schiphol.”

Zeer veel belangstelling is er voor een lezing door dr. George E. Mueller, hoofd van de afdeling bemande ruimtevluchten van de NASA, uitgenodigd door de NVvL, op 24 oktober 1969. Hij zal spreken over de “Space Shuttle”.

Boelen ontvangt daarover een brief van de Adjunct Technisch Wetenschappelijk Attaché van de Nederlandse Ambassade in Washington, met het verzoek om ook andere Nederlandse verenigingen op die lezing te attenderen, aangezien dr. Mueller geen tijd heeft nog meer lezingen in Nederland te geven voor andere verenigingen. Eerder die dag is Mueller aanwezig bij een IATA-conferentie in Amsterdam, die volgens een krantenkop, mede door de bijdrage van Mueller, eindigt in een “science fiction sfeer”. Hij verwacht

“dat over een jaar of zeven ruimtestations rond de aarde zullen cirkelen die door middel van een geregelde “veerdienst” met speciale “veervliegtuigen” de verbinding tussen de aarde en andere stations gaan onderhouden. De “veervliegtuigen” die als normale vliegtuigen horizontaal zullen kunnen landen op de grote vliegvelden maar loodrecht omhoog zullen stijgen, kunnen iedere plaats op aarde binnen één uur bereiken”.

Hij eindigt zijn voordracht met de voorspelling dat binnen tien jaar velen van zijn toehoorders van vandaag vluchten door de ruimte hebben gemaakt. De lezing die Mueller die avond in Krasnapolsky voor de NVvL geeft (en voor de vele uitgenodigde belangstellende niet-leden) wordt door ca. 80 personen bezocht. Opmerkelijk is dat volgens enkele krantenberichten enkele dagen later dezelfde Mueller zijn ontslag heeft ingediend bij de NASA.

In mei 1970 verschijnt een nieuwe folder van de KNVvL, ten teken dat de vereniging meer publiciteit en naamsbekendheid zoekt.

Tijdens de jaarvergadering van de NVvL op 13 mei 1971 deelt Boelen mee dat vanwege zijn aanstaande pensioendatum in 1974 het bestuur ing. F.J. Sterk voordraagt als 2e secretaris, zodat deze Boelen in 1974 “geruisloos” kan opvolgen.



Woelige tijden voor de KNVvL

De smeltkroes die de KNVvL in zekere zin is, borrelt in de loop van de jaren af en toe over. Het hoofdbestuur oordeelt het noodzakelijk een “Commissie ad hoc” in te stellen die inzake de verenigingsstructuur in mei 1968 een rapport presenteert. Blijkbaar is het hoofdbestuur niet content met de inhoud, waarna in juli 1969 een herschreven versie verschijnt dat aan de leden van de afdelingsbesturen van de KNVvL wordt gestuurd. Het voert hier te ver in te gaan op de voorstellen in het rapport, maar duidelijk blijkt dat een contributieverhoging onafwendbaar is met een voor 1970 begroot tekort van 100.000 gulden. Op 30 augustus 1969 spreekt een delegatie van het NVvL-bestuur over dit rapport met vertegenwoordigers van het hoofdbestuur van de KNVvL. Omdat over de uitkomsten daarvan niets is terug te vinden rijst het vermoeden dat het NVvL-bestuur geen problemen heeft met de inhoud van het rapport. De uitgever van het blad *Avia*, de N.V. Nieuwe Rotterdamse Courant, besluit m.i.v. 1970 het blad niet meer uit te geven. Het plaatst de KNVvL daarmee voor een voldongen feit dat een nieuwe uitgever moet worden gevonden waarmee tijd is gemoed. Niet eerder dan juni 1970

verschijnt het eerstvolgende nummer van *Avia*, met als nieuwe uitgever N.V. Koninklijke Boekhandel en Drukkerij G. Kolff & Co. *Avia* wordt uitgegeven in samenwerking met de KNVvL en is niet meer het huisorgaan van de KNVvL. Kosman kondigt in februari aan een KNVvL-mededelingenblad *In en Om de KNVvL* te laten verschijnen, zodat bij ontstentenis van *Avia* in ieder geval de leden op de hoogte blijven van de lopende KNVvL-zaken en het nieuws in de afdelingen. Het eerste nummer daarvan verschijnt echter ook pas in juni 1970. In 1973 besluit het hoofdbestuur van de KNVvL tot instelling van een Commissie “Periodieken”, met als taak te adviseren over de wijze waarop besparing kan worden verkregen op de uitgaven die de KNVvL doet voor periodieken van de afdelingen. De Commissie adviseert de uitgave *In en om de KNVvL* te staken en het nieuws van de afdelingen door te geven aan de redacties van de afdelingsperiodieken. De 400 leden van afdelingen die geen eigen orgaan hebben, waaronder die van Luchtvaartwetenschappen, kunnen de mededelingen rechtstreeks toegezonden krijgen. De jaarlijkse besparing wordt berekend op 30.000 gulden.

De begroting 1971 van de KNVvL noopt Wittenberg de voorzitter van de KNVvL in een uitvoerige brief te moeten wijzen op zijn bezwaren tegen de ophanden zijnde sterke contributieverhoging. Hij meent dit naar voren te moeten brengen omdat hij wil vermijden dat de leden van de NVvL en die van de NVR op basis van een kostenbaten analyse - “gezien het verlies van *Avia* binnen de normale contributie en het zich wijzigende karakter van de KNVvL - tot een algemene uittocht zullen overgaan.”² Een reactie op die brief is niet aangetroffen in het archief.

^ Omslag nieuwe KNVvL-folder

¹ Brief van Marx aan NVvL-bestuur.
² Brief van Wittenberg aan de voorzitter van de KNVvL d.d. 19-10-1970.



REFLECTIES BIJ 75 JAAR NVvL

door ing. F.J. Sterk

bestuurslid van 1974-1997

waarvan secretaris/penningmeester van 1975-1990

Over de periode dat ik secretaris/penningmeester ben geweest van de NVvL wil ik hier enige gedachten aan het papier toevertrouwen. Deze gecombineerde bestuursfunctie zorgde voor een effectieve manier van werken. Het secretariaatswerk vond, met goede secretariële ondersteuning vanuit het NLR, veelal in de lunchpauzes en de avonden plaats. Voor de inning van de contributie zorgde de KNVvL, waarbinnen de NVvL samen met de NVvLG en de VSV 'Leonardo da Vinci' de Afdeling Luchtvaartwetenschappen vormde. Voor mij waren de uitgangspunten voor de vereniging: het bevorderen van de sociale contacten tussen de leden met name door de maandelijkse lezingen en de symposia en de overdracht van kennis. Om dit te bereiken spitste de aandacht van het gehele bestuur- voorzitter, secretaris en de overige bestuursleden, die geacht werden de Nederlandse bedrijven, instituten en gebruikers werkzaam in de luchtvaart te vertegenwoordigen- zich toe op het lezingenprogramma. Dit bood/biedt plaats aan zo'n tien maandelijkse lezingen. Voorafgaand aan de laatste lezing voor de zomervakantie droegen alle bestuursleden in de bestuursvergadering suggesties aan voor het komende seizoen. In overleg werd hiermee een voorlopig lezingenprogramma opgesteld, dat die avond tijdens het huishoudelijke deel van de jaarvergadering aan de leden werd voorgelegd en - waar nodig - werd bijgesteld en aangevuld. Het resultaat hiervan werd vervolgens, na

het checken met de potentiële sprekers, als jaarprogramma gepubliceerd. Vóór de maandelijkse avondlezing werd de betreffende spreker uitgenodigd om samen met het bestuur het diner te gebruiken in een motel bij de A4-invalsweg, dicht bij het NLR. De bestuursleden waren altijd goed vertegenwoordigd bij deze gelegenheden om naast het diner (op eigen kosten) kennis te maken met de spreker en de gezamenlijke onderwerpen van interesse te bespreken binnen het bestuur. De sfeer was altijd ontspannen en collegiaal. Uit eigen ervaring kan ik zeggen dat een vereniging alleen kan bestaan als het belang voor de leden voorop staat. Dat houdt in dat de kosten en moeite die een lid zich moet getroosten meer dan gecompenseerd worden door het nut van lidmaatschap. Getracht werd dit te bereiken door de kosten van de contributie en van deelname aan de symposia zo laag mogelijk te houden en met het activiteitenprogramma een brede belangstelling te trekken. Om hierin te slagen werd o.a. de individuele sprekers ruim te voren verzocht een uittreksel van hun te houden lezing bij het NVvL-secretariaat in te dienen, waarna zo nodig soms overleg plaatsvond om bepaalde accenten in de beoogde lezing te verduidelijken of bij te stellen. Dit gebeurde zeker als er sprake was van meer dan een spreker. Andere middelen om bovengenoemd doel te bereiken waren het vormen van een redactiecommissie voor het uitgeven van een jaarboek, waarin zo veel mogelijk teksten van de

lezingen waren opgenomen, het organiseren van excursies naar voor de leden interessante locaties binnen Nederland en het houden van symposia samen met andere beroepsverenigingen en dikwijls met de Vliegtuigbouwkundige afdelingen van de TU-D en de HTS-Haarlem. Deze symposia werden als regel gehouden in een collegezaal van Vliegtuigbouw of de aula van de TU-D, waarbij de inzet van de dames van het secretariaat van de afdeling Vliegtuigbouw en het personeel van de restaurants zeer gewaardeerd werd. Voor mijzelf heeft het werk voor de NVvL veel bijgedragen aan het uitvoeren van diverse taken die op mijn weg kwamen tijdens de 40 jaar bij het NLR, zoals daar zijn het opdoen van mensenkennis, het onderhouden van sociale kontakten, het stimuleren en begeleiden van projecten en onderzoeksprogramma's en het daarbij (helpen) oplossen van onderlinge problemen tussen personen en instellingen. In 1971 vroeg de NVvL-secretaris, dhr Boelen, mij om als 2e-secretaris namens de NVvL, zijnde de Nederlandse lidvereniging van ICAS, aan de organisatie van het 8e congres mee te willen werken. Prof. Van der Maas had n.l. als lid van de "Provisional Council" van de "International Council of the Aeronautical Sciences" voorgesteld om dit in 1972 in Amsterdam te houden; hetgeen in dank werd geaccepteerd. Dit betekende dat hieraan veel tijd moest worden besteed in voortdurend overleg met de NVvL-voorzitter, Prof. Wittenberg. Na het aftreden van Boelen in 1974 zette ik zijn werk door. Dit

moest na 20 jaar stoppen in 1992 in verband met mijn werkzaamheden bij EG/EU in Brussel: vertegenwoordiging van luchtvaartlaboratoria uit Duitsland, Engeland, Frankrijk, Italië, Spanje, Zweden en Nederland bij het opstellen van onderzoeksprogramma's, waarvoor de Europese Commissie geld had toegewezen. Mijn conclusie is: Samen Sterk. Een mens kan vaak veel alleen, maar samen kunnen we zeer veel meer, zeker als er zo nodig begeleiding kan worden gegeven uit onafhankelijke bron, die niet pretendeert de wijsheid in pacht te hebben en eerst goed luistert naar alle betrokkenen. Bij een vergadering is daarom een goede voorzitter van eminent belang naast een secretaris voor de zorg voor de continuïteit binnen een vereniging. Naar aanleiding van het 50-jarig bestaan van ICAS in 2008 schreef ik een boekwerkje getiteld "ICAS- The first fifty years" (1957-2007). Het is goed zo'n gelegenheid aan te grijpen om even stil te staan bij een mijlpaal. De tijden veranderen en lijken steeds sneller te veranderen, maar een ding blijft van belang: op gezette tijden te reflecteren op de voorbije jaren en zich te realiseren dat er zonder (lessen uit) het verleden geen goede toekomst is uit te stippelen.

Ik wens de NVvL bij haar 75-jarig bestaan een opbouwende rol toe in het veranderende krachtenveld, genaamd "LUCHT-VAART".

Fred Sterk

Pas op 13 oktober 1971 vindt een gesprek plaats tussen Wittenberg en Sterk met Kroes, waarbij in het kader van de relatie tussen beide verenigingen het volgende is afgesproken:

1. de KNVvL gaat voort met de administratieve voering van de NVvL;
2. alle leden van de NVvL zullen lid zijn van de KNVvL, afdeling Luchtvaartwetenschappen;
3. de KNVvL int van ieder lid een contributiebedrag van 30 gulden; hiervan komt 12 gulden ten goede van de NVvL;
4. de vergoeding aan het tijdschrift *De Ingenieur* wordt voortaan betaald door de NVvL, in plaats van ten laste gebracht van de KNVvL afdeling Luchtvaartwetenschappen.

In verband met de voorgenomen automatisering van de KNVvL ledenadministratie is het noodzakelijk dat contributies per afdeling gelijk zijn. Dus zal de Nederlandse Vereniging voor Luchtvaartgeneeskunde bereid moeten worden gevonden tot een overeenkomstig arrangement.

Op 19 januari 1973 spreekt Van Oosterom met J.M. van der Zanden, hoofdredacteur van *De Ingenieur*. Laatstgenoemde resumeert de reeds in eerdere gesprekken naar voren gebrachte nieuwe visie over de inhoud van het blad:

- het volgen van de zich duidelijk aftekenende nieuwe interdisciplinaire ontwikkeling van de techniek;
- het streven naar een inhoud die belangwekkend is voor het gros van de KIVI-leden;
- het bieden van een nieuwsmedium voor alle (31) afdelingen van het KIVI.

Een afzonderlijk vakblad met gespecialiseerde artikelen op het gebied van lucht- en ruimtevaart, zoals het blad *Luchtvaarttechniek* tot dusverre is geweest, komt dus te vervallen. Publicaties op het gebied van de lucht- en ruimtevaart, die duidelijke raakpunten met andere technieken of maatschappelijk ontwikkelingen vertonen en daardoor een brede lezerskring kunnen interesseren, zijn altijd welkom in *De Ingenieur* in zijn nieuwe vorm.

Het betekent het definitieve einde van de verschijning van de NVvL-publicaties in *Luchtvaarttechniek* (1973) en van de rubriek met de gelijke naam in *Avia*, waarvan het laatste luchtvaarttechnische artikel is verschenen in 1969.

Door het wegvallen van *Luchtvaarttechniek* ziet het NVvL-bestuur zich geplaatst voor de vraag op welke wijze de lezingen voor de NVvL-leden voortaan moeten worden gepubliceerd. Na enig vooronderzoek besluit het bestuur een *NVvL-Jaarboek* uit te brengen met de inhoud van de lezingen gehouden in het afgelopen jaar. Aanvankelijk wordt Sterk daarvan de redacteur.

De contributie voor het lidmaatschap van de NVvL wordt met vijf gulden verhoogd tot 35 gulden in verband met de kosten van het drukken van het *NVvL-Jaarboek*. Het eerste *NVvL-Jaarboek* verschijnt in 1974 met daarin de tekst van een vijftal lezingen. Het *NVvL-jaarboek* verschijnt daarna tot 2002 waarna deze papieren informatiedrager wordt vervangen door een CD-ROM. Bijzonderheden over de totstandkoming van het jaarboek zijn vermeld in bijlage 8.

Het KIVI biedt vanaf 1974 de mogelijkheid om in *De Ingenieur* technisch gerichte artikelen te plaatsen over uiteenlopende vakgebieden overeenkomstig de bovenvermelde visie van de redactie. Voor het verzamelen van die artikelen benoemt het KIVI vakredacteurs. In verband met de naderende pensioendatum van Van Oosterom (1975) neemt medio 1974 NVvL-lid ing. D.J. Rozema de taak van vakredacteur lucht- en ruimtevaart over. Van 1974 tot en met 1980 verschijnen in *De Ingenieur* 35 hoofdartikelen over luchtvaarttechnische onderwerpen, waarvan de titels en auteurs zijn vermeld in bijlage 3. Dit eindigt in 1980 als de situatie binnen de redactie van *De Ingenieur* drastisch verandert en er geen behoefte meer is aan vakredacteurs.

Het opheffen van “het gilde” van vakredacteurs bij *De Ingenieur* in 1980 is aanleiding voor Sterk om te onderzoeken of de NVvL een tweemaandelijks periodiek zou kunnen uitbrengen met luchtvaarttechnische artikelen, die in de plaats komt van het *NVvL-Jaarboek* en van de (luchtvaarttechnische) artikelen in *De Ingenieur*. De kosten daarvan zouden grotendeels moeten worden gedragen door het NLR. Het blijft evenwel bij dit voorstel en het *NVvL-Jaarboek* blijft vooralsnog verschijnen. De NVvL-mededelingen zullen zoveel als mogelijk worden gepubliceerd in het nieuwe KNVvL-blad *In en Om de KNVvL*. De eerste mededeling verschijnt in *In en Om de KNVvL* nr. 7 van juli 1973, altijd vergezeld van het NVvL-embleem.

Ir. A. Moelker, rechts afgebeeld naast drs. J. Buhrman en ir. L.R. Lucassen (links). Tussen Lucassen en Buhrman is zichtbaar ir. A. Boelen, allen zijn lid van de NVvL

Medio 1973 lijkt de gewijzigde situatie rond de publicatie van lezingen en aankondigingen voor lezingen en mededelingen van de NVvL stabiel, resp. het nieuwe *NVvL-jaarboek* en het blad *In en Om de KNVvL*. De tot dan gebruikelijke stencils met convocaties voor lezingen, die de KNVvL aan de NVvL-leden heeft toegezonden, komen dan te vervallen. Echter, de KNVvL besluit in september van dat jaar om bezuinigingsredenen de uitgave van *In en Om de KNVvL* te stoppen.

De uitnodiging voor de jaarlijkse ledenvergadering op 28 mei 1974 kent in de uitvoeringsvorm *In en Om de KNVvL* twee varianten. De eerste variant voor alle KNVvL-leden en de tweede voor Boelen persoonlijk, die bij die vergadering als secretaris aftreedt. Het witte (onbedrukte) gedeelte in de convocatie voor die vergadering in de versie voor Boelen bevat in de eerste variant een oproep geld te storten voor een afscheidscadeau. Het bestuur benoemt Boelen daarbij tot “Ere-lid” van het Bestuur. Hij wordt opgevolgd door Sterk.

Wittenberg lanceert in 1974 het idee om te komen tot een uitwisseling van lezingen tussen de NVvL en “The Royal Aeronautical Society”. De RAeS ontvangt tevens exemplaren van het *NVvL-jaarboek*.

De eerste lezingen vinden plaats begin 1975. Ir. E.A.B. de Graaf (NLR) spreekt op 24 februari bij de RAeS over “Aspects of non-destructive inspection in relation to service failure analysis”. De Graaf houdt aan zijn lezing de “George Taylor (of Australia)” prijs over, die hem op 20 mei van dat jaar wordt overhandigd. De prijs wordt jaarlijks uitgereikt voor het beste paper op het gebied van ontwerp, constructie, productie en fabricage. Zijn paper is gepubliceerd in het *Aeronautical Journal* van maart 1975. In totaal worden in het kader van dit uitwisselingsprogramma in de jaren 1975-1977 vijf



Geen tijd in het aanstormend straaltijdperk

Het zoeken naar sprekers voor lezingen voor de NVvL brengt Sterk bij ir. A. Moelker, die bij het NLR Van Oosterom is opgevolgd als hoofdafdelingsleider Vliegtuigen. Moelker is tevens ingenieur-vlieger, samen met ir. G. Lamers en ir. H. Kleingeld. Over het lezingenseizoen 1973 - 1974 schrijft Moelker onderstaand kattebelletje aan Sterk: “In verband met onze (Kleingeld, Lamers, Moelker) Caravelle-opleiding zou ik een lezing geven in het seizoen ’73-’74. [...] Er zijn enkele redenen waarom dit niet verstandig is.

De opleiding op het vliegtuig heeft nog niet plaatsgehad, laat staan dat we reeds operationele ervaring hebben. Een seizoen meedraaien lijkt ten zeerste gewenst.

De achterstand in mijn werkzaamheden maakt het niet verantwoord dat ik binnen de tijd (eind mei) hier tijd voor beschikbaar stel.

Zonder het extra Caravelle vliegen heeft de lezing niet zoveel zin, omdat Douwes Dekker reeds een identieke heeft gehouden.

Meer schrijven bekort mijn tijd nog meer, zodat ik het hierbij laat. Moelker”

lezingen gehouden. Door de verslechterde financiële omstandigheden van de RAeS is deze uitwisseling in 1977 gestopt.

In 1976 worden de eerste stappen gezet om te komen tot een uitwisseling van lezingen tussen de NVvL en het “Deutsche Gesellschaft fur Luft- und Raumfahrt e.V.” (DGLR). Van Duitse zijde wijst Prof.Dr.-Ing. B. Laschka, voorzitter

IN EN OM DE KNVvL

MAANDELIJKE MEDEDELINGEN
VAN DE KONINKLIJKE NEDERLANDSE VERENIGING VOOR LUCHTVAART
Jozef Israëlsplein 8 - Den Haag-2018 - Telefoon 070 - 24 54 57 JANUARI 1973

Hoofdbestuur en staf van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart wensen besturen en leden een voorspoedig 1973 en

spreken het vertrouwen uit dat de plezierige samenwerking in het nieuwe verenigingsjaar mag worden bestendigd.

Een vernieuwd „IN EN OM”

Dit is het eerste nummer van „IN EN OM DE KNVvL” dat in een nieuwe uitvoering verschijnt. Een kleiner formaat, ander papier en een iets andere opzet dan bij vorige jaargangen zullen, naar wij hopen, ons verenigingsorgaan aantrekkelijker en handzamer maken. Het verschijningsstijdstip van „IN EN OM DE KNVvL” zal worden verlegd van de 15e van de „voorgaande” maand naar het begin van de maand. De leden kunnen dus voortaan „IN EN OM” rond de eerste van iedere maand in de bus verwachten.

VAN DE ADMINISTRATIE

CONTRIBUTIES EN ABONNEMENTEN AVIA 1973

De leden van de KNVvL hebben dezer dagen de acceptgirokaarten voor de contributie 1973 ontvangen. Hen die lid zijn van meer dan één afdeling zal voor ieder van deze afdelingen een acceptgirokaart worden gezonden. Onze ledenadministratie zal het op prijs stellen indien u de contributie(s) zo spoedig mogelijk wilt overmaken. Ieder ingeschreven lid zal ook een acceptgirokaart voor het abonnement op AVIA ontvangen. Zoals u weet heeft u als KNVvL-lid een zeer interessante korting op de geldende abonnementsprijs en wij zouden

gaarne zien dat zoveel mogelijk KNVvL-leden van deze belangrijke faciliteit gebruik maken. Het abonnement op AVIA is echter geheel facultatief.

ATTENTIE: KNVvL-LEDEN IN HET BUITENLAND

Binnenkort zullen wij ook aan u een acceptgirokaart zenden om daarmee de contributie voor 1973 te voldoen. Wij verzoeken u zoveel mogelijk van deze kaart gebruik te maken opdat wij de voorgeponste kaart in de computer kunnen verwerken. De kaart kunt u gebruiken door hem

- te zenden naar de (Nederlandse) Postchèque- en Girodienst, indien u over een girorekening in Nederland beschikt;
- hem bij een bank aan te bieden, met verzoek het bedrag over te maken op onze postrekening nr. 663.000, onder vermelding van de juiste personalia en vooral registratienummer (zeer belangrijk i.v.m. met mogelijke vertraging!);
- volgens onze informatie kunnen Belgische KNVvL-leden de acceptgirokaart ondertekend inzenden aan het BESTUUR VAN DE POSTCHECKS te Brussel. De tegenwaarde wordt in Bfrs van hun rekening afgeschreven en weer in guldens aan de Nederlandse Postchèque en Girodienst overgemaakt. Ook hier weer: vooral registratienummer vermelden.

van het DGLR, er op dat zijn organisatie samen met de Franse "Association Aeronautique et Astronautique" en de Engelse RAeS jaarlijks een gezamenlijke bijeenkomst organiseren onder de naam "Tag der Luftfahrt pioniere". Daaruit is de latere CEAS (Confederation of European Aerospace Societies) ontstaan, zie hoofdstuk 6.

Eredoctoraat ir. H.C. van Meerten

"Op vrijdag 10 januari 1975 vond tijdens de viering van de 133ste Dies Natalis van de Technische Hogeschool Delft onder grote belangstelling de uitreiking plaats van het diploma van doctor in de technische wetenschappen, honoris causa, aan ir. H. C. van Meerten. Deze eervolle onderscheiding werd aan ir. H. C. van Meerten toegekend op voorstel van de Onderafdeling der Vliegtuigbouwkunde. Als erepromotor trad op prof. ir. H. Wittenberg, terwijl dr. J. H. Greidanus en drs. W. Bloemendal mede tot de luister van deze promotie bijdroegen door hun bereidheid om als paranimfen van de ere-doctor op te treden. Dr. ir. H. C. van Meerten was van 1951 - 1958 voorzitter van de Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek. Het is daarom zeker passend dat in dit jaarboek van de Vereniging de bij de ere-promotie uitgesproken rede van de promotor en het antwoord van de ere-doctor een plaats vinden."

Deze tekst is een gedeelte van een uit 10 pagina's bestaand artikel afgedrukt in het NVvL-Jaarboek 1974.



L.A. de Lange

Prof. dr. ir. Van Ingen wordt in de Algemene Vergadering van de KNVvL op 29 oktober 1977 verkozen tot vice-voorzitter van deze vereniging. In 1975 opent de NVvL voor de eerste maal een eigen bankrekening. Daarvoor liepen de betalingen via een bankrekening van de KNVvL. De reden is dat de vereniging diverse betalingen vanuit het buitenland ontvangt of betalingen moet verrichten.

Het deels gewijzigde bestuur werkt, op initiatief van L.A. de Lange, aan vernieuwing van de verouderde statuten van de vereniging die voor het laatst in 1954 zijn gewijzigd. De vraag dient zich aan of de NVvL een vereniging moet

worden met rechtspersoonlijkheid. Het bestuur vraagt daarover advies aan mr. H. Vermeulen (bestuursbureau Stichting NLR). Die merkt op dat, indien overeenkomstig de verwachtingen het nieuwe Boek II van het Burgerlijk Wetboek van kracht wordt, de vereniging een beperkte rechtspersoonlijkheid krijgt die hem voor de NVvL voldoende lijkt. Het bestuur neemt dit advies over.

De belangrijkste wijziging van de statuten gaat over de eisen die aan het lidmaatschap van een gewoon lid worden gesteld en die als volgt verruimd zijn:

"Gewoon lid kan zijn hij/zij die in de luchtvaart of wel op een aan de luchtvaart aanverwant gebied een functie vervult of heeft vervuld en een hogere technische, universitaire of ingenieurs -opleiding dan wel een vergelijkbare opleiding heeft genoten. Tevens kan als gewoon lid worden toegelaten hij/zij van wie, vanwege functie en ervaring, mag worden verondersteld – zulks ter beoordeling van het bestuur en bij afwijzing met beroep op de Algemene Ledenvergadering – dat hij/zij kan bijdragen tot de activiteiten van de Vereniging, dan wel daar zelf profijt van kan hebben."

De laatste zin is toegevoegd op verzoek van NVvL-lid ir. J.A. van der Bliek. Tijdens de jaarlijkse ledenvergadering van 26 mei 1977 worden deze statuten goedgekeurd en vervolgens gepubliceerd in het NVvL-jaarboek van 1976, dat in de loop van 1977 is verschenen. Tijdens die vergadering wordt een voorstel tot verhoging van de contributie van 35 gulden naar 40 gulden goedgekeurd.

De NVvL-secretaris deelt in de convocatie van deze vergadering aan zijn medebestuurleden mee dat hem het verzoek bereikte in het NVvL-bestuur:

"de mogelijkheid van een West-Europees lucht- en ruimtevaart congres aan de orde te stellen. De onderliggende gedachte is dat wij binnen West-Europa elkaar beter van ons werk op de hoogte kunnen houden, zonder al te grote reiskosten."

In 1977 wordt bij het NVvL-bestuur het initiatief geboren om een voorlichtingsmiddag te organiseren om het bedrijfsleven een overzicht te verschaffen over de opleidingen Vliegtuigbouwkunde aan de HTS (Haarlem) en de TH (Delft). Die wordt gehouden op 28 april 1978 bij de HTS in Haarlem. Uitgenodigd zijn de directies van Fokker-VFW B.V., KLM, RLD, NLR, KLu en KM. Ook de besturen van de HTS, de TH en de VSV 'Leonardo da Vinci' en de VSV 'Sipke Wynia' ontvangen een uitnodiging. De inleidingen gaan over de studieprogramma's aan beide instituten, zowel in het heden als in de toekomst, waarna een forumdiscussie plaatsvindt over het functioneren van afgestudeerden in de praktijk en de mogelijkheden en beperkingen om de studies beter af te stemmen op de wensen van het bedrijfsleven. Uit het door de NVvL-secretaris opgestelde verslag blijkt dat een levendige forumdiscussie heeft plaatsgevonden waarbij een aantal knelpunten de revue passeerden.

De voorlichtingsmiddag op 28 april 1978 heeft o.a. tot gevolg dat het NVvL-bestuur zich afvraagt of het bestuur zou moeten worden uitgebreid met een leraar van de HTS-Haarlem afdeling Vliegtuigbouwkunde.

Over de samenwerking/afstemming tussen TH, HTS en bedrijfsleven komt het op 28 september 1978 tot een gesprek tussen Wittenberg en ir. O.V. de Lugt (HTS-Haarlem). Enige tijd daarna stelt ir. D.M. de Vos, leraar aan de HTS-Haarlem afdeling Vliegtuigbouwkunde, zich kandidaat als lid van het NVvL-bestuur.

Begin 1979 overlijden kort na elkaar twee voormalige prominente bestuursleden van de NVvL, ir. J. Luymes (3 januari) en ir. A. Boelen (22 februari). In het NVvL-jaarboek van 1978 is, gezien hun belangrijke verdiensten voor de vereniging, aan elk een uitvoerig "In Memoriam" gewijd.

Op 25 april 1980 organiseert de NVvL de "NVvL-Avionica-dag" in Delft, getiteld: "Symposium on developments in avionica". Meer dan 300 toehoorders zijn aanwezig Sprekers uit binnen- en buitenland houden voordrachten o.a. over de avionicasystemen in de Airbus A.310, de Boeings B 757/767 en de Fokker F29.



Mevr. Taub en prof. Koiter



Prof. Wittenberg



Prof. Van Ingen en de heer C. Wijdooge

De viering van het 40-jarige jubileum van de NVvL krijgt in het NVvL-Jaarboek in het jaarverslag slechts één regel tekst:

"On May 8th 1981 the 40th anniversary of the Society was celebrated with excursions to Fokker and KLM, followed by a reception and dinner at KLM's Head Office."



Ir. Schoevers (midden), mevrouw Van Ingen, prof. Van Ingen en ing. Sterk

Deze summier tekst staat in schril contrast met het succes van de viering. De uitnodiging vermeldt het volgende programma (toegevoegd zijn het aantal deelnemers):

- bezoek F27 en F28 produktielijnen bij Fokker (totaal 49 deelnemers)
- bezoek Flight Safety Simulator van KLM (totaal 40 deelnemers)
- bezoek aan Hangar 11 van KLM (totaal 43 deelnemers)
- rondrit over platform en demonstratie belading B747 Combi (totaal 46 deelnemers)
- diner in KLM-Hoofdkantoor (totaal 86 deelnemers)

De schriftelijke complimenten stromen de daaropvolgende maanden binnen bij de secretaris, die van het diner een aantal foto's heeft rondgestuurd.

V.l.n.r.: de heer
I. de Boer, onbekend,
ir. D. de Vos
en ir. H. Heijne
Makkreel



V.l.n.r.: ir. J. Slooff,
ir. Schoevers en
prof. Van Ingen



Met de jubileumviering is alleen aan cateringkosten ruim 4.200 gulden gemoeid, omstreeks 50 gulden per deelnemer, waarvan iedere deelnemer een eigen bijdrage van 37,50 gulden betaalt voor de rijsttafel, verzorgd door KLM Partyservice.

Een van de beoogde programmaonderdelen is het maken van een rondvlucht met een DC-9 van de KLM met max. 108 personen, maar de door bestuurslid Schoevers opgevraagde bedragen hebben het bestuur doen besluiten daar vanaf te zien.

Op 22 oktober van dat jubileumjaar wordt in samenwerking met de Nederlandse vereniging voor Luchtvaartgeneeskunde (NVvLG) een avondvoordracht georganiseerd, waarbij de heer J. Dragstra (chef BWK van de KLM) een uiteenzetting geeft over de "KLM Human Factors Awareness Course".

In samenwerking met de Nederlandse Vereniging voor Ruimtevaart organiseert de NVvL op 29 april 1982 een symposium over "Kwaliteitszorg in de Luchtvaart en Ruimtevaart" in een van de collegezalen van de TH-Delft. Diverse sprekers behandelen gedurende het dagvullend programma diverse aspecten uit de kwaliteitszorg en kwaliteitsborging in de lucht- en ruimtevaart.

Het onderwerp staat zeer in de belangstelling wat blijkt uit het hoge deelnemersaantal van 140, allen werkzaam in de Nederlandse lucht- en ruimtevaart. De lezingen staan met de namen van de sprekers vermeld in bijlage 5.

Deelnemer ir. W.J. van Meurs (NLR) schrijft een reisverslag³ over dit symposium en zijn conclusies daarin zijn:

"In het merendeel van de lezingen werden de organisatorische aspecten van kwaliteitsborging behandeld. Door het globale karakter ervan is m.i. de directe bruikbaarheid, zeker voor technisch georiënteerde personen, relatief gering.

³ NLR-Memorandum IR-82-16 U, d.d. 19-5-1982.



TERUGBLIK

door ir. H. Schoevers

bestuurslid 1977-1992

waarvan voorzitter 1984-1992

Nederland heeft een rijke historie over luchtvaart en een gevarieerde infrastructuur van luchtvaartgericht onderwijs, wetenschap en onderzoek, vliegtuigbouw, vliegtuiggebruik, wetgeving en toezicht, civiel zowel als militair, met een uitstekende internationale uitstraling. En een cultuur van goede onderlinge relatie, samenwerking en uitwisseling waar dat kan.

Daarin past naadloos een vereniging van in luchtvaarttechniek geïnteresseerden die relevante kennis uitwisselen in lezingen, symposia en bedrijfsbezoeken: de Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek, nu 75 jaar. Van harte gefeliciteerd!

Het bestuur bestond dan ook uit vertegenwoordigers van de Nederlandse luchtvaartgerichte organisaties en ik mocht in het verleden daarbij de KLM vertegenwoordigen, eerst als lid en later ook als voorzitter, alles bij elkaar toch 15 jaar. Onze taak was om het jaarprogramma voor te bereiden, ideeën voor lezingen, symposia en bedrijfsbezoeken inbrengen en dan regelen, ieder nam daarbij zijn aandeel. Inspirerende en gezellige samenkomsten met interessante mensen uit de luchtvaartwereld. De drijvende kracht was daarbij natuurlijk de secretaris/pen-

ningmeester, toen Fred Sterk en later Piet Kluit. In mei was dan de algemene ledenvergadering, altijd voor een lezing, waar het gehele jaarprogramma voor het volgende seizoen werd gepresenteerd. En becommentarieerd, want er waren altijd leden die meer of anders wilden of met hele goede ideeën kwamen die dan in portefeuille gingen voor de toekomst.

Wij waren lid van de KNVvL (afd. Luchtvaartwetenschappen, samen met de afd. Luchtvaartgeneeskunde en de VSV Leonardo da Vinci) en hadden toen contacten met ICAS en het European Rotorcraft Forum (ERF). Veel symposia werden samen met de VSV georganiseerd.

De hoofdmoot waren toch de lezingen, laatste donderdag in de maand (exclusief de zomerperiode) in het NLR, naast de symposia. Het bestuur, voor zover aanwezig, ging met de spreker van tevoren eten bij de Chinees om de hoek bij het NLR, kwam dan op het nippertje op tijd aan in de zaal. Het zag er anders uit dan nu, na de doorgangspost kriskras tussen de gebouwen door, van buiten trap op en op zolder (zo zag het er naar mijn herinnering uit...) op een stoeltje. Koffie vooraf en in de pauze, alles heel knus!

Mijn laatste betrokkenheid betrof het 50-jarig jubileum waarin de studentenprijs voor de beste afstudeerpresentatie werd ingesteld. Een naar mijn mening sympathieke instelling die zowel de jonge luchtvaartgeneratie honoreert als ook de nadruk legt op goede publiciteit.

En dat is mijn wens voor de NVvL, 75 jaren jong en fris!

Herry Schoevers

Als grootste gemene deler van alle lezingen keerden de volgende overwegingen steeds terug:

- kwaliteitszorg moet de gehele organisatie doordrenken
- kwaliteitsborging moet een onafhankelijke staffunctie met verstreckende bevoegdheden zijn
- kwaliteitszorg moet actief worden gesteund door top management.”

Hoe waar zijn woorden achteraf blijken te zijn wordt duidelijk in de daaropvolgende jaren, waar uiteindelijk ook het NLR in 1993 zijn eerste kwaliteitscertificaat ontvangt (voor de hoofdafdelingen Informatica en Ruimtevaart) en kwaliteitszorg een niet meer weg te denken onderdeel is van de organisatie.

De archiefstukken over de periode 1982-1986 ontbreken helaas in het NVvL-archief. De NVvL-jaarverslagen vormen de enige (karige) bron van informatie over die periode.

In het kader van een nauwere samenwerking met het Vlaamse Genootschap voor Lucht- en Ruimtevaart van de Koninklijke Vlaamse Ingenieursvereniging (KVIV) wordt op 24 maart 1983 een overzicht van de Belgische lucht-

vaartactiviteiten gepresenteerd door prof. ir. R. Jacques, kol.ir. A. Vanhecke en ir. P.K.M. de Swert.

Op 6 mei 1983 wordt in samenwerking van de VSV ‘Leonardo da Vinci’ een symposium georganiseerd met als onderwerp “Oriëntering op CAD/CAM met het oog op het belang voor de Nederlandse vliegtuigontwikkeling. Er zijn 300 toehoorders en 11 sprekers.

In de middag van 22 maart 1984 wordt een bezoek gebracht aan de F-16 productielijn bij Fokker, welk bezoek wordt voorafgegaan door een tweetal lezingen.

Enkele weken later, op 13 april, wordt in samenwerking met de Vliegtuigbouwkundige Studievereniging ‘Leonardo da Vinci’ in Delft een Symposium georganiseerd met als onderwerp Luchtvaartmeteorologie. De inleidingen voor de bijna 200 toehoorders worden verzorgd door zeven sprekers.

Dat jaar brengt de KNVvL een nieuw periodiek uit aan zijn leden onder de naam *Aero-Journaal*. Dit komt in de plaats van *In en Om de KNVvL* en verschijnt als een krantje in A3-formaat. Voortaan verschijnen daarin ook de mededelingen van de NVvL, zoals de aankondigingen van lezingen en excursies.

Op 26 april 1985 wordt in samenwerking met de Vliegtuigbouwkundige Studievereniging ‘Leonardo da Vinci’ in Delft een symposium georganiseerd over “Recente ontwikkelingen op aerodynamisch gebied”. De zeven inleiders spreken voor een gehoor van bijna 200 personen.

Van 24 tot 27 juni 1986 vindt in Jakarta, Indonesië, het “International Symposium on Aeronautical Science and Technology of Indonesia – ISASTI” plaats tijdens de Indonesia Air Show 1986, waaraan van Nederlandse zijde, onder NVvL-auspiciën, een bijdrage wordt geleverd.⁴ Helaas ontbreken hierover in het archief de bijzonderheden.

Dat jaar bestaat de NVvL 45 jaar, waarvan de viering op 9 oktober (in de aula van de TU-Delft) voor de leden plaatsvindt met een lezing van Cdr. R. Richards (NASA)⁵. Onderwerp is “Atmospheric flight with the Shuttle and NASA’s plans for the Shuttle program”. Er zijn 300 belangstellenden op deze interessante lezing aanwezig en het wordt een succes genoemd. Voorafgaand aan de lezing dineren de bestuursleden met de spreker, twee heren van de Amerikaanse ambassade en J.J. François, voorzitter van de KNVvL.

Op 24 april 1987 organiseert de NVvL samen met de VSV Leonardo da Vinci het symposium “Unconventional Aircraft Concepts”, met de bijzonderheid dat alle sprekers uit het buitenland komen.

Een jaar later, op 29 april 1988 organiseert de NVvL samen met de VSV ‘Leonardo da Vinci’ opnieuw een symposium, nu over “Certificatie-aspecten bij de ontwikkeling en het onderhoud van vliegtuigen”, bij de TU-Delft. Tien sprekers van RLD, CAA, Fokker, NLR en KLM geven een overzicht van alle aspecten die bij de certificatie van vliegtuigen aan de orde komen. Meer dan 250 deelnemers bezoeken het symposium dat als zeer succesvol is gekwalificeerd, zoals blijkt uit de lovende schriftelijke reacties van enkele NVvL-leden van het eerste uur, Wijdooge en Koiter.



Het Aero-Journaal van de KNVvL

Sinds 1983 worden de convocaties van NvvL-activiteiten gepubliceerd in *Aero-Journaal*, dat maandelijks verschijnt en een informatiebron vormt voor de leden van KNVvL en de afdelingen, waaronder de NVvL. Door bezuinigingen bij de KNVvL verschijnt het blad in de laatste maanden van 1987 onregelmatig. Dat noodzaakt het NVvL-bestuur de convocaties voortaan direct toe te zenden aan de leden (extra werk en kosten en het niet meer kunnen informeren van andere KNVvL-leden).

Op 8 juni 1988 organiseert de NVvL samen met de Belgische zustervereniging “Het Genootschap Lucht- en Ruimtevaart van de Koninklijke Vlaamse ingenieurs Vereniging” een symposium met het onderwerp: “De keuze van helikopters voor de krijgsmacht”. Na het succes van de drie lezingen van het Genootschap over de mogelijke opvolgers van de F-16 valt in overleg met de NVvL de keuze op het onderwerp helikopteraankopen voor de krijgsmacht.

⁴ Brief van Sterk aan bestuursleden NVvL d.d. 7-5-1986.

⁵ Richards volgt vanaf 1980 een astronautenopleiding bij NASA. Daarvoor had hij bij de US Navy ca. 3000 uur ervaring op 15 verschillende vliegtuigtypen, waaronder 400 landingen op vliegdekschepen.



Aero-Journaal
uitgave vanaf 1984
(boven) en vanaf
1993 (onder)



Uitnodigings-
kaartje viering
45-jarig NVvL-
jubileum

NEDERLANDSE
VERENIGING VOOR
LUCHTVAARTTECHNIEK



NETHERLANDS ASSOCIATION
OF AERONAUTICAL ENGINEERS

Secr. : Anthony Fokkerweg 2,
1059 CM AMSTERDAM
Tel. : (020) 5113113

UITNODIGING

VIERING 45-JARIG BESTAAN NVvL

Lezing Mr. R. Richards (NASA)
'ATMOSPHERIC FLIGHT WITH THE SHUTTLE AND NASA'S PLANS FOR THE SHUTTLE PROGRAM'
op 9 oktober 1986 om 20.00 uur in de Aula van de Technische Universiteit Delft, Mekelweg 1

Op 25 april 1986 bestond onze vereniging 45 jaar. Door omstandigheden kon de in april voorgenomen viering van deze gebeurtenis niet doorgaan. Thans bestaat hier echter wel gelegenheid voor.
Mr. Richards, astronaut-vlieger van de Shuttle en oorspronkelijk aangewezen als vlieger op Vlucht 61-E in maart j.l., zal op uitnodiging van het bestuur spreken over het gedeelte van de normale missie waarin de Shuttle aërodynamisch bestuurd wordt, dus de start, 're-entry' fase en de nadering en landing. Hij zal tevens ingaan op de toekomstplannen van NASA met betrekking tot de Shuttle.
De heer Richards volgt sedert 1980 bij NASA de astronaut-opleiding. Voor die tijd had hij bij de U.S. Navy ca. 3000 uur ervaring op 15 verschillende vliegtuigtypen, waaronder 400 landingen op vliegdekschepen.
Wij rekenen op Uw komst. Na afloop van de lezing bestaat er gelegenheid om onder het genot van een drankje even na te praten.

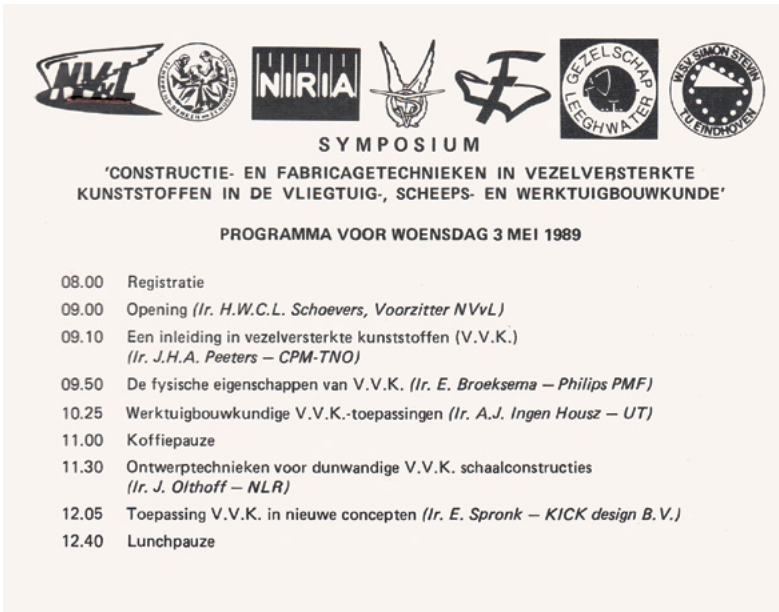
Introducé(e) toegestaan

Informele kleding

Dit onderwerp ligt in België nogal gevoelig, waardoor de locatiekeuze voor de Belgen op “neutraal” terrein (KMA, Breda) beter uitkomt. Contactpersoon voor beide verenigingen is kol. ir. R.J.W. Merison, hoofd van de Wetenschap-pelijke Ondersteuning bij de KLu, die tevens een van de sprekers is. De andere spreker is maj.ir. B. Naudts van de Belgische Landmacht.

Het jaar 1989 besteedt de NVvL veel tijd en energie aan de organisatie van twee symposia. Volgend op de voorlichtingsbijeenkomst in 1977 over de Nederlandse opleidingen over Vliegtuigbouwkunde organiseert de NVvL op 21 april 1989 het symposium over het Hoger luchtvaarttechnisch onderwijs in Neder-land, in het bijzonder over de ontwikkelingen en problemen. Het aantal deelnemers aan dit “onderwijs-symposium” bij de HTS in Haarlem blijft beperkt tot ca. 20.

Een keur van
logo's op de
uitnodiging



Het tweede symposium dat jaar vergt aanzienlijk meer voorbereidingstijd. De eerste gedachten over een gezamenlijk met het KIVI te organiseren symposium over composieten dateren van oktober 1987. Het doel is wederzijds kennis en ervaring uit te wisselen met composiettoepassingen tussen de disciplines vliegtuigbouw en de scheeps- en werktuigbouw. Gedurende geheel 1988 vinden voorbereiden-

de gesprekken plaats met vertegenwoordigers van het KIVI en andere bij het onderwerp betrokken organisaties met als resultaat dat op 23 januari 1989 bij het Kunststoffen en Rubber Instituut TNO (KRITNO) nadere afstemming plaatsvindt over de lezingen en het a.s. symposium. Het belang van deze bespreking komt o.a. tot uitdrukking in het feit dat ook de voorzitter van de NVvL Herry Schoevers daaraan deelneemt. Daar wordt afgesproken dat het symposium “Constructie- en fabricagetechnieken in vezelversterkte kunststoffen in de vliegtuig-, scheeps- en werktuigbouwkunde” wordt gehouden op 3 mei 1989 in de Aula van de TU-Delft. De deelnemende organisatoren zijn, blijkens de vele logo's vermeld op de uitnodiging: NVvL, KIVI, NIRIA, VSV ‘Leonardo da Vinci’, Scheepsbouwkundig Gezelschap William Froude, Gezelschap Leegwater en de WSV Simon Stevin.

Het dagvullende lezingenprogramma vermeldt bijdragen van “Centrum voor Polymere Materialen” (CPM-TNO), Philips PMF, Universiteit van Twente, NLR, Kick design B.V., Fokker Aircraft B.V., Koninklijke Marine en TU-Delft. Ruim 200 personen bezoeken dit symposium. Het Belgische Genootschap Lucht- en Ruimtevaart organiseert 28 november met de NVvL een avond over luchtvaartcongestie, in het Ingenieurshuis te Antwerpen. Bijdragen komen van J. Kraal (RLD-LVB) en A. Benoit (Eurocontrol); er zijn ca. 80 deelnemers.

De eerste vier maanden van 1990 verricht de NVvL, samen met de VSV ‘Leonardo da Vinci’ en het KIVI, weer een forse inspanning met de organisatie van het symposium “Organisatie in de vliegtuigproductie”, op 18 mei bij de TU-Delft. Er zijn zeven sprekers afkomstig van Fokker Aircraft B.V., McDonnell Douglas, Airbus Industrie en Boeing. De forumdiscussie wordt geleid door ir. W.J. Wolff, voormalig president van het KIVI. Ca. 200 personen bezoeken dit symposium. Daags na het symposium brengt Wolff per brief zijn grote waardering over aan Sterk, waarbij hij schrijft dat het vele werk in de voorbereidingen de basis zijn geweest voor het succes van die dag.

Aan het einde van 1990 worden de banden tussen de NVvL en de Nederlandse Vereniging voor Luchtvaartgeneeskunde weer aangehaald, door het elkaar informeren over elkaars activiteiten. Het resulteert in een uitnodiging voor de eerste bijeenkomst van de voorzitter van de NVvLG op 30 januari 1991 in Soesterberg, waarbij prof. dr. G.F. Smoorenburg (IZF/TNO) spreekt over “Wetenschappe-

lijk onderzoek t.a.v. spraakverstaanbaarheid in lawaai”. Ook worden de banden versterkt met de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers, de Vereniging van KLM-Boordwerktuigkundigen, de TU-Delft faculteit L&R en de studentenvereniging ‘Sipke Wynia’, door toezending van de NVvL-activiteiten zoals lezingen en symposia.

Vissen en vliegtuigen

Op 14 maart 1991 spreekt dr. J.J. Videler van de Universiteit van Groningen tijdens een door de NVvL georganiseerde lezing over “Vissen, vogels en vliegtuigen: kunnen ontwerpers nog iets van de natuur leren”. Een bijzonder onderwerp dat ca. 100 toehoorders trekt. *NRC Handelsblad* van 23 mei wijdt er een artikel aan in zijn rubriek Wetenschap & Onderwijs⁶. De vraag is of vliegtuigen, zoals de Fokker 100, die in de vlucht dezelfde weerstandsproblemen ondervindt als een zwaardvis onder water net zoals die vis uitgerust moet worden met een “zwaard” voorop en een “bollere” cockpit om minder weerstand te ondervinden. Fokker nodigt alsnog Videler uit om zijn ideeën nader uit te leggen, maar vooral hoofdontwerper ing. J. van Hengst staat sceptisch tegenover de theorie. Het levert overigens wel bijzondere plaatjes op van de Fokker 100 uitgerust met “zwaard”.



Boven: Fokker-100 met concave cockpit, 'zwaard' en sigaarvormige romp.
Onder: Fokker-100 met concave cockpit en 'zwaard'.

Ontleend aan *NRC Handelsblad* van 23 mei 1991

⁶ Een vliegende zwaardvis. Volgens marien-bioloog kan de Fokker-100 een stuk zuiniger. Door Matthijs Deen in *NRC Handelsblad*, 23-5-1991.

5

Nieuwe dynamiek in een weerbarstig speelveld

Over de invulling van de viering van het gouden jubileum van de NVvL worden tijdens de NVvL-bestuursvergadering op 21 juni 1990 de eerste ideeën gevormd. Na een intensieve voorbereiding wordt dit jubileum op 26 april 1991 gevierd in de aula van de TU-Delft met een symposium getiteld:

“DE TOEKOMST VAN NEDERLAND IN DE LUCHTVAART”

Een aantal vooraanstaande personen uit de Nederlandse luchtvaartwereld geeft een korte terugblik over de afgelopen 50 jaar, gevolgd door hun visie op de verwachte ontwikkelingen in hun bedrijfstak, instelling of dienst in de komende decennia. Deze lezingen worden voorafgegaan door een synthese over de ontwikkelingen van de luchtvaart tot dan en een vergelijking met eerdere voorspellingen, gevolgd door een lezing over de betekenis van het luchtvervoer in de totale nationale en internationale vervoersstroom van goederen en personen. De teksten van de lezingen verschijnen in een jubileumboek dat tijdens het symposium wordt uitgereikt. Omstreeks 150 toehoorders bezoeken het symposium. Het *Reformatorisch Dagblad* van 27 april 1991 kopt over het symposium:

“Techniek wordt minder belangrijk in de luchtvaart; prijs vliegtuig bepalend bij aanschaf”.

Het NVvL-bestuur schrijft in zijn dankbrief aan de sprekers van het symposium:

“Opmerkelijk was dat, op een enkele uitzondering na, de sprekers de nadruk legden op internationale samenwerking. Dit blijkt in vele gevallen het maken van eigen toekomstvoorspellingen te bemoeilijken of minder relevant te doen schijnen. Verklaarbaar wellicht indien het zich bezinnen op samenwerking veel aandacht vraagt, maar wellicht niet zo verkieselijk wanneer het gaat om zich daarbij een goede entree te verschaffen. Bovendien heeft Nederland op het vlak van het initiëren van toepasbare technologische ontwikkelingen altijd een behoorlijke partij meegeblazen en daarom dunkt het mij dat de voortzetting daarvan en de motivering van de betrokken technici, waaronder de NVvL-leden, zeker aandacht blijft verdienen.”

Bijna 70 leden van de NVvL maken op 27 april een excursie naar Schiphol. Het evenementenprogramma vermeldt excursies voor vier groepen, die resp. KLM Vrachtgebouw, Fokker/

KLM hangar 11, KLM Bemanningstraining/Static show Schiphol Oost en KLM-Helicopters/Fokker bezichtigen. De “static show” op het platform van Schiphol-Oost omvat de volgende vliegtuigen: Fokker 50 en Saab 340 (beide KLM Cityhopper), Falcon 20, Sikorsky S-61 en Sikorsky S-76 (beide KLM-Helicopters), Lockheed Orion en Westland Lynx helicopter (beide Koninklijke Marine), Cessna Citation (Martinair), Cessna 404 Titan (Rijkswaterstaat), Swearingen Metro (NLR) en Douglas DC-3 (Dutch Dakota Association). Om 17.00 uur begint een receptie in Aviodome, gevolgd door een diner in restaurant “Ken Dedes”. Secretaris Sterk laat zich voor de organisatie van het excursieprogramma met succes assisteren door de leden van de organisatiecommissie J.A. Willekens, H. van Kampen, M. Bouwhuizen en B. Slager. De feestelijkheden worden in zekere zin beïnvloed door de gespannen internationale situatie, daarna bekend als de Golfoorlog.

Voor het diner op 27 juni zijn negen NVvL-leden uitgenodigd die vanaf de oprichting lid zijn. Dat zijn:

Ir. J. van Buuren
Ir. K.G. d’Engelbronner
Ir. A.M. Hazen
Prof. dr. ir. W.T. Koiter
Ir. A.J. Marx
Ir. H.C. van Meerten
Prof. ir. T. van Oosterom
Ir. F.P. Stok
Ir. J.A. Wijsman

In een schriftelijke reactie schrijft Wijsman helaas niet aanwezig te kunnen zijn, maar hij complimenteert Sterk met het jubileumprogramma dat “klinkt als een klok”. Hij hoopt dat de NVvL nog een succesvolle toekomst mag hebben en hij eindigt met de zin “Op naar de 75 jaren!” Van de negen aangeschreven “oer”-leden zijn aanwezig Hazen, Koiter en Van Oosterom. Na de jubileumviering vraagt Sterk in een brief aan deze negen leden of zij op de hoogte zijn

KNVvL-onderscheiding voor F.J. Sterk

Op 26 april 1990 reikt de voorzitter van de KNVvL, D. van Muijlwijk, de bronzen KNVvL-onderscheiding uit aan ing. F.J. Sterk, hem toegekend voor het vervullen van het NVvL-secretariaat voor meer dan 15 jaar (sinds 28 mei 1974).

van details over de oprichting van de vereniging, waarover het NVvL-archief enkele hiaten bevat. Het is niet bekend of daarop is gereageerd.

Ter gelegenheid van het 50-jarig jubileum van de vereniging en mede naar aanleiding van het 45-jarig bestaan van de VSV ‘Leonardo da Vinci’ stelt het bestuur in 1991 een jaarlijkse NVvL-prijs in, aan te bieden aan de student die in zijn afstudeeropdracht het beste voldoet aan de volgende criteria voor kennisverbreiding:

- originaliteit;
- presentatie;
- begrijpelijkheid voor luchtvaarttechnisch, maar niet vakgespecialiseerd publiek;
- uiteraardluchtvaart-ofruimtevaarttechnisch onderwerp van voldoende niveau.

De prijs wordt in 1991 vastgesteld op 500 gulden¹. Dit besluit wordt voorgelegd aan de TU-Delft Faculteit L&R en aan de Hogeschool Haarlem Sector Techniek. Beide instellingen reageren enthousiast op dit initiatief. Een prijzencommissie wordt ingesteld. In overleg met beide instellingen wordt de toekenning voor de eerste maal bepaald in juni 1991, waarbij de winnaar van elke instelling de gelegenheid krijgt zijn/haar onderwerp te presenteren op een NVvL-lezingavond op 28 november 1991. De gekozen onderwerpen zijn voor de HTS het ontwerp van een Ultra Light vliegtuig en voor de TU-Delft “A non-linear model of a six-degrees-of-freedom synergistic motion system”. Voor de namen van de winnaars en de onderwerpen in 1991 en de daaropvolgende jaren wordt verwezen naar bijlage 2.

¹ De prijs bedraagt in 2016, 25 jaar later, 1000 euro.

Na vijf jaar ervaring met het toekennen van de prijzen stelt de in 1996 aftredende prijzencommissie voor om de geldende criteria te verduidelijken. De namen van de leden van de prijzencommissies zijn vermeld in bijlage 9.

De voorzitter van de NVvLG laat op 1 augustus 1991 weten dat zijn vereniging geen lid meer is van de KNVvL.² Begin jaren '90 voltrekt zich binnen de KNVvL een ingrijpende bestuurlijke wijziging. Het hoofdbestuur, dat heeft bestaan uit vertegenwoordigers van de diverse afdelingen wordt vervangen door een nieuw bestuur dat bestaat uit portefeuillehouders, die worden benoemd op grond van hun deskundigheid. Daarnaast gaat een Ledenraad functioneren waarvoor de NVvL een van haar (bestuurs)leden zal afvaardigen. De voorzitter van de NVvL neemt deel aan het overleg van voorzitters van de KNVvL-afdelingen. Dat overleg blijkt voor de NVvL weinig nut te hebben gezien de nadruk op luchtsport-activiteiten binnen dit overleg. Na de oprichting van de NVvL hebben de volgende personen namens de NVvL zitting in het hoofdbestuur en in de Ledenraad van de KNVvL:

PERIODE	NVvL VERTEGENWOORDIGERS IN HOOFDBESTUUR KNVvL
1946-1951	Ir. C. Koning
1951-1958	Ir. H.C. van Meerten
1958-1964	Ir. J. Luymes
1965-1975	Prof. ir. H. Wittenberg
1975-1982	Prof. dr. ir. J.L. van Ingen
1983-1989	Ir. D.M. de Vos
1990-1992	Kol. ir. R.J.W. Merison

PERIODE	NVvL VERTEGENWOORDIGERS IN LEDENRAAD KNVvL
1992- ??	Kol. ir. R.J.W. Merison (plv. ing. P. Kluit)

In de NVvL-jaarverslagen over 2002 -2005 staat Merison vermeld als vertegenwoordiger van de NVvL in de Ledenraad.

1992 is weer een jaar met volop activiteiten. Op 10 april organiseert de NVvL voor haar leden achtereenvolgens een bezoek aan Marine Vliegkamp Valkenburg en op 8 mei samen met de NVvLG en de VSV 'Leonardo da Vinci' het symposium "De menselijke factor in de luchtvaart" bij de TU-Delft. Een achttal lezingen wordt gehouden door sprekers van de Erasmus Universiteit, NLRGC, ESTEC, IZF/TNO, TU-Delft, Fokker, KLM en NLR. Een van de sprekers is de latere astronaut André Kuipers (als arts verbonden aan het NLRGC te Soesterberg), die spreekt over "Desoriëntatie bij jachtvliegers van de Koninklijke Luchtmacht". Hij maakt later twee ruimtereizen (2004 en 2011). Het aantal toehoorders bedraagt 188.

Tijdens de jaarvergadering van de NVvL op 21 mei van dat jaar legt Sterk zijn functie als secretaris/penningmeester neer, na 18 jaar dat werk met verve te hebben gedaan. Hij blijft lid van het bestuur en wordt in zijn oude functie opgevolgd door ing. P. Kluit.

Tot dusverre was in het lezingenprogramma nog geen Russische spreker uitgenodigd. Op 11 januari 1993 (vier jaar na de val van de Berlijnse muur) spreekt prof. E. Mychelov, hoofd van het "Moscow Aviation Institute" (MAI) voor de NVvL-leden bij het NLR over de rol en betrokkenheid van het MAI met de luchtvaartindustrie in Rusland en de industrie in het buitenland en hoe de omschakeling van militaire naar civiele productie versneld kan worden door samenwerking met het Westen.³ Een maand later volgt een tweede Russische spreker, dr. G.I. Zagainov van het Central Aerohydrodynamics Institute, TsAGI, die spreekt over "Ontwikkelingen in de civiele vliegtuigbouw in Rusland".

De statuten van de NVvL zijn laatstelijk in onderhandse vorm vastgelegd op 26 mei 1977. Tijdens de algemene ledenvergadering van 26 mei 1994 licht de voorzitter toe waarom het noodzakelijk is dat deze statuten moeten worden vernieuwd en dat de NVvL opgenomen dient te worden in het verenigingsregister.

² Brief van Kamps aan Sterk d.d. 1-8-1991.

³ Aankondiging van Kluit aan de NVvL-leden d.d. 5-1-1993.



GELUKWENSEN

door dr. ir. R. Roos

bestuurslid 1986-1998

waarvan voorzitter 1992-1998

De Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek bestaat 75 jaar. Geweldig en dat in het jaar dat ik ook mijn 75ste verjaardag vier. Van harte gelukgewenst!

In 1992 nam ik de NVvL voorzittershamer over van Herry Schoevers. Het bestuur was samengesteld uit vertegenwoordigers van bedrijven en instellingen die zich in de Nederlandse luchtvaart bezig hielden met opleiding, onderzoek, ontwikkeling, bouw en gebruik, zowel civiel als militair. Het was traditie dat het voorzitterschap tussen die bedrijven en instellingen min of meer rouleerde. En dus was in 1992 het NIVR (Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en Ruimtevaart), waar ik werkzaam was, aan de beurt. De hoofdtaak van de vereniging was het organiseren van lezingen en symposia op het gebied van de luchtvaarttechniek. Met veel enthousiasme werd ieder jaar op aangeven van de bestuursleden het lezingenprogramma samengesteld. De lezingen zelf werden altijd voorafgegaan door een diner met de spreker in Hotel Mercure, waarbij ook vaak gewone leden aanwezig waren. Tijdens het diner kon de voorzitter zich dan even inlezen in het CV van de spreker, om precies op tijd op het NLR te arriveren voor de lezing.

Mijn voorzitterschap startte ongeveer gelijk met de opkomst van CEAS (Confederation of European Aerospace Societies). Een aantal Europese aerospace societies

hadden elkaar gevonden en begonnen congressen te organiseren waarvoor alleen deskundigen uit hun eigen land werden uitgenodigd. Daarmee dreigden Nederlandse sprekers de Europese boot te gaan missen. Op verzoek van o.a. het NLR werd binnen het NVvL bestuur besloten om te trachten het lidmaatschap van CEAS te verwerven. Dat was geen gelopen race, want de NVvL moest zich presenteren aan de Board van CEAS; een vorm van ballotage. Een probleem daarbij was de omvang van onze vereniging die schrill afstak tegen die van de op dat moment deelnemende Europese verenigingen, met name tegen die van de Royal Aeronautical Society waar de technisch geschoolde mensen die werkten in de vliegtuigfabrieken ook als lid werden aangenomen. Om de omvang van de NVvL in de ogen van de CEAS Board wat op te blazen werd in de presentatie van de NVvL meegenomen dat de NVvL leden tegelijkertijd lid waren van de KNVvL en dat dus eigenlijk het ledental van de KNVvL bepalend was voor het lidmaatschap van CEAS. Deze presentatie vond plaats in oktober 1993 in Napels, tijdens de European Aerodays.

Op 25 maart 1994 werd de NVvL formeel lid van CEAS tijdens een CEAS Board vergadering in de buurt van Bordeaux. Die vergadering vond plaats op het Chateau de Villepreux, dat eigendom was van Aerospatiale. Dat de Board het zakelijke met

het aangename wilde verenigen bleek uit hetgeen rondom de vergadering was georganiseerd. Het diner vond plaats op Chateau de Sales in het Pomerol gebied en werd vooraf gegaan door een uitgebreide wijnproeverij, waarvoor wijnboeren uit de omgeving hun beste wijnen hadden meegebracht. Als klap op de vuurpijl kwam er een stoet in rode mantels geklede mannen binnen van het broederschap "Les Hospitaliers de Pomerol" om een drietal leden van de CEAS Board in te wijden in het broederschap, uiteraard onder het genot van een mooi glas wijn. Daarna heb ik samen met onze secretaris Piet Kluit nog vele vergaderingen van de CEAS Board mogen meemaken en dat bracht ons op de meest uiteenlopende locaties in Europa.

In 1998 heb ik het voorzitterschap overgedragen aan Fedde Holwerda van het NLR. Met veel plezier denk ik terug aan de zes jaar dat ik het voorzitterschap mocht bekleden.

Ruud Roos

Een delegatie van het bestuur heeft daartoe contact opgenomen met notaris G.J. de Jongh van het notarisbureau De Brauw Blackstone Westbroek. Deze notaris heeft na overleg met de NVvL de uitgereikte concept-statuten opgesteld, die na uitvoerige discussie unaniem worden goedgekeurd door de vergadering. Het duurt nog tot 21 september 1995 als deze statuten worden verleden bij de notaris in aanwezigheid van de comparant D. Sjerp, bestuurslid van de NVvL. De volgende stap is het opstellen van een Huishoudelijk Reglement, dat in 1996 op de agenda van de bestuursvergadering staat.

Vijf sprekers houden voor 80 toehoorders een voordracht tijdens een op 16 april 1993 bij het NLR gehouden mini-symposium over “Geluidsbestrijding bij vliegtuigen”, georganiseerd door de NVvL.

De “International Federation of Air Line Pilots Associations (IFALPA)” organiseert met medewerking van de NVvL en EUROAVIA op 25 en 26 oktober 1993, onder de symposiumnaam “Looking Ahead” met als onderwerp “Head Up Displays, Enhanced Vision Systems and Virtual Reality” in de RAI in Amsterdam. Nederland levert vijf van de zeven sessievoorzitters en vier van de achttien sprekers. Per brief bedankt Captain Bart Bakker, President van IFALPA, na afloop de voorzitter van de NVvL, dr. ir. Roos, voor de organisatie van het symposium. Hij besluit met: “*You have been a perfect host and chairman!*”

Op 14 april 1994 organiseert de NVvL voor haar leden een bezoek aan Fokker Aircraft B.V. Bedrijf Elmo, Fokker Aircraft Services B.V. en het Depot Mechanisch Vliegtuigmaterieel en Straalmotoren van de KLu op de Vliegbasis Woensdrecht.

Medio 1993 staat op het NVvL-werkplan de organisatie van een symposium ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan van NLR, KLM en Fokker in 1994. De uitwerking van dit plan vindt plaats gedurende een aantal bijeenkomsten met vertegenwoordigers van de be-

trokken organisaties. Als onderwerp voor dit Fokker-KLM-NLR jubileumsymposium wordt gekozen voor “(75+25) jaar technische ontwikkeling in de burgerluchtvaart in Nederland”. Met dit thema wordt de 100 jaar volgemaakt, hetgeen ook de achterliggende gedachte is in het (Inmerc)-jubileumboek en de TROS TV-uitzending. De jubilea vallen op 5 april (NLR), 16 september (Fokker) en 7 oktober (KLM). Het symposium wordt gehouden op 1 juli 1994 in het Aviodome op Schiphol.

Bijdragen aan het symposium worden geleverd door prof. ir. H. Wittenberg, prof. ir. J.W. Slooff, dr. ir. G. Bartelds en prof. ir. P.A. van der Schee, ir. E. Obert, ir. Th. van Bijleveld, ir. H. Benedictus en ir. T. van de Velde.

Op 4 oktober 1992 verongelukt een Boeing 747 van El Al in de Bijlmermeer in Amsterdam. Over het onderzoek naar de oorzaak van die ramp organiseert de NVvL op 26 januari 1995 een symposium bij het NLR dat door een record aantal van omstreeks 140 personen wordt bezocht.

Verdeeld over drie zalen spreken:

- ir. H. Wolleswinkel (algemene inleiding in zijn functie als vooronderzoeker belast met de algemene leiding van het onderzoek);
- ir. P. van Santen (onderzoek naar de structurele effecten van het ongeval: wat ging er stuk, hoe werd dit onderzocht);
- ir. H. Tigchelaar (onderzoek naar de vliegmechanische, vliegtechnische en operationele aspecten van het ongeval: waarom stortte het vliegtuig uiteindelijk neer, hoe werd dit onderzocht).

In april van dat jaar organiseert de VSV ‘Leonardo da Vinci’ samen met de NVvL en EUROAVIA het tweedaagse symposium “Crossing borders”. Aanleiding daartoe is het 50-jarige bestaan van de VSV. Doel van het symposium is deelnemers te informeren over verbeteringen op het gebied van internationale samenwerking in de lucht- en ruimtevaart. Een van de sprekers is prof. dr. W.J. Ockels, wetenschappelijk astronaut van ESA.

Faillissement Fokker

Op 25 januari 1995 schrijft NVvL-voorzitter Roos de volgende brief aan minister Wijers:



In NVvL-jaarboek 1996 richt voorzitter Roos zich hierover tot de leden met de volgende tekst:

“For the aviation minded people in the Netherlands, and thus for the Netherlands Association of Aeronautical Engineers (NVvL), the year 1996 has been an emotional one in which we definitely had to say goodbye to

the more than 75 year old Royal Netherlands Aircraft Factories Fokker. On January 22, DASA stopped all financial assistance to Fokker, resulting in a request for suspension of payments the next day. Many worked

Brief van dr. ir. Roos aan minister dr. Wijers

feverishly to find possibilities to keep Fokker alive. However, without results as on March 15, 1996 the aircraft manufacturer was declared bankrupt. This meant the end of a glorious history of Dutch aircraft building in which the F27 Friendship, the F28 Fellowship, the Fokker 50, the Fokker 100 and finally the Fokker 70 stood out as world famous products. On July 17, 1996 the caretakers reached an agreement with the company STORK on the sale of the shares of Fokker Aviation, in which the five viable subsidiaries of the old Fokker were brought together. This kept the employment of some 2400 persons alive.

Also for the NVvL, the demise of Fokker was a low point. Over the years many Fokker employees had attracted attention as a speaker at the NVvL monthly meetings. For the future our association will have to rely now on people from the new Fokker Aviation. As President of the NVvL, I am sure that our call on them will not be in vain.”

Op 22 oktober 1996 informeert de NVvL haar leden over de betrokkenheid van een aantal leden van het NVvL-bestuur bij onderhandelingen met het ministerie van Economische Zaken over een eventuele doorstart van Fokker.

Tijdens de bestuursvergadering van de NVvL op 8 juni 1995 memoreert voorzitter Roos dat bij de KNVvL de algemeen secretaris voortaan directeur heet. De KNVvL zal actiever naar donateurs zoeken en de afdelingen worden zelfstandiger. Afgesproken wordt de samenwerking met het Belgische Genootschap voor Lucht- en Ruimtevaart van de K.VIV nieuw leven in te blazen, o.a. door het uitwisselen van de respectieve jaarprogramma's. Desgevraagd reageert de voorzitter van het Genootschap, de heer De Swert, positief en komt met een aantal suggesties voor het aanhalen van de onderlinge banden.

Het NVvL-bestuur besluit in 1996 uit zijn liquide middelen een Symposiumfonds te vormen. Vanuit dit fonds worden bijdragen verstrekt aan activiteiten die een directe relatie hebben met het NVvL-lidmaatschap van CEAS en het organiseren van CEAS-symposia. Tevens zal de NVvL financieel bijdragen aan door CEAS toe te kennen "Awards" (nadien veranderd in medailles). Deze worden toegekend aan personen of instanties die zich verdienstelijk hebben gemaakt op het gebied van de luchtvaart en de ruimtevaart in Europa. Om de financiële basis van de NVvL te verbreden benadert het bestuur vanaf 1996 bedrijven met het verzoek jaarlijks een bedrag van minimaal 500 gulden te sponsoren.

Om het internationale karakter van de NVvL te benadrukken staat in de betreffende brief dat de NVvL lid is van CEAS, waarin ook de zusterorganisaties RAeS (Engeland), DGLR (Duitsland), AAAF (Frankrijk), AIDAA (Italië) en AIAE (Spanje) deelnemen.

In verband met het 30-jarige bestaan van de Vliegtuigbouwkundige Studievereniging 'Sipke Wynia' organiseert de Hogeschool Haarlem een symposium op 19 april 1996, getiteld "21th Century Acoustics". De NVvL is betrokken bij het samenstellen van het lezingenprogramma.

Een jaar na het Fokker faillissement bestaat het NIVR 50 jaar. Het NIVR viert dit jubileum op donderdagmiddag 3 april 1997 met een symposium getiteld: "50 jaar NIVR, de komende 25 jaar". De brochure vermeldt: "Na de problemen met Fokker in maart 1996 staat het aerospace-cluster in Nederland voor de uitdaging om nieuwe wegen te bewandelen teneinde de continuïteit voor de lange termijn veilig te stellen. Een nadere verkenning van de mogelijkheden in Nederland en daarbuiten ligt voor de hand en deze rode draad vindt U terug in het programma van het symposium."

Onder de sprekers bevindt zich dr. G.J. Wijers, minister van Economische Zaken, die een lezing houdt over "De Overheid en het Luchtvaart- en Ruimtevaartcluster in Nederland". Van de zijde van Airbus Industrie geeft V. von Tein, Chief Operating Officer Airbus Industrie een lezing over de ontwikkelingen van civiele vliegtuigen binnen zijn organisatie. Precies een week daarvoor houdt R. Lange, A3XX marketing director Airbus Industrie (Large Aircraft Division) een lezing voor NVvL-leden.

Op 25 september 1997 wordt een extra algemene ledenvergadering van de NVvL gehouden vanwege een groot aantal mutaties van bestuursleden (zie bijlage 1). Sterk wordt dan tot erelid van de NVvL benoemd, een eer die pas eenmaal eerder is toegekend (aan Boelen in 1974). Na door de voorzitter te zijn toegesproken stelt Sterk, die 26 jaar bestuurslid was, in zijn dankwoord o.a. het altijd erg leuk te heb-

ben gevonden en dat hij de taak van secretaris toch eigenlijk eenvoudig te hebben gevonden, te weten "Het regelen van lezingen en zo...".

De KIVI-afdeling Defensietechnologie en de NVvL organiseren in 1998 samen een avondlezing over de "Joint Strike Fighter: opvolger van de F16?" (26 februari) en een excursie naar het Depot Mechanisch Vliegtuigmaterieel en Straalmotoren van de KLu in Woensdrecht (22 april).

Eind jaren '90 zijn er ontwikkelingen binnen de KNVvL die ook raken aan de NVvL. Dat speelt tijdens de NVvL-bestuursvergaderingen van 24 februari en 13 april 2000, waar in laatstvermelde vergadering het agendapunt "Lidmaatschap KNVvL" een belangrijk en emotioneel gesprekspunt is. De agenda vermeldt o.a.: financiële sanering, wordt uitsluitend een "koepelorganisatie" op strategisch/politiek niveau, afdracht per lid aan "koepel" gedifferentieerd op afdelingsniveau. Als laatste staat vermeld: "Past NVvL in deze nieuwe KNVvL-opzet?"

De NVvL-leden krijgen kort na de bestuursvergadering van 15 februari 2001 een mededeling van voorzitter Holwerda met als tekst:

"Geacht NVvL lid,

In januari ontving u van de KNVvL de acceptgiro voor de betaling van de contributie 2001 van de NVvL. Waarschijnlijk is het u daarbij opgevallen dat deze met fl. 27,50 is verhoogd, ten opzichte van vorig jaar. Wat is hiervoor de verklaring? Tenslotte is vorig jaar in de ledenvergadering van de NVvL geen bestuursvoorstel voor contributieverhoging behandeld! De NVvL is sinds z'n oprichting in 1941 aan de KNVvL verbonden. Tot 1994 was dit zelfs in Artikel 1 van de statuten van de NVvL expliciet opgenomen. De uit die tijd stammende "innige" verbondenheid van de NVvL met de KNVvL bestaat nog steeds en houdt in, dat u door uw lidmaatschap van de NVvL ook "automatisch" lid bent van de KNVvL. En ook voor dat lidmaatschap

betaalt u contributie! In oktober vorig jaar heeft de z.g. "Ledenraad" van de KNVvL het voorstel van het hoofdbestuur voor drastische contributieverhoging als onderdeel van een groots reorganisatieplan goedgekeurd. In dit voorstel is de verhoging gedifferentieerd tussen z.g. "Vliegende" en "Niet-vliegende" leden. U bent daarover reeds per brief d.d. 31 oktober 2000 geïnformeerd door de voorzitter van het KNVvL-hoofdbestuur, dhr. Cor van den Burg. In deze brief wordt ook opgemerkt, quote..."sommige afdelingen zullen in eerste instantie de verhoging niet doorberekenen, doch opvangen uit de eigen reserves"unquote. Onze Afdelingscontributie (= NVvL-contributie) is echter slechts 15 gulden en dus daarvoor niet toereikend.

Naar aanleiding van bovenstaande situatie, waarbij er voor onze leden geen vrije keuze bestaat tussen een gecombineerd KNVvL/NVvL- of enkel een NVvL-lidmaatschap heeft het NVvL-bestuur besloten om in de komende Jaarvergadering (17 mei 2001) voorstellen ter zake aan de leden te zullen voorleggen. Mogelijk wordt vooraf nog een schriftelijke enquête onder de leden gehouden. De dan door de leden verkozen (nieuwe) situatie kan echter pas in het verenigingsjaar 2002 ingaan. Dit houdt in, dat het bestuur van de NVvL u bij deze oproept om de voor dit jaar door de KNVvL-ledenraad vastgestelde contributie van fl. 84,- voor het gecombineerde lidmaatschap van KNVvL en NVvL voor ten minste één jaar te aanvaarden en hierin geen aanleiding te zien uw betrokkenheid bij de NVvL te beëindigen.

Namens het bestuur
F. Holwerda
Voorzitter"

In 2000 zijn er voor het bestuur opnieuw zorgen over een dalend ledental (<300), vergrijzing en een afnemende belangstelling voor de lezingen-avonden. Kennelijk is er ook concurrentie van andere verenigingen, die leidt tot versnippering.

Oorkonde
behorende bij het
erelidmaatschap
van F.J. Sterk
▼



Begin 2001 neemt het bestuur daarom het besluit tot actieve ledenwerving onder “Young Professionals”. Bestuurslid De Koning zal bij Fokker Aerospace daarvoor een actie starten. Daar is uiteindelijk geen resultaat uit voortgekomen.

In 2001 bestaat de NVvL 60 jaar. Het bestuur “trakteert” de NVvL-leden eenmalig op een jaarabonnement op het blad *Air & Space Europe*. Bovendien wordt een receptie met borrel georganiseerd tijdens de “NVvL-prijzenavond” op 13 december van dat jaar. De herdenking

van het 60-jarig bestaan van de NVvL en van het 10-jarig jubileum van de NVvL-prijsuitreiking vindt op bescheiden wijze plaats in de ontvangstruimte van de TU-Delft.

In de loop van 2002 dient zich in het bestuur een opvolger aan van Tigchelaar, ir. M. van der Heijde, werkzaam bij Inspectie Verkeer en Waterstaat. Hij lanceert ideeën over de toekomst van de NVvL, in het bijzonder het oprichten van subgroepen genoemd: Kennisnetwerken, waardoor meer mensen kunnen worden bereikt in hun interessegebied. Zelf noemt hij het “Nederlands Cabin Safety Netwerk (Luchtwaardigheid)” dat hij in 2000 heeft opgericht. Enkele ideeën van Van der Heijde kunnen door het bestuur niet direct worden opgepakt omdat Holwerda en Kluit, beiden werkzaam bij het NLR, met het NLR in een ingrijpende reorganisatiefase zitten die veel tijd van hen vergt.

Opnieuw staat in de bestuursvergadering van 4 september 2003 de toekomst van de NVvL op de agenda. Op anderhalf A-viertje, opgesteld door bestuurslid Van der Heijde samen met enkele andere bestuursleden, staan vermeld de probleemstelling, de huidige doelen van de NVvL, de huidige invulling van de doelen en wat er verbeterd kan worden (welke nieuwe taken kan de NVvL op zich nemen). Als belangrijkste problemen worden genoemd: afnemend ledenbestand, te weinig aanwas van jongere leden, het NVvL-werk wordt door een zeer beperkt aantal personen uitgevoerd en de reiskosten verbonden aan internationale verplichtingen worden steeds moeilijker te dekken. Als verbeterpunten worden genoemd: meer bekendheid door een goede website, opzetten van informele netwerken, meer mensen activeren om activiteiten op zich te nemen, meer organisaties betrekken in het bestuur, zoeken van formele samenwerking met andere luchtvaartorganisaties. De Nederlandstalige naam dekt niet geheel de lading, de Engelstalige naam wel. De tekst eindigt met de behoeftestelling dat, “om een vernieuwde NVvL met uitgebreide taken te kunnen realiseren geld en mankracht noodzakelijk is. Bijdragen van overheid en de



Bij het afscheid van bestuurslid Van der Zanden van de Hogeschool Holland op 10 april 2003 is Kluit namens de NVvL aanwezig. Van der Zanden treedt tijdens het afscheid op in een band (rechts op de foto)

Kritische zelfreflectie

Voorzitter Holwerda bespreekt in 2001 in het NVvL-bestuur een notitie waarin hij kritisch stil staat bij het functioneren van de NVvL, de lidmaatschappen van de KNVvL en CEAS. Tot slot stelt hij een aantal fundamentele vragen.

Over de NVvL poneert hij o.a.: “*is een beroepsvereniging die naar de leden als luchtvaarthobbyclub gerund wordt (lid KNVvL) maar naar buiten de grote broek aantrekt (lid CEAS, ICAF, organisatie congressen/symposia, etc.). Met betrekking tot die “grote broek” echter: drijft op uren en middelen van het NLR, wordt door het NLR en een beetje TU-Delft gedomineerd, is voor het NLR en TU-Delft een “dekmanTEL” om vanuit een klein, niet-luchtvaartland, toch internationaal aan de bak te komen (ICAF, CEAS, AIAA...)”*

Over het lidmaatschap van de KNVvL o.a.: “*Kost een hoop geld, heeft geen/nauwelijks opbrengst, hebben geen afiniteit met ons, wij niet met hen, afdeling Luchtvaartwetenschappen heeft geen inhoud en levert geen bijdrage aan de KNVvL, opbrengst voor de vereniging (ledenadm. en contributie-inning) wordt duur betaald.”*

Over het lidmaatschap van CEAS o.a.: “*CEAS is een confederatie van beroepsverenigingen, de huidige NVvL-leden hebben geen belang/voordeel bij CEAS, maar NVvL moet wel lid blijven anders speelt Nederland op het gebied van internationale conferenties en symposia niet meer mee. Een beroepsvereniging voor Europa lijkt de toekomst maar grote nationale verenigingen geven hun positie echter niet op”*.

Hij eindigt met een aantal vragen:

1. is ingrijpen/koerswijziging nodig om het voortbestaan van de NVvL te waarborgen? Zo nee, hoe verhogen we het aantal aanwezigen bij de lezingen? Zo ja, hoe formuleren we het (nieuwe) doel van de vereniging?

2. blijven we dan een (a) hobbyclub of worden we (b) een echte beroepsvereniging?
3. hoe worden we interessanter voor de beroepsgroep 30-50 jaar?
4. hoe trekken we de jeugd erbij?
5. is een enquête onder de leden enerzijds en de niet-leden anderzijds nodig om de “staat” waarin de vereniging verkeert te analyseren?

Ad2.

- a. blijven we lid KNVvL of gaan we onze eigen weg, bijvoorbeeld federatie met VSV Leonardo da Vinci, Sipke Wynia, NLC? Splitsen we dan de organisatie van grote internationale congressen en symposia af, door dit bijvoorbeeld in handen te geven van een stichting tussen NLR en TU-Delft?
- b. worden we dan bijvoorbeeld lid als afdeling van KIVI/NIRIA, maar houden we dan de niet-technische maar wel in de lucht(ruimte)vaart werkzame leden erbij?

Ad4.

automatisch gratis lidmaatschap voor leden van de VSV Leonardo da Vinci en Sipke Wynia?

Naar aanleiding van de discussienota van voorzitter Holwerda wordt een heftige discussie gevoerd binnen het bestuur. Sommigen willen de banden met de KNVvL definitief verbreken terwijl anderen de relatie met de KNVvL willen handhaven.

Door de oud-voorzitter en tevens KNVvL Hoofdbestuurslid, H. Schoevers, wordt met klem geadviseerd de banden met de KNVvL niet te verbreken. Uiteindelijk is de NVvL voortgekomen uit de KNVvL. Het resultaat van deze discussie is dat de NVvL leden via een enquête mogen aangeven wat hun voorkeur heeft.

industrie zijn hiervoor onontbeerlijk. Met een degelijk businessplan kan dit bewerkstelligd worden.”

Eind januari 2004 stelt het bestuur de leden voor te kiezen uit twee soorten lidmaatschap. Bij abonnement type A wordt of blijft men lid van de KNVvL en is gelijktijdig lid van de afdeling Luchtvaartwetenschappen van de KNVvL en lid van de NVvL. De totale jaarcontributie bedraagt dan € 35,- (KNVvL) + € 30,- (NVvL) = € 65,- Bij abonnement type B wordt men alleen lid van de NVvL voor een jaarbedrag van €35,- De leden wordt verzocht een vragenformulier in te vullen om aan te geven welke voorkeur zij hebben. De reacties worden op 18 oktober teruggemeld aan de leden. Er zijn 47 leden voor lidmaatschap type A, 90 leden voor lidmaatschap type B en 2 onthoudingen. 91 leden hebben niet gereageerd. Tijdens de ledenvergadering 10 dagen later gaan de aanwezige leden met het bestuursvoorstel akkoord (twee typen lidmaatschap en contributieverhoging). De begroting voor 2005 gaat uit van 230 betalende leden. In de achterliggende twee jaren heeft de NVvL een drastisch ledenverlies geleden van ca. 25% als gevolg van de problemen bij de KNVvL en de contributieverhoging in 2002.

De notitie “Toekomst van de NVvL”, in 2003 voor het eerst besproken in het NVvL-bestuur, ondergaat begin 2005 een “update”. Vijf bestuursleden (Kalmann, Van Leeuwen, Veldhuis, Pasteuning en Van der Heijde) vormen een werkgroep met als doel een toekomstplan voor de NVvL op te stellen. Speerpunten zijn: een nieuwe website, aanpassing naamgeving en logo NVvL, vorming van kennisgroepen binnen de NVvL, het structureren van de activiteiten en leggen en/of aanhalen van relaties met andere organisaties. Tijdens de nieuwjaarsreceptie van de NVvL op 27 januari 2005 in Aviodrome worden deze voorgestelde veranderingen met de leden gecommuniceerd. Eind 2005 doet het bestuur een oproep aan zijn leden een bijdrage te leveren aan de modernisering en het onderhoud van de NVvL-website. In een poging iets te doen aan de verjonging van het ledenbestand neemt het bestuur contact op met de Alumnivereniging van de TU-Delft L&R en Inholland om de mogelijkheden van samenwerking en afstemming van activiteiten te bezien. Een optie is om vertegenwoordigers van beide vliegtuigbouwkundige studentenverenigingen een bestuursfunctie te laten vervullen, met de complicatie dat om praktische reden die functies op jaarbasis moeten rouleren. Dit wordt met ingang van het verenigingsjaar 2008 realiteit.

> Voorstel voor een nieuwe naam en nieuw logo (2005)

Nederlandse Vereniging van Luchtvaartingenieurs
NVvL
Netherlands Association of Aerospace Engineers

De leden worden tijdens deze vergadering op de hoogte gesteld van het komende aftreden van voorzitter Holwerda en secretaris Kluit. Er zijn proeven genomen met andere aanvangstijden van de maandelijkse lezingen/excursies (en het verzorgen van broodjes voorafgaande aan de lezingen) omdat de aanvangstijd van 20.00 uur op de donderdagavond voor vele leden onpraktisch blijkt. Een nieuwe huisstijl wordt geïntroduceerd. Onderdeel daarvan is het NVvL-logo, met een strakkere stilerings in de kleur blauw. Ook een nieuwe verenigingsflyer staat op het wensenlijstje van de werkgroepleden.

toont zich bereid de lopende zaken af te handelen. Hij hoopt binnen enkele weken een kandidaat aan te kondigen. Ir. C. Hermans (NLR) is bereid gevonden de functie van secretaris over te nemen van Kluit.

De KNVvL bestaat in 2007 100 jaar en organiseert in dat kader de Airshow Lelystad 2007 op zaterdag 1 september 2007. Dit project wordt door de KNVvL als een uitgelezen kans gezien om zichzelf in ‘the picture’ te zetten en om de naamsbekendheid te verhogen van de KNVvL en haar afdelingen. Hoewel besloten wordt dat ook de NVvL op de Airshow acte de présence zal geven, gebruik makend van de Inholland stand of door een eigen kraampje te huren van de organisatie, is de NVvL daar niet aanwezig geweest.

De plannen van de in 2005 gevormde werkgroep, bestaande uit enkele bestuursleden die werken aan een nieuwe toekomst voor de NVvL, krijgen in 2007 vorm. Doel van die plannen is om ingenieurs werkzaam in de luchtvaart beter te bereiken. Een middel daarvoor is het organiseren van de jaarlijkse Nieuwjaarsreceptie, waar al positieve ervaring mee is opgedaan.

Zo krijgt de NVvL een eigen website (www.nvvl.org), waardoor de informatievoorziening naar de leden zal verbeteren en meer bekendheid komt over de activiteiten van de vereniging. Leden krijgen door middel van een wachtwoord toegang tot meer verenigingsinformatie. Om de informatievoorziening tussen bestuur en leden te vergemakkelijken is het email adres nvvl@nlr.nl in gebruik genomen.

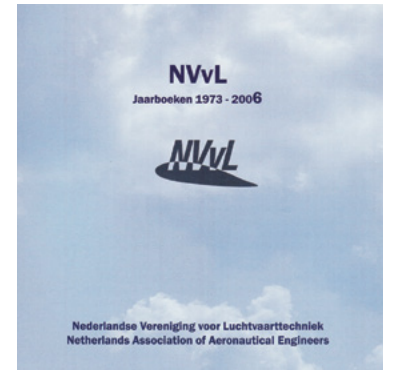
Er zijn proeven genomen met andere aanvangstijden van de maandelijkse lezingen/excursies (en het verzorgen van broodjes voorafgaande aan de lezingen) omdat de aanvangstijd van 20.00 uur op de donderdagavond voor vele leden onpraktisch blijkt. Een nieuwe huisstijl wordt geïntroduceerd. Onderdeel daarvan is het NVvL-logo, met een strakkere stilerings in de kleur blauw. Ook een nieuwe verenigingsflyer staat op het wensenlijstje van de werkgroepleden.

In het bestuur wordt voorgesteld de Nederlandstalige naam van de vereniging meer in lijn te brengen met de betekenis van de Engelstalige naam: “**Netherlands Association of Aerospace Engineers NVvL**”.

Het bestuur stelt de leden voor de Nederlandstalige naam te wijzigen in: “**Nederlandse Vereniging voor Luchtvaartingenieurs**”, waarbij de afkorting NVvL moet blijven bestaan.

De ledenvergadering van 31 mei 2007 steunt dit bestuursvoorstel niet met als argument dat er ook veel leden zijn die geen luchtvaartin- genieur zijn, waarna het bestuur het voorstel intrekt.

In het kader van die vergroting van de naamsbekendheid reikt de NVvL informatiepakketten uit aan alle TU-Delft afstudeerders tijdens de gelegenheden, waarop de bull wordt uitge-



reikt aan afstudeerders met in elk pakket een NVvL-CD (Jaarboek) van de vorige jaargang. Tevens wordt een artikel opgesteld over het NVvL-vernieuwingsprogramma voor publicatie in b.v. het *Technisch Weekblad*, *Luchtvaartnieuws* voor verspreiding onder studenten van Inholland en TU-Delft. Dit heeft echter niet langer geduurd dan een jaar, omdat de TU-Delft niet actief heeft meegewerkt.

^ Het oude en het in 2007 vernieuwde NVvL-logo

NVvL-flyer
“Bouw een nieuw netwerk op”
v

NVvL
Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek

Bouw een nieuw netwerk op!

Sluit je (gratis) aan bij de Nederlandse Vereniging van Luchtvaarttechniek NVvL!

Van harte gefeliciteerd met het behalen van je ir-diploma! Een nieuwe fase in je leven staat voor de deur. Tijd dus om een nieuw netwerk op te gaan bouwen. Waar kan dat beter dan bij de Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek NVvL? In het NVvL bestuur zijn alle belangrijke stakeholders op luchtvaartgebied in Nederland vertegenwoordigd (Stork Fokker, ADSE, KLM, Defensie, IVW, NLR, TUD, Inholland).

Verenigingsactiviteiten
De NVvL is een vereniging die zich ten doel stelt deskundigheid en ervaringen uit te wisselen tussen hen, die in de luchtvaart en/of ruimtevaart technisch en/of wetenschappelijk werkzaam zijn (geweest). De NVvL werd op 26 april 1941 opgericht onder de naam 'Club voor Wetenschappelijke Luchtvaarttechniek'. De vereniging telt ong. 250 leden uit alle geledingen van de sector: overheid, industrie en onderwijs- en onderzoeksinstituten.

Wij promoten de uitwisseling van kennis tussen industrie, kennisinstituten en onderwijsinstellingen op een actieve wijze door maandelijks lezingen te organiseren over actuele, aansprekende onderwerpen. Ons uitgebreide netwerk stelt ons in staat sprekers van formaat aan te trekken.

Via de organisatie van en deelname aan nationale en internationale symposia draagt de NVvL bij aan de uitwisseling van informatie en ervaring op allerlei terreinen. Zo wordt door de NVvL bij toerbeurt in Nederland het European Rotorcraft Forum (ERF), de International Aeroacoustics Conference, het congres van het International Committee on Aeronautical Fatigue (ICAF) en het Europese symposium van de Society of Flight Test Engineers SFTE georganiseerd.

www.nvvl.org

NVvL
Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek

Jaarlijks brengt de NVvL voor haar leden een jaarboek uit op CD-ROM, met daarin o.a. de maandelijkse lezingen. Het meest recente jaarboek is aan dit NVvL informatiepakket toegevoegd.

Wie de jeugd heeft, heeft de toekomst. Dit geldt ook voor onze vereniging. Sinds 1991 kennen wij jaarlijks een prijs toe aan het afstudeerverslag van de TUD [Faculteit L&R] en Hogeschool Inholland (afd. Luchtvaarttechniek), die volgens de mening van onze studietoelatencommissie een van de doelstellingen van de vereniging, de verbreiding van de lucht- en ruimtevaarttechnische kennis in Nederland, het best ondersteunt.

(Inter)nationale samenwerking
Als vereniging ondersteunt de NVvL de luchtvaartsector in Nederland en treedt op als vertegenwoordiger van haar leden. De NVvL is zelf lid van de Koninklijke Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL), een koepelorganisatie voor alle luchtvaart- en luchtvaarttechnici's. Verder bestaan er nauwe banden met de Nederlandse Vereniging voor de Ruimtevaart (NVR) en KIVI/NIRIA, afdeling Aerospace Engineering. De NVvL is als een van de oprichters lid van de Council of European Aeronautical Societies (CEAS), waarbij ook zusterorganisatie uit de belangrijkste Europese luchtvaartlanden zijn aangesloten. De NVvL opent daarmee voor haar leden de deur naar een Europees netwerk door deelname aan internationale technische werkgroepen.

Lidmaatschap
Het lidmaatschap van de NVvL biedt jou:

- De gelegenheid deel te nemen aan lezingen en excursies naar bedrijven, instituten en instanties.
- Korting bij de inschrijving voor symposia, conferenties en congressen (waaronder AIAA)
- Lidmaatschap van zowel de Aeronautics als Space branches van CEAS.
- Een unieke mogelijkheid om een netwerk op te bouwen op lucht- en ruimtevaartgebied.

Maak daarom gebruik van deze unieke mogelijkheid om een jaar lang gratis lid te worden van onze vereniging. De contributie (vanaf het tweede jaar) is erg laagdrempelig en bedraagt momenteel €35,- per jaar. Retourneer het volledig ingevulde aanmeldingsformulier s.v.p. naar het NVvL-secretariaat:

Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek, NVvL
Anthony Fokkerweg 2
1059 CM Amsterdam
of per email naar: nvvl@nlr.nl

www.nvvl.org

Bijeenkomst
van het “Cabin
interiors netwerk”
in juni 2010



Het verslag van de bestuursvergadering van 14 juni 2000 vermeldt het volgende:

“Deelnemers aan de netwerken zullen middels een brief gewezen worden op het feit, dat we van hen verwachten dat ze na een jaar lid worden van de NVvL. Er zal worden gewezen op het feit dat voor werkgevers lidmaatschapsgelden aftrekbaar zijn voor belasting. A.d.h.v. diverse door Marnix uitgewerkte opties zijn voors- en tegens van toekomstige lidmaatschapsmodellen en contributievormen besproken. In de afgelopen periode hebben ong. 250 personen deelgenomen aan de diverse netwerkbijeenkomsten (Avionica: 100, Cabin interiors: 100, Voortstuwing: 15, Flight testing: 30),

een gelijk aantal als ons huidige ledenbestand. Door alle deelnemers aan NVvL-netwerken verplicht lid te laten worden van de NVvL zou het ledenbestand aanzienlijk kunnen groeien en zou de contributie voor eenieder kunnen worden teruggebracht tot € 25,-/jaar. Voorgesteld wordt om voor een periode van 2 jaar hiermee te experimenteren.”

Een werkgroep Externe Communicatie zou moeten aantreden, die verantwoordelijk wordt voor communicatie over de NVvL, door het opstellen van persberichten, artikelen in vakbladen etc. Van deze poging is uiteindelijk niets terecht gekomen.

Op 31 juli 2007 overlijdt voorzitter F. Holwerda toch nog onverwacht, na enkele jaren te hebben geleden aan een slepende ziekte. Het bestuur laat een bloemstuk bezorgen en een rouwadvertentie in de NRC plaatsen. Prof. dr. ir. J. Hoekstra (TU-Delft) wordt kort daarop bereid gevonden de functie van voorzitter op zich te nemen. In 2010 geeft hij aan terug te willen treden als voorzitter. Zijn opvolger wordt ir. F.J. Abbink.

In 2008 wordt op initiatief van prof. J.A. (Bob) Mulder bij het KIVI de afdeling Aerospace Engineering opgericht. De afdeling heeft dezelfde doelgroep en doelstellingen als de NVvL, maar heeft een relatie binnen het KIVI met andere afdelingen als Werktuigbouw en Defensie Technologie.

Naar de mening van het NVvL-bestuur lijkt het er sterk op dat de KIVI/NIRIA afdeling vergelijkbare doelstellingen heeft en vergelijkbare activiteiten wil organiseren als de NVvL. Het bestuur meent dat er in Nederland geen ruimte is voor een tweede NVvL. Enkele leden van het bestuur gaan op 13 februari 2008 een gesprek aan met René Drost en Tristan Aarts (bestuur nieuwe KIVI/NIRIA afdeling) i.v.m. nadere afstemming van wederzijdse doelstellingen en activiteiten. Het gesprek is deels een kennismaking met elkaars activiteiten en deels het uitwisselen van ideeën die nader zullen worden besproken in de resp. besturen.

Uit een persbericht
van 4 maart 2008 van ADSE:

Studieprijs vernoemd naar Fedde Holwerda

“De TU-Delft Faculteit Lucht- en Ruimtevaart en ADSE consulting & engineering maken bekend dat de jaarlijks uit te reiken prijs voor het beste ontwerp in de Ontwerp Synthese Oefening van de TU-Delft Faculteit Lucht- en Ruimtevaart met ingang van 2008 vernoemd zal worden naar Ir. Fedde Holwerda.

De TU-Delft en ADSE willen op deze manier de betekenis die Ir. Fedde Holwerda gehad heeft voor de Nederlandse vliegtuigontwikkeling en voor de kennisontwikkeling op dit gebied in herinnering houden. Ir. Fedde Holwerda was Directeur Ontwikkeling bij Fokker Aircraft b.v., Algemeen Directeur van het NLR, voorzitter van diverse verenigingen, waaronder de NVvL en commissaris bij ADSE consulting & engineering. Hij was erelid van de Vliegtuigbouwkundige Studievereniging “Leonardo da Vinci”.

De Ontwerp Synthese Oefening (Design Synthesis Exercise) wordt gezien als de afsluiting van de BSc-fase van de Faculteit Lucht en Ruimtevaart. Ongeveer 25 teams van elk 10 studenten schrijven in op een uitdagende reeks van ontwerp opdrachten. Zij moeten in een periode van 10 weken intensief samenwerken om tot een oplossing te komen voor het hun aangeboden multidisciplinaire probleem. Zo zijn bijvoorbeeld het microvliegtuigje “DelFly” en de mens aangedreven onderzeeër “Wasub” uit deze oefening voortgekomen. In een symposium worden alle ontwerpen gepresenteerd, waarbij een jury, samengesteld uit docenten van verschillende Europese Technische Universiteiten en deskundigen vanuit het Nederlandse bedrijfsleven, de studieprijs uitreikt aan het ontwerp dat hier als beste wordt beoordeeld.”

De studieprijs wordt gesponsord door ADSE Consulting & Engineering en is sinds 2008 al vele malen uitgereikt.

Op 26 maart 2009, ruim een jaar na het eerste gesprek, volgt het tweede gesprek tussen NVvL en KIVI/NIRIA. Daarbij wordt afgesproken de samenwerking vooralsnog te richten op de organisatie van een luchtvaartsymposium (in november 2010), op de uitreiking van de jaarlijkse studieprijzen namens beide organisaties en op het elkaars leden uit te nodigen voor lezingen die de organisaties organiseren en links te maken op de beide websites. Op 15 oktober 2010 spreken Piet Kluit en Fred Abbink met René Drost en Jos Meijer (KIVI/NIRIA Aerospace Engineering). De NVvL wil regelmatig overleg met KIVI/NIRIA om lezingen en symposia te deconflicteren. Overwogen wordt een koepel KNVvL, NVvL, NAG, DAG, KIVI AE, VSV, Sipke Wynia op te richten om deconflicten op hoger niveau te doen. Ze willen graag samenwerken en zijn blij met de gezamenlijke NVvL KIVI-NIRIA studieprijzen. Met het dagelijks bestuur van KIVI-NIRIA (afd. Aerospace Engineering), René Drost en Tristan Aarts (Fokker Technologies), is vervolgens afgesproken om elkaars lezingen aan te kondigen en om gezamenlijk de selectie en toekenning te doen voor het beste luchtvaart afstudeerverslag van TU-Delft Aerospace Engineering, Hogeschool Inholland en Hogeschool van Amsterdam voor een NVvL-KIVI NIRIA prijs en deze prijs gezamenlijk uit te reiken.

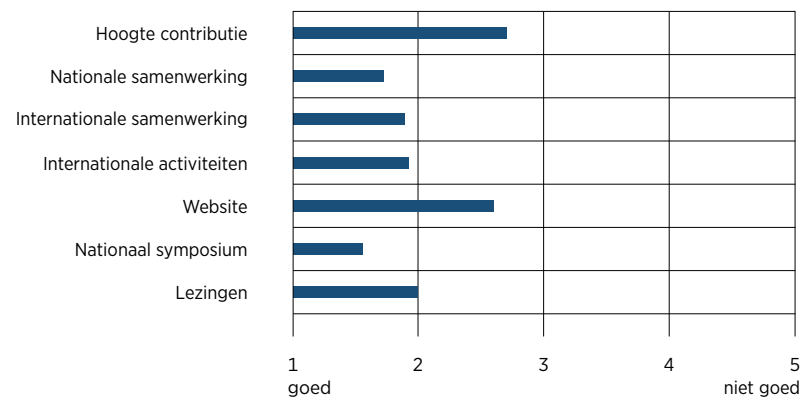
Met het aantreden van Abbink als nieuwe voorzitter ontstaan direct nieuwe impulsen voor de vereniging. Nog voordat Abbink zijn eerste bestuursvergadering op 13 september 2010 voorzit stuurt hij een aantal van zijn ideeën aan de NVvL-bestuursleden:

“Graag wil ik praten over de organisatie en taken van het Bestuur.

Het is verder mijns inziens van groot belang dat onze NL NVvL leden een goed idee hebben/krijgen van wat de NVvL voor hun doet/kan doen. Daarbij is mijns inziens heel belangrijk dat men het belang van de NVvL relatie met CEAS en ICAS goed onderschrijft.

Wat verwacht het NVvL lid van de NVvL en wat kunnen we bieden. Wellicht is een enquête een goed middel om dit uit te zoeken. Afgelopen woensdag ben ik namens de NVvL bij de CEAS vergadering in Hamburg geweest. In september is het ICAS Congres in Nice. Ook daar is het NVvL als ICAS Council lid vertegenwoordigd. Wat levert dit op aan het gemiddelde NVvL lid? Verder wil ik proberen om de band met de NVvL leden te versterken en de naamsbekendheid van de NVvL te vergroten, door in ieder geval op de lustrumjaren van de NVvL, een door de NVvL georganiseerd eendaags symposium te organiseren. In 2011 bestaat de NVvL 70 jaar. Een goede mogelijkheid zou zijn dat we dan een symposium over de NH-90 houden. Goede reclame voor Europese samenwerking, overheidsbeleid, bijdrage research en industrie, bijdrage krijgsmacht bij OT&E. Ik denk dat we daarmee een interessante dag voor onze NL NVvL leden kunnen organiseren. En de NVvL in het voetlicht zetten. Mogelijkerwijs op Gilze Rijen, waar de NH-90 te bezichtigen kan zijn. Ik heb voorzichtig een balletje opgegooid bij Cdre Theo van Haaf, Commandant Defensie Helikopter Commando, en die werd gelijk enthousiast."

Uitslag ledenenquête 2013



Abbink stelt voor het aantal bestuursleden terug te brengen tot het statutaire maximale aantal bestuursleden van 10⁴, niet alleen te koppelen aan functies maar ook aan bedrijven en instellingen:

- voorzitter
- secretaris
- overheid (Agentschap en IVW),
- industrie (Fokker en ADSE),
- luchtvaartmaatschappijen (KLM),
- defensie (KLu),
- onderwijs (TU-Delft, Inholland, Hogeschool Amsterdam),
- studentenvertegenwoordigers (VSV, Sipke Wynia)
- research (NLR via secretaris).

Verder initieert hij het opstellen van een Huis-houdelijk Reglement⁵ met regelingen over:

- taken en verantwoordelijkheden van voorzitter, secretaris, penningmeester
- taken en verantwoordelijkheden van de andere bestuursleden (werving/organisatie sprekers/lezingen)
- bestuursvergaderingen, incl. frequentie, agenda en verslaglegging
- commissies
- netwerken.

Een ledenenquête wordt uitgevoerd om de activiteiten van de vereniging beter te laten aansluiten op de wensen van de leden en om een beter beeld te hebben over de huidige samenstelling van het ledenbestand. Teneinde een grotere betrokkenheid van de leden bij de vereniging te bereiken, worden leden gevraagd te antwoorden vragen als: Wat verwacht u van de NVvL? Weet u wat ICAS en CEAS zijn en doen? Wat zou u voor de vereniging willen doen? Wat is uw professionele achtergrond en wat is uw leeftijd?.

Begin 2013 zijn de resultaten van de enquête bekend. Daarin zijn 7 aspecten beoordeeld door 45 respondenten (zie grafiek hiernaast).

In tegenstelling tot eerdere voornemens wordt gestreefd naar de organisatie van een jaarlijks evenement, bij toerbeurt nationaal en internationaal.

Ter gelegenheid van zijn 70-jarige bestaan organiseert de NVvL op 24 maart 2011 een symposium over de NH90 op de vliegbasis Gilze Rijen. De titel van het symposium is: "NH90; een Success story". Dit wordt gezien als een goede gelegenheid om Europese samenwerking, industriebeleid (EZ en Defensie), research (DNW en NLR), industrie (Stork en NEDAERO) en krijgsmachtoperaties in hun onderlinge samenhang te presenteren.

De voornemens om jaarlijks een groot evenement te organiseren worden omgezet in realiteit. In de daaropvolgende jaren volgt een

reeks van symposia die door of met ondersteuning van de NVvL in Nederland worden georganiseerd:

2012	38th European Rotorcraft Forum
	23rd Symposium van de Society of Flight Test Engineers
	symposium Clean Sky
2013	single European Sky ATM Symposium
2014	mini-symposium Human in the loop
2015	5th CEAS Air & Space Conference

NVvL NH90 symposium

Op 24 maart 2011 heeft de Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek ter gelegenheid van haar 70-jarig bestaan het zeer succesvolle symposium "NH90: innovatie ter vergroting van de inzetbaarheid en concurrentiekracht" georganiseerd. Tweehonderd belangstellenden hebben op de Vliegbasis Gilze Rijen kennis kunnen nemen van vele aspecten van het NH90 project. Naast de leden van de NVvL hebben ook vertegenwoordigers van het ministerie van Defensie en haar krijgsmachtdelen, van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, van de Nederlandse industrie- en luchtvaart kennisorganisaties, van de Nederlandse Technische Universiteiten en HBO organisaties en van de Nederlandse Defensie Academie deelgenomen aan het symposium. Tijdens de lunch konden zelfs een NH90, AH-64 Apache, Cougar en CH-47 Chinook helikopter worden bekeken van het zeer gastvrije Defensie Helikopter Com-

mando DHC. Nadat de Commandant der Zeestrijdkrachten, vice admiraal Matthieu Borsboom, het symposium in zijn key-note had geopend, gaf de NH90 projectleider kol. ir. Jan Verhulst een nadere toelichting op het project. Vertegenwoordigers van Fokker Aerostructures (Erik Scheeren), Fokker Landing Gear (Tjaard Sijpkens) en NEDAERO (Ruud Kleinendorst) gingen vervolgens dieper in op de door deze Nederlandse industrieën ontwikkelde deelsystemen van de NH90. Na een uitstekende lunch hebben de directeurs van NLR en DNW een toelichten gegeven op bijgedragen aan de ontwikkeling en operationele introductie van de NH90. De directeur van de Militaire Luchtvaart Autoriteit gaf een inkijkje in de diverse aspecten van de Europese certificatie en tot slot ging de commandant van DHC in op de operationele inbedding van de NH90 in zijn organisatie als nieuw geavanceerd wapensysteem.



Vice-admiraal Borsboom opent het symposium



Bezichtiging van de NH90 helikopter op het platform

⁴ De algemene ledenvergadering van 14 februari 2013 heeft geen bezwaar tegen het feit dat het bestuur uit meer dan de in de statuten vastgelegd maximaal aantal leden bestaat (13 in plaats van 10).

⁵ De algemene ledenvergadering van 14 februari 2013 keurt uiteindelijk het Huishoudelijk Reglement goed.

De relatie met andere organisaties krijgt nieuwe impulsen. Zo wordt in de periode 2010-2016 gesproken met de KNVvL, de NVR, de NVvLG en KIVI/NIRIA.

KNVvL

Tijdens een tweetal gesprekken in november 2010 vindt overleg plaats met de top van de KNVvL: Fred Abbink, Christophe Hermans en Piet Kluit spreken met resp. Frits Brink (voorzitter KNVvL) en met Ronald Termaat, directeur KNVvL.

De geschiedenis van de NVvL en de relatie met de KNVvL komen aan de orde: de relatie met de KNVvL afdeling Luchtvaartkennis, het losmaken van de NVvL van de KNVvL naar een aparte vereniging, het duolidmaatschap van ruim 70 NVvL leden van NVvL en KNVvL en de nog aanwezige band tussen NVvL en KNVvL, via het voorzitterschap van de KNVvL afdeling Luchtvaartkennis en de NVvL. Tevens komen hangende financiële kwesties aan de orde.

In tegenstelling tot voor kort heeft de KNVvL nu een goed functionerende ledenadministratie. Met de lidmaatschapskaart kunnen diverse kortingen verkregen worden. De afdeling Luchtvaartkennis geeft een blad uit, dat echter alleen luchtvaarthistorie betreft.

De KNVvL toont zich geïnteresseerd om de banden met de NVvL aan te halen. Men ziet graag dat alle NVvL leden ook KNVvL leden zijn. Men ziet de luchtvaartkennis als een essentieel deel van de KNVvL portefeuille en is geïnteresseerd in de relaties van NVvL binnen CEAS en ICAS.

Naar aanleiding van deze gesprekken stellen drie NVvL-bestuursleden een stuk op voor het bestuur over de toekomstige relatie met de KNVvL. Dit stuk (Powerpointpresentatie) wordt besproken op 23 juli 2011 in het bestuur. Daarin wordt geconcludeerd dat de NVvL als beroepsvereniging een vreemde eend is in de “KNVvL-bijt” (de meeste KNVvL verenigingen zijn luchtsportverenigingen).

Het advies aan het NVvL-bestuur luidt:

- een relatie met de KNVvL ligt niet voor de hand;
- de NVvL moet zich veel meer gaan richten op TU-Delft L&R, VSV, Sipke Wynia en KIVI/NIRIA;
- de NVvL moet het verleden met de KNVvL achter zich laten en moet alleen nog bezien wat het effect is van de emotie rond het onderwerp NVvL-KNVvL bij een aantal leden.

Het voorstel krijgt niet de steun van het bestuur.

Binnen het NVvL-bestuur wordt in september 2011 afgesproken om het gesprek aan te gaan met de besturen van de NVvLG en VSV onder leiding van de KNVvL.

Op 16 november 2011 spreken de voorzitters van NVvL, NVvLG en VSV met de voorzitter van de KNVvL over de vormgeving van de afdeling Luchtvaartwetenschappen. De NVvL heeft bij die gelegenheid toegezegd een voorstel te zullen uitwerken over toekomstige samenwerking. Het voorstel, opgesteld door Fred Abbink, ziet er als volgt uit:

Voorstel voor de inrichting van de KNVvL

Afdeling Luchtvaartwetenschappen (ALW)

1. van de ALW kunnen verenigingen lid worden die zich met luchtvaartwetenschappen bezig houden. Naast de verenigingen die lid zijn van de ALW zou dit uitgebreid kunnen worden met o.a. Sipke Wynia, KIVI-NIRIA afdeling Aerospace en eventueel NVR;

2. deze verenigingen verzorgen in principe hun eigen administratie en innen hun eigen lidmaatschapscontributies;
3. in het bestuur van de ALW zijn vertegenwoordigd de voorzitters van de aangesloten verenigingen. Deze kunnen bij toerbeurt (bv jaarlijks) het voorzitterschap van de ALW vervullen;
4. jaarlijks stellen de aangesloten verenigingen een ALW jaarplan en ALW jaarrapportage op. Deze documenten worden samengesteld uit de verzamelde jaarplannen en jaarrapportages van de aangesloten verenigingen;
5. de aangesloten verenigingen zijn als individuele vereniging lid van de KNVvL. Zij betalen daarvoor een nader te bepalen lidmaatschapsbijdrage;
6. individuele leden van de bij de ALW aangesloten verenigingen kunnen gewoon KNVvL lid zijn/blijven voor bepaalde diensten van de KNVvL (zoals bv zweefvliegen, motorvliegen, ballonvaren);
7. het totaal aantal leden van de bij de ALW aangesloten verenigingen kan de KNVvL gebruiken om eventuele subsidies van bv NOC-NSF te verkrijgen;
8. het voordeel van dit voorstel is dat de ALW zonder veel problemen kan uitbreiden met andere verenigingen op het gebied der luchtvaartwetenschappen en daarmee de KNVvL als koepel kan versterken. Ieder lid van deze (niet vliegende) verenigingen kan uiteraard ook individueel lid van de KNVvL worden.

Dit voorstel wordt kort daarop door het dagelijks bestuur van de KNVvL omarmd als startpunt om de samenwerking tussen de diverse verenigingen verder inhoud te geven.

Pas op 19 december 2012 vindt een vervolgsprek plaats bij de KNVvL, met de voorzitters van de KNVvL, de NVvL, de VSV ‘Leonardo da Vinci’ en een bestuurslid van de NVvLG.

De KNVvL is gevraagd om iedere vereniging van de Afdeling Luchtvaartwetenschappen (NVvL, NVvLG en VSV) apart als vereniging

lid te laten worden van de KNVvL afdeling Luchtvaartwetenschappen. Verder is voorgesteld om:

- het jaarprogramma van de Afdeling Luchtvaartwetenschappen te laten bestaan uit de samengevoegde jaarprogramma's van de verenigingen;
- het jaarverslag van de Afdeling Luchtvaartwetenschappen te laten bestaan uit de gebundelde jaarverslagen van de verenigingen;
- op de website van de KNVvL de jaarprogramma's, jaarverslagen en de aankondigingen van de lezingen en symposia te publiceren (dus voor alle KNVvL leden toegankelijk);
- ook andere verenigingen die zich met wetenschap in de luchtvaart bezig houden lid te laten worden, zoals de vereniging van luchtvaartjuristen, van luchtvaarteconomen en wellicht ook de afdeling Aerospace van KIVI-NIRIA.

Partijen hebben afgesproken dit voorstel intern verder te bespreken. De KNVvL zou voor het lidmaatschap b.v. €10,- per lid als contributie kunnen vragen, voor nog nader vast te stellen administratieve ondersteuning.

NVR

In augustus 2011 spreken NVvL-voorzitter Abbink en NVR-voorzitter Gerard Blaauw over mogelijke vormen van samenwerking. De NVR bezint zich op een nieuwe missie en samenwerking met derden. Hun internationale relaties lopen via IAF. Ze beschikken over een apart Ruimtevaartfonds voor grote uitgaven. Verder werken ze nauw samen met SpaceNed. De NVR heeft ca. 700 leden, studentleden en bedrijfsleden. Vrijwel alle SpaceNed leden zijn ook bedrijfsleden. Voorts zijn er nauwe relaties met het Nationaal Ruimtevaartmuseum in Lelystad, bij het Luchtvaartthemapark Aviodrome. Voorlopig wil de NVR geen nadere samenwerking met organisaties buiten de ruimtevaart.

In 2015 is er opnieuw overleg tussen NVvL en NVR over samenwerking. Abbink heeft gesuggereerd om een confederatie tussen NVvL en NVR op te richten om zo naar buiten Nederland te kunnen beschikken over een Neder-

Afdeling Luchtvaartwetenschappen (ALW)

Van de afdeling Luchtvaartwetenschappen van de KNVvL, die tot 1952 Vakafdelingscommissie Luchtvaarttechniek heet, maken sinds hun oprichting de NVvL (1941) en de VSV ‘Leonardo da Vinci’ (1945) deel uit. Van 1952 tot 1960 is ook de NVR lid van deze afdeling. Daarna vormt de NVR samen met de Nederlandse Vereniging voor Raket Onderzoek (NERO) tot 1976 de afdeling Ruimtevaart binnen de KNVvL, waarna de NVR als afzonderlijke vereniging staat vermeld in de KNVvL-handboeken en de afdeling Ruimtevaart kennelijk is opgeheven.

In 1959 wordt de NVvLG lid van de ALW, maar vanaf medio jaren '70 ontbreekt de afkorting NVvLG in afdeling LVW. Op de website van de KNVvL staat in 2016 de NVvLG weer vermeld als volwaardig lid van de afdeling LVW.

landse 'Air and Space Association'. Als eerste stap mondt dit uit in het sluiten van een MoU tussen NVvL en NVR op 20 juni 2016. Daarin staan o.a. de volgende intenties:

- de mogelijkheid voor leden van beide partijen om deel te nemen aan elkaars evenementen;
- de verspreiding van brochures en ander promotiemateriaal op elkaars evenementen;
- de bevordering van elkaars evenementen via websites, social media, of andere kanalen;
- het leveren van sprekers voor elkaars evenementen;
- de organisatie van gezamenlijke activiteiten om de doelstellingen van beide partijen te bevorderen.



Ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst tussen de NVvL en de NVR; v.l.n.r. Piet Kluit, Fred Abbink, Gerard Blaauw (voorzitter NVR) en Tanja Masson-Zwaan (vicevoorzitter NVR)

NVvLG

Op 2 september 2011 bezoeken Piet Kluit en Fred Abbink de nieuwe voorzitter van de NVvLG, majoor vlieger arts Eric Onnouw. Hij is zich er niet van bewust dat zijn vereniging van ca. 350 leden enig verband heeft met de KNVvL. Ze innen zelf hun contributies. Er zijn

ongetwijfeld ook vliegende leden die hun lidmaatschapcontributie via de KNVvL afdragen aan de NVvLG, maar Eric is zich daar niet van bewust. Gesproken wordt over het verzorgen van gezamenlijke lezingen en het aankondigen van elkaars lezingen.

Deze gesprekken krijgen geen vervolg.

In 2010 wordt de werkgroep, die in 2005 plannen over de toekomst van de NVvL heeft opgesteld, weer nieuw leven ingeblazen. Er wordt o.a. bekeken of een communicatiedeskundige zal worden ingeschakeld om de zichtbaarheid van de vereniging te vergroten (m.n. richting jonge professionals). Verder wordt bekeken of er via het NVvL netwerk bijdragen aan het geven van 'short courses' zouden kunnen worden geleverd.

Een van de concrete ideeën is om voor de NVvL leden een LinkedIn account to openen. Hiermee worden leden in staat gesteld met elkaar in contact te treden. Een LinkedIn account vergroot de zichtbaarheid van de vereniging.

In 2013 doet het bestuur een derde poging de acht jaar geleden gevormde werkgroep op basis van het verbeterplan uit 2005 ideeën te laten formuleren om de vereniging verder te ontwikkelen. Een aantal voorstellen uit het oorspronkelijke plan zijn inmiddels geïmplementeerd (Nieuwjaarsborrel, NVvL website, oprichting kennisnetwerken, staande banners voor lezingen en symposia). De huidige activiteiten passen goed bij de doelstellingen van de vereniging, maar verbeteringen liggen vooral op zichtbaarheid en aanspreken van jonge ingenieurs/studenten (communicatie naar buiten). Dat leidt in 2014 tot het volgende voorstel voor verbeteringen:

Verdere versterking van de band met de studieverenigingen door:

- te proberen om jaarlijks de ééndagsymposia van NVvL, VSV, HVA en Sipke Wynia te bundelen en hiervoor een gezamenlijke symposiumcommissie in te stellen;
- gezamenlijk overleg te voeren over de onderwerpen en data/locatie van de avondlezingen.



Verbetering van de publiciteit van de symposia en avondlezingen door:

- A4 flyer te maken met gegevens over de lezing/spreker en die op te hangen op de bordes (actie VSV, HVA en Inholland);
- flyer aankondigen bij mededelingen van Fokker, KLM, Defensie, NLR, KNVvL, Agentschap NL etc. (actie andere leden);
- alle NVvL leden een e-mail te sturen met de pdf van de flyer;
- flyers op de NVvL-website te zetten;
- aankondigingen NVvL via LinkedIn en Facebook te communiceren;
- vroegtijdig het jaarprogramma en de data/locaties van vergaderingen vastleggen.

Verbetering betrokkenheid bij ICAS en CEAS door:

- ICAS en CEAS news standaard op de NVvL-website te zetten;
- links naar de gepubliceerde papers via ICAS en CEAS websites;
- invited speakers van ICAS en CEAS congressen op de NVvL avondlezingen en jaar-symposia;
- Nederlandse papers gepresenteerd op de ICAS en CEAS congressen opnemen in het NVvL-jaarprogramma.

Overige verbeteringen

- afstemming ééndagsymposia NVvL/Inholland/TU-Delft VSV, waardoor sterke kanten van NVvL (financiële garantstelling, netwerk) kunnen worden gecombineerd met de organisatiecapaciteit van de studieverenigingen;
- invullen brugfunctie tussen studenten en bedrijfsleven;
- aankondiging lezingen via prikbord VSV (uniforme stijl).

In het Huishoudelijk Reglement van de NVvL – de meest recente versie dateert van 14 februari 2013 – worden de taken en verantwoordelijkheden van de bestuursleden geregeld. Zo is de voorzitter namens de NVvL Trustee lid van de CEAS en vertegenwoordigt hij de NVvL in ICAS. De secretaris is eveneens Trustee lid van de CEAS en contactpersoon van het Programme Coordination Committee van CEAS. Volgens het reglement zijn er bestuursleden die de rol vervullen van Commissaris, zoals: informatietechnologie, kennisnetwerken, (nationale) symposia, publiciteit, lezingen en "honours & awards". Voorts kunnen commissies worden benoemd, zoals de commissie (internationale) symposia en de commissie kascontrole. Tot slot bevat het Huishoudelijk Reglement ook het Reglement NVvL & KIVI NIRIA Studieprij.

Ter verbetering van de onderlinge communicatie is in 2014 voor de bestuursleden met een smart phone een WhatsApp groep aangemaakt met als doel snel berichten met elkaar uit te wisselen, welk middel goed gebruikt wordt.

DE 615^e REGULIERE LEZING

De laatste lezing van 2015, georganiseerd door de NVvL, vindt op 17 december plaats bij het NLR in de Noordoostpolder. Het onderwerp is “Automatisering ten behoeve van composietfabricage van vliegtuigcomponenten”, met als spreker ir. Bert Thuis van het NLR.

Na de lezing neemt hij het gezelschap mee naar de klimaatgeconditioneerde ruimte waarin zich de “Automated Composite Manufacturing Pilot Plant” bevindt. Bij deze in het voor-

jaar van 2015 geopende faciliteit is alles gericht op het doorontwikkelen van geautomatiseerde fabricageprocessen voor composieten die door middel van harsinjectie worden vervaardigd. Daarmee wordt de productieproces van composietcomponenten geoptimaliseerd en worden de productiekosten verminderd.

Bij nadere beschouwing blijkt dit de 615e reguliere lezing te zijn geweest georganiseerd door de NVvL. Gemiddeld komt het neer op ongeveer 8 lezingen per jaar.



NLR Noordoostpolder op 17 december 2015, staande v.l.n.r.: Kay Runne, Bertus van der Meulen, Geart van Dam, Henri van der Meulen, Piet Kluit, Rick Bakker, Joris Melkert, Lieke Lugtenborg, Hisco Baas, Karsten van Rest, Fred Abbink, Christophe Hermans, Bert Thuis, Gert van Kalsbeek, Gert Jan Voerman, Jos Meijer, Robert Geverdinck en Marnix van der Heijde.

6

Samenwerking met internationale organisaties

INLEIDING

Vanaf de jaren '50 van de twintigste eeuw worden in Europa en in de Verenigde Staten organisaties opgericht die beogen de veelal wetenschappelijke kennis op het gebied van luchtvaart en ruimtevaart in breder verband internationaal bekend te stellen. Dit gebeurt door het organiseren van congressen waar lezingen worden gehouden en door het publiceren van de betreffende papers. Vanaf 1957 hebben deze congressen een grote vlucht genomen en worden ze in de deelnemende landen over de hele wereld gehouden.

In Nederland is de NVvL de organisatie die daarvoor als contactpunt fungeert¹, aanvankelijk om zijn leden te informeren over internationale congressen op hun vakgebied en om sprekers en toehoorders aan te melden. In de loop der jaren raakt de NVvL verder betrokken bij de organisatie van in Nederland te houden congressen, samen met Nederlandse bedrijven en studentenverenigingen.

Hoewel de verleiding groot is om uitvoeriger in te gaan op de rol, die de diverse luchtvaartorganisaties die congressen organiseren, spelen wordt in dit hoofdstuk volstaan met het vermelden van hun ontstaansgeschiedenis en worden alleen die congressen benoemd van organisaties die in Nederland met assistentie van de NVvL zijn georganiseerd. De rol die NVvL-bestuurders in een aantal van die organisaties hebben gespeeld wordt ook vermeld.

Het gaat om de volgende organisaties c.q. namen van congressen, die hierna nader worden besproken:

ICAF	International Committee on Aeronautical Fatigue (vanaf 1951) Congres Aéronautique Européen (vanaf 1953)
ICAS	International Council of the Aeronautical Sciences (vanaf 1957)
SFTE	Society of Flight Test Engineers (vanaf 1968)
ERF	European Rotorcraft Forum (vanaf 1974)
IFASD	International Forum on Aeroelasticity and Structural Dynamics (vanaf 1981)
CEAS	The Confederation ² of European Aerospace Societies (vanaf 1992)

De NVvL organiseert vanaf 1956 grote internationale symposia in Nederland over allerlei technische facetten in de luchtvaart. Ondersteund door het NLR is de NVvL in Nederland een belangrijke speler geworden die alleen of samen met andere nationale en inter-

¹ Bij de organisatie van de eerste in Nederland gehouden internationale congressen (1957 en 1972) is de initiërende partij de KNVvL. In de jaren die volgen neemt de NVvL die rol over.

² Vanaf 2005 wordt de naam “Confederation” vervangen door “Council”.

ationale organisaties het management van luchtvaartsymposia op zich neemt. De omvang en de kosten die gemoeid gaan met die organisatie zijn in die 60 jaar fors toegenomen, zoals wordt geïllustreerd door onderstaande kengetallen van symposia in 1956 en in 2015:

	EUROPEAN AERONAUTICAL CONGRES 1956 IN DEN HAAG	CEAS CONGRES 2015 IN DELFT
Aantal deelnemers binnenland	120	200
Aantal deelnemers buitenland	150	330
Aantal sprekers	100	240
Omvang proceedings (pag.)	1.400	1.850
Begroting	f 50.000,-	€ 225.000,-

Door verscheidene (bestuurs)leden van de NVvL zijn hun inspanningen, in het bijzonder op het gebied van de internationale samenwerking, beloond met onderscheidingen. Hun namen en onderscheidingen zijn vermeld in bijlage 9.

INTERNATIONAL COMMITTEE ON AERONAUTICAL FATIGUE (ICAF)

Het “International Committee on Aeronautical Fatigue and Structural Integrity” (ICAF) wordt opgericht in 1951 onder de naam “The International Committee on Aeronautical Fatigue” als reactie op de toenemende zorgen over vermoeiingsproblemen in metalen constructies van vliegtuigen. Het is een informele organisatie die bestaat uit een “General Secretary” en uit 14 “National Delegates” van lidstaten. In 2010 wordt de naam gewijzigd in de huidige naam om duidelijk te maken dat het werkgebied over de jaren is verbreed en nu ook onderwerpen bevat zoals “damage formation” en “growth in composite structures”, “structural health” en “load monitoring”, “probabilistic modeling of structural integrity”, corrosie, etc. De afkorting ICAF wordt gehandhaafd.

De doelstellingen van ICAF zijn gericht op het bevorderen van contacten tussen allen die betrokken zijn in de problematiek van vermoeiing van vliegtuigconstructies, door het uitwisselen van informatie, ervaring, menin-

gen en ideeën. Om dit te bevorderen wordt vanaf 1959 elke twee jaar een symposium georganiseerd bestemd voor vertegenwoordigers van industrie, universiteiten en laboratoria, militaire specialisten, regelgevende instanties en vliegtuiggebruikers wereldwijd. Het symposium bevat ook de “Plantema Memorial Lecture”, voorgedragen door een vooraanstaand onderzoeker en de uitreiking van de “Schijve Award” aan een jonge onderzoeker.

Plantema Memorial Lecture

In 1967 stelt ICAF de “Plantema medaille” in, die wordt uitgereikt aan degene die de “Keynote lecture” presenteert bij het begin van een ICAF symposium. De medaille is genoemd naar dr. ir. F.J. Plantema (NLL: 1934-1966), mede-oprichter en eerste Algemeen Secretaris van ICAF. De medaille is 23 maal uitgereikt, waaronder aan de volgende Nederlanders: prof. dr. ir. J. Schijve (1969), ir. J.B. de Jonge (1989) en prof. ir. L.B. Vogelesang (2003).

Jaap Schijve Award

TU-Delft en NLR hebben een tweejaarlijkse wetenschapsprijs ingesteld, de ‘Jaap Schijve Award’, vernoemd naar oud-hoogleraar vliegtuigmaterialen Jaap Schijve.

Jonge onderzoekers die uitmuntend onderzoek doen in het vakgebied van ‘fatigue and damage tolerance’ en daardoor duurzamere en veiligere constructies in de vliegtuigbouw mogelijk maken, komen in aanmerking voor de medaille en de prijs van 5.000 euro. In 2009 is de onderscheiding voor de eerste maal uitgereikt tijdens een ICAF-symposium.

Schijve is in 2007 tachtig geworden maar staat nog regelmatig klaar om collega-wetenschappers, studenten en promovendi te ondersteunen in onderzoek en onderwijs. Schijve is een autoriteit op het gebied van het interpreteren, begrijpen en onderzoeken van vermoeiingsverschijnselen in constructies en materialen.

Met de instelling van de Jaap Schijve Award willen NLR en de TU-Delft jonge innovatieve onderzoekers stimuleren in hun onderzoek. Onderzoekers niet ouder dan 35 jaar van over de hele wereld komen in aanmerking voor de prijs. De winnaar wordt geselecteerd door een jury bestaande uit de Algemeen Directeur van het NLR, de decaan van de Faculteit Luchtvaart- en Ruimtevaarttechniek van de TU Delft en drie experts uit het vakgebied van duurzamere en veiligere constructies in de vliegtuigbouw.

CONFERENTIE	DATUM	PLAATS
1	1952	Amsterdam
6	1959	Amsterdam
11	1981	Noordwijkerhout
31	2009 (25-29 mei)	Rotterdam

CONGRES AÉRONAUTIQUE EUROPÉEN

De Franse zusterorganisatie “Association Française des Ingenieurs et Techniciens de l’Aéronautique” (l’AFITA) kondigt in oktober 1953 het eerste “Congres Aéronautique Européen” aan dat in december 1954 in Parijs zal plaatsvinden voor alle ingenieurs en technici op het Europese continent. Het congres, gehouden onder beschermheerschap van de “Association International des Constructeurs de Matériel Aéronautique” (AICMA)³, wordt georganiseerd door de Franse vereniging van luchtvaarttechnici (AFITA), zusterorganisatie van de Nederlandse NVvL.

De NVvL benoemt voorzitter Van Meerten als contactpersoon. Verzocht wordt de aanstaande conferentie zowel in de Franse als in de Engelse taal te houden.⁴ In juli 1954 verzoekt Van Meerten aan zijn mede-bestuursleden sprekers te vinden voor dit congres, als bekend is welke onderwerpen aan bod komen.⁵

Als gevolg daarvan komen er Nederlandse bijdragen van ir. J.F. Besseling, ir. J. Schijve (NLR) en van dr. ir. J.H. Greidanus, ir. E.J. van Beek, ir. J. Kloos en ir. R.J. Schliekelmann (Fokker).

Hoewel wel uitgenodigd zijn de RAeS en de SBAC daar niet op ingegaan, waardoor het congres een geheel continentaal Europees karakter heeft met een overheersende Franse invloed. Van Meerten schrijft hierover in *Avia* nr. 1 van 1955 o.a. het volgende:

“Men kon niet aan de indruk ontkomen dat in het bijzonder van Franse zijde het niet-meedoen van de Engelsen niet bijzonder betreurd werd, aangezien men mede dit congres als een middel zag om enigszins een tegenwicht te vormen tegen de sterke na-oorlogse Anglo-Amerikaanse invloed in West-Europa op luchtvaartgebied.”



Prof. dr. ir.
J. Schijve



Dr. ir.
F.J. Plantema

³ Brief van de AICMA aan de NVvL d.d. 22-10-1953.

⁴ Brief van NVvL aan mons. J. Jarry d.d. 13-12-1953.

⁵ Brief van Van Meerten aan zijn medebestuurders NVvL d.d. 5-7-1954.

Na afloop van dit congres wordt afgesproken dat het tweede soortgelijke congres over twee jaar zal worden gehouden in Nederland. De NVvL krijgt een belangrijke rol in de organisatie. Hieronder wordt wat uitgebreider op die organisatie ingegaan omdat het op dit gebied de eerste krachtmeting is geweest voor de NVvL en daarover in het archief veel bewaard is gebleven.

Eind 1955 wordt door het NVvL-bestuur een comité gevormd ter voorbereiding op het zogenoemde “Tweede Europese luchtvaartcongres” in Den Haag. Het congres heet officieel: “European Aeronautical Congres” en wordt voor de tweede maal gehouden onder auspiciën van de AICMA in september 1956. Op 9 maart 1956 passeert bij notaris L.W.A. Duynstee in Den Haag de oprichtingsacte van de “Stichting Ite European Congres voor Luchtvaarttechniek”. Doel van de stichting is: *“Het geven van gelegenheid tot vrije uitwisseling van kennis en ervaring, het aanknopen en verstevigen van persoonlijke contacten en het verhogen van het nuttig effect van de inspanning, welke de West-Europese gemeenschap op luchtvaart-technisch gebied ontplooit”*. De stichting tracht haar doel te bereiken o.a. door het organiseren van een Europees Congres voor luchtvaarttechniek in Nederland. Het bestuur van de stichting bestaat uit de bestuursleden van de NVvL, aangevuld met P. de Winter die voorzitter is van het organisatiecomité. Door Van Meerten en Boelen wordt in de statuten vermeld dat zij “last geven” aan de heren De Winter en Yperlaan tezamen (plaatsvervangers zijn Greidanus en Falkenhagen) om de stichting in de meest ruime zin te vertegenwoordigen en om alle rechtshandelingen te verrichten die betrekking hebben op de organisatie van het te houden congres.

Op de begroting van de NVvL voor 1956 is voor de post “Tweede Europese Congres” een bedrag van 745 gulden uitgetrokken als aandeel in de totale kosten, ruim tweemaal de gebruikelijke jaaromzet van de vereniging.

Van Meerten nodigt De Winter uit voor een gesprek op 20 mei om inzicht te krijgen in de financiële situatie van de stichting en in het bijzonder welke uitgaven er reeds zijn gedaan.⁶ Dat gesprek wordt gecombineerd met een bestuursvergadering van de NVvL. Op dat moment is door Nederlandse bedrijven 22.670 gulden toegezegd aan garanties en/of donaties, waarvan de helft betaald is. Gevraagd naar de voortgang bij de organisatie van het congres antwoordt De Winter (hierna kortheidshalve vermeld):

- deelneming aan congres is zeer bevredigend (366 aangemelde deelnemers, waarvan 103 een actieve rol spelen)
- aantal toegezegde lezingen en korte voordrachten overtreft de verwachtingen
- de begroting laat nadelig saldo zien van 2.230 gulden
- organisatiecomité zal de aannemers die voor Schiphol opdrachten uitvoeren alsnog “bewerken”
- NLL, Fokker, Aviolanda, KLM en KNVvL bieden elk voor een respectabel bedrag aan hulp in natura
- er moet worden bezuinigd op de kosten

Tijdens de voortgangsbespreking van 20 augustus wordt de volgende status gemeld:

- de kosten van het congres worden een maand voor de aanvang van het congres begroot op 47.850 gulden incl. een post onvoorzien van 5.000 gulden. De begroting is sluitend.
- er hebben zich 278 deelnemers c.q. waarnemers ingeschreven en 84 begeleidende personen (waarschijnlijk partners van de deelnemers).
- verwacht wordt dat het totale aantal deelnemers tot 300 zal toenemen.
- de voorzitter van de NVvL is positief gestemd over gunstige verloop tot dusverre.

Het verslag van de voortgangsbespreking van 18 september vermeldt een verhoging van het totaal begrote bedrag tot 52.785 gulden. Boelen doet vlak voor het begin van het congres nog per brief een beroep op de bestuursleden van de NVvL op de eerste dagen van het congres

op te treden als gastheer. Men wordt verwacht voor de briefing op maandagavond 24 september in het Kurhaushotel en op de daaropvolgende dag om 09.45 in de Ridderzaal (Den Haag), waar de openingsceremonie plaatsvindt. In de middag verhuist men naar het Kurhaushotel of het Palace hotel (beide in Scheveningen) waar tot en met zaterdagochtend 29 september in vijf parallelsessies de lezingen worden gehouden. Uitdrukkelijk staat in de brief dat men niet in rok of smoking dient te verschijnen.

De volgende Nederlanders zijn als sessievoorzitter aangewezen: Driessen, Koiter, Douwes Dekker, Plantema, Greidanus, Erdmann, Timman, De Vries, Zwikker, Van der Maas, Luymes, Marx, Meijer Drees, Van Oosterom en Van Meerten. Nederlandse bijdragen komen van Timman, A.I. van der Vooren, Marx, Bergh, Piepers, IJff, Linssen, Roskam, De Vries, Van Asselt, De Kock, Kalkman, Schering, Greidanus, Van Ingen, Spit, Van Oosterom, Vleghert, Koiter, Verhage en Van Emden. De Winter sluit het congres zaterdagmiddag af. Het gemeentebestuur van Den Haag houdt op dinsdag 25 september in samenwerking met de minister van Verkeer en Waterstaat, J. Algera, een ontvangst voor genodigden. Twee dagen later zijn er excursies naar Fokker, KLM en NLL. Op Schiphol worden de Caravelle en de F27 gedemonstreerd voor de aanwezigen.

Uit de gedetailleerde eindafrekening⁷ blijkt dat de organisatie financieel quitte heeft gespeeld.

Het NVvL-verslag over 1957 vermeldt:

“Dit Congres mag in alle opzichten zeer geslaagd worden genoemd dank zij het vele werk dat het Organisatie Comité, onder leiding van de Heer P. de Winter, hiertoe heeft verricht. Het succes is voor een belangrijk deel toe te schrijven aan de waardevolle medewerking van het bureau Propaganda van de Afdeling Publiciteit van de Gemeentesecretarie te 's-Gravenhage, onder leiding van Mr. A. Cronheim, alsmede aan de actieve steun van het Secretariaat van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart.

Het congres genoot de belangstelling van ca. 210 buitenlandse deelnemers en waarnemers, naast ca. 120 Nederlandse deelnemers. Een 50-tal begeleidende dames uit binnen- en buitenland zullen het gehouden excursieprogramma zeker op prijs hebben gesteld. Met bijna 100, veelal originele, voordrachten stond dit Congres technisch op hoog niveau. De rond 1400 pagina's tellende “proceedings” van het Congres zullen omstreeks Mei 1957 verschijnen. De begroting beliep een totaal bedrag van ca. f. 50.000,- waarvan ca. f.30.000,- aan bijdragen van het Rijk en vele ondernemingen. De eindafrekening zal waarschijnlijk geheel sluitend zijn en dus geen nadelig saldo ten koste van de Vereniging te zien geven...”⁸



< Briefhoofd van de organisatie

⁶ Brief van Van Meerten aan De Winter d.d. 2-5-1956.
⁷ Eindafrekening d.d. 9-1-1957.
⁸ Verslag NVvL over het jaar 1956, d.d. 27-3-1957.



De pers over het congres

Nog voor de aanvang van het congres wijdt *Elseviers Weekblad* enkele pagina's aan het congres, dat vooral in het teken staat van het presenteren van de stand van zaken rond onderzoek en ontwikkeling van vliegtuigen en de toekomst van de luchtvaart. Nieuwe vliegtuigen die tijdens het congres op bijzondere belangstelling mogen rekenen zijn de F.27 en de Caravelle. Ook de Kolibri helikopter staat in de belangstelling.

Vrijwel alle grote dagbladen schrijven over het congres, waarbij de nieuwe ontwikkelingen op het gebied van straalverkeersvliegtuigen vooral de aandacht krijgen. De voor Nederland gunstige spin-off in het samenwerkingsverband van AICMA (tussen een aantal Europese vliegtuigbouwers) is de pers evenmin ontgaan. AICMA heeft kort daarvoor namelijk met het NLL een overeenkomst gesloten over het gebruik van de nieuwe Hoge Snelheids Windtunnel (HST). De HST zal dan worden gebruikt door de Europese viegtuigindustrie. De openingsrede van de president-directeur van de KLM I.A. Aler getiteld: “Turbojet transport in civil aviation”, wordt door de pers opzienbarend genoemd. Aler wijst erop dat de groeiverwachtingen in de luchtvaart weliswaar steeds de schattingen hebben overtroffen, maar de operationele betrouwbaarheid van vliegtuigen laat te wensen over. Vertragingen zullen vooral bij grote straalverkeersvliegtuigen leiden tot hoge kosten. Hij pleit ervoor dat vliegtuigfabrikanten dan het nachtlogies van 120 passagiers per vliegtuig zouden moeten betalen. Daarnaast moeten startbanen worden verlengd tot ruim 3000 m, waaraan vele startbanen in de wereld niet voldoen. Luchtverkeersleiding zal rekening moeten houden met grote snelheidsverschillen tussen nieuwe straalverkeersvliegtuigen en oudere vliegtuigen voorzien van zuigermotoren.

Kop in *Elseviers Weekblad* van 22 september 1959

De KNVvL schrijft op 23 september 1957 aan het NVvL-bestuur:

“Nu wij het IIe European Congres voor Luchtvaarttechniek geheel hebben afgewikkeld, is het ons een genoegen u te kunnen mededelen, dat wij na restitutie van een evenredig aandeel in het exploitatie-overschot van het congres aan K.L.M., Fokker en Aviolanda nog een bedrag van f 920,- hebben overgehouden. Dit bedrag is heden door ons op uw rekening bij de K.N.V.v.L. overgeschreven”.

w.g.

P. de Winter, voorzitter Organisatie Comité en P.J. Yperlaan, secretaris

Ondanks alle inspanningen met de organisatie van het congres organiseert de NVvL in 1956 nog 8 lezingen en een excursie naar het Nationaal Luchtvaartgeneeskundig Centrum te Soesterberg.



Omslag van een van de delen van de proceedings

Pas in juli 1957 zijn de proceedings van het congres in drie delen gereed, waarbij de papers zijn gerangschikt in alfabetische volgorde van de achternamen van de sprekers. Nog enkele jaren is NVvL-secretaris Boelen bezig met de afhandeling van de bestellingen voor deze 25 gulden kostende proceedings.

Eind januari 1958 stuurt Van Meerten een aankondiging voor het van 22-28 september van dat jaar te houden congres aan Boelen met het verzoek een rondschrijven te richten aan de NVvL-leden. Ook nu wordt gevraagd om het inzenden van voordrachten en om opgave van deelnemers.

INTERNATIONAL COUNCIL OF THE AERONAUTICAL SCIENCES (ICAS)

Het ontstaan van ICAS

Kort na de Tweede Wereldoorlog wordt door de luchtvaartverenigingen in de Verenigde Staten en Engeland, resp. de “Institute of Aeronautical Sciences” (IAS), tegenwoordig bekend als “American Institute of Aeronautics and Astronautical Sciences” (AIAA), te New York en de “Royal Aeronautical Society” (RAeS) te Londen, het initiatief genomen elke twee jaar een wetenschappelijk luchtvaartcongres te organiseren onder de naam Anglo-American Aeronautical Conference. Deze congressen die op een hoog wetenschappelijk niveau staan zijn in beginsel alleen toegankelijk voor leden van de AIAA en de RAeS en sedert 1961 eveneens voor leden van de “Canadian Aeronautics and Space Institute” (CASI).

In de jaren ‘50 van de 20ste eeuw wordt door de snelle groei van de luchtvaart steeds sterker de behoefte gevoeld aan de instelling van een internationaal congres op het gebied van de luchtvaartwetenschappen. Dat zou toegankelijk moeten zijn voor een veel bredere groep van wetenschappelijke onderzoekers en technici, ook uit de niet-angelsaksiche landen met als

Enkele dagen later heeft Boelen de aankondiging gereed en stuurt die toe aan Yperlaan met het verzoek deze toe te zenden aan de NVvL-leden. Uit deze aankondiging blijkt dat vanuit Frankrijk op dat moment al 17 sprekers zijn opgegeven, veel meer dan Engeland (3) en Duitsland (2).

Er valt uit het NVvL-archief niet op te maken of deze reeks van tweejaarlijkse luchtvaartcongressen hierna wordt voortgezet, behalve dat er nog een aankondiging is gevonden van het (inmiddels) achtste “Congres Aéronautique Européen” in 1967.

doel te komen tot uitwisseling van gegevens op ruime schaal en bevordering van de internationale samenwerking in de ruimste zin.

In het NVvL-archief bevindt zich het verslag van de op 29 januari 1957 gehouden vergadering (*Exploratory meeting re international conferences*), waarbij een aantal vooraanstaande luchtvaartwetenschappers uit Europa aanwezig is, waaronder prof. dr. ir. H.J. van der Maas (namens de KNVvL). Ook aanwezig zijn professor Von Kármán, directeur van AGARD en Harry Guggenheim, een bekende Amerikaanse zakenman en filantroop. Opvallend is dat tijdens deze vergadering ook vijf voormalige voorzitters van de IAS aanwezig zijn. Tijdens deze vergadering en de daaropvolgende beraadslagingen wordt de basis gelegd voor wat daarna bekend wordt als de International Council of the Aeronautical Sciences (ICAS), met een Council en een Executive Board. De Council wordt gevormd door leden die zijn aangewezen door de deelnemende negen nationale verenigingen op luchtvaartgebied. Bijlage 10 bevat meer bijzonderheden over het ontstaan van ICAS.

Overeengekomen wordt dat de ICAS congressen eens in de twee jaar worden gehouden, voor de eerste maal in 1958 in Madrid. Prof. Van der Maas blijft als enige Nederlandse vertegenwoordiger tot 1972 lid van de ICAS Council en van de ICAS Executive Board. In diens rol informeert hij de NVvL over de op-richting van ICAS en over de komende ICAS-congressen.

Medio juni 1958 ontvangt Yperlaan het verzoek van NVvL-secretaris Boelen om voor de tweede maal dat jaar de NVvL-leden een

aankondiging te zenden over het eerste ICAS congres, van 8-13 september in Madrid. In dit geval staat al vast wie de sprekers zullen zijn en dient de aankondiging alleen om deelnemers uit de gelederen van de NVvL te interesseren. Op de volgende gebieden worden voordrachten gehouden: hypersonic flow, structures and aeroelasticity, heat transfer and heat barrier, jet engines and noise, navigation and guidance, boundary layer control, VTOL/STOL, heat resistant materials, human Engineering en telecommand and telemetering.

In de opgave van Boelen aan het secretariaat van het ICAS-congres in Madrid staan de namen van de volgende NLL-medewerkers vermeld: H. Bergh, F.E. Douwes Dekker, S.F. Erdmann en H.P. van Leeuwen. Van de TH-Delft neemt H. Wittenberg deel, van de KLM J. Taub en van Fokker J.H. Greidanus.

Het eerste ICAS-congres in Nederland (1972)

Tijdens het zevende ICAS-congres in Rome (1970) wordt het idee geboren om het volgende ICAS-congres (1972) in Nederland te houden.



Openingstoespraak door staatssecretaris dr. Kruisinga

Tijdens overleg tussen Van der Maas, Marx (NLR) en Wittenberg (voorzitter NVvL) kiest men het RAI-congrescentrum daarvoor uit. Het congres zal plaatsvinden van 28 augustus tot 2 september 1972.

Een “Nationaal Werkcomité ICAS 1972” wordt belast met de organisatie. Prins Bernhard is bereid voor dit congres het beschermheerschap op zich te nemen.

NVvL-voorzitter Wittenberg vraagt bij het bestuur van het Nationaal Luchtvaartfonds-Van den Berch van Heemstede voor de 25 gepensioneerde Nederlandse deelnemers een subsidie aan van 40 gulden per deelnemer, die op 20 juni wordt toegekend.⁹

Dr. R.J.H. Kruisinga (staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat) opent op 28 augustus het congres, waarover Avia van augustus 1972 uitvoerig aankondiging doet. Prof. G.Y. Nieuwland krijgt de eer de “Daniel and Florence Guggenheim Memorial Lecture” te mogen houden, met als titel: *“Choice and Balance - A Research Program in Aerodynamics in Perspective”*. Daarvoor ontvangt hij de gelijknamige “ICAS-award”. In totaal zijn zeven papers door Nederlandse wetenschappers ingediend.



Rijkssteun van f 37,— miljoen voor Fokker F 28

De regering-Biesheuvel heeft vrijdag besloten steun te verlenen aan een verdere ontwikkeling van het Fokker F 28-project. Dit heeft staatssecretaris Kruisinga van verkeer en waterstaat vanmorgen meegedeeld in een toespraak tot het congres van de internationale luchtvaartwetenschappen, dat in de Amsterdamse RAI wordt ge-

houden. De ontwikkelingskosten, die aan het project zijn verbonden, zullen f 37,3 miljoen bedragen. De helft daarvan zal Fokker lenen onder garantie van de staat. De andere helft zal de regering door middel van het Nederlandse instituut voor vliegtuigontwikkeling en ruimtevaart ter beschikking stellen.



Enkele deelnemers aan de maaltijd

Excursies worden georganiseerd naar het Rijksmuseum, de deltawerken, een avond boottocht door de Amsterdamse grachten, naar Fokker en naar het NLR.

Verdere betrokkenheid NVvL bij ICAS

Op 30 augustus houdt het ICAS-Council een vergadering waarbij ir. A.J. Marx als lid van de Council wordt benoemd als opvolger van prof. Van der Maas. Van der Maas zal echter als “founder member” voor het leven zitting blijven houden in de Council. In een brief aan Wittenberg toont hij zijn dankbaarheid over deze eervolle functie. Wittenberg zal als lid van de Executive Board optreden. Het congres telt 370 deelnemers en wordt door Wittenberg in zijn brief aan Van der Maas van 13 september 1972 in alle opzichten bijzonder geslaagd genoemd.

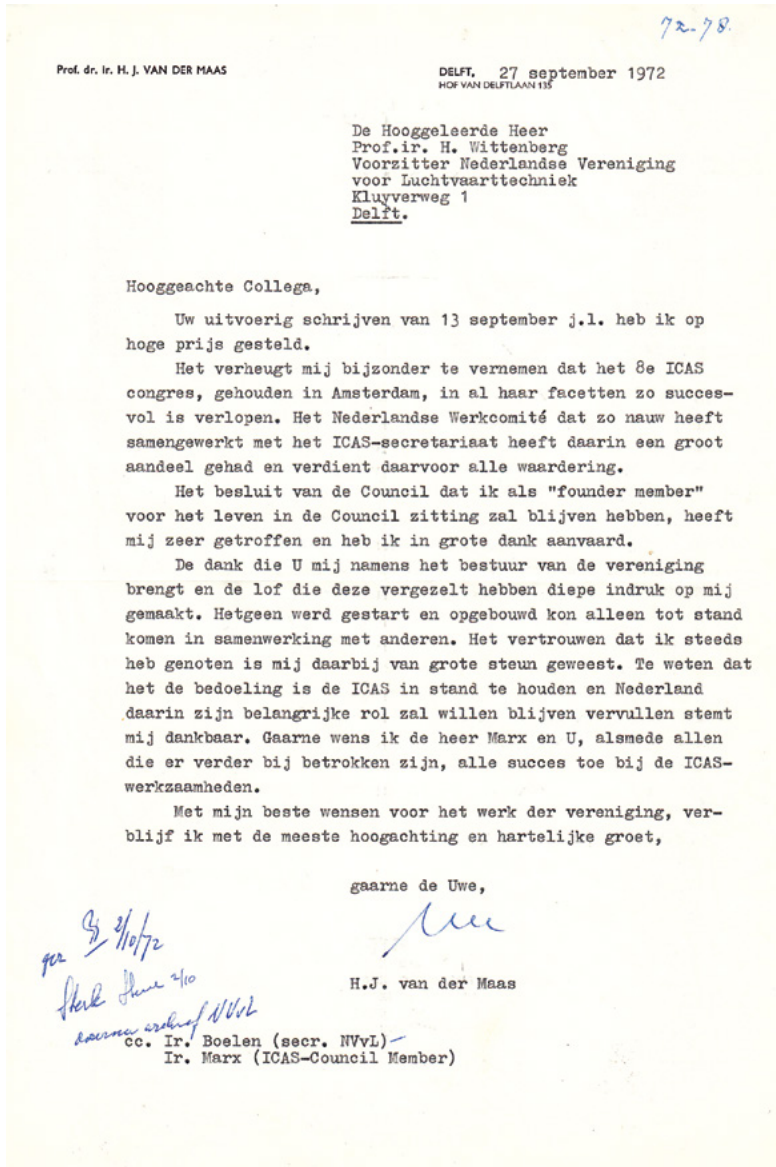
Ir. Luymes begroet burgemeester mr. Samkalden

^
Krantenkop in *De Waarheid* van 28 augustus 1972



^
Menukaart

⁹ Brief KNVvL aan Wittenberg d.d. 4-7-1972



^
Brief van
Van der Maas aan
Wittenberg van
27 september 1972

¹⁰ Interne notities van Lucassen aan NLR-directie d.d. 31-7-1981 en van Vodegel aan NLR-directie d.d. 20-8-1981.

¹¹ Interne notitie van Sterk aan J. v.d. Blik d.d. 28-8-1981.

Deze poging mislukt. Ook latere pogingen van de NVvL in 1992, 2000 en 2010 het ICAS-Congres naar Nederland te halen lopen mis. De voorlopige begroting voor het door de NVvL beoogde ICAS Congres in 2010 in Maastricht gaat uit van een kostentotaal van € 434.500,- op basis van een geraamd aantal van 510 bezoekers.

Het ICAS-secretariaat rouleert over de aangesloten verenigingen. Nadat de RAeS vier jaar deze taak op zich heeft genomen neemt op 1 oktober 1990 de NVvL het secretariaat over. Fred Sterk, dan nog secretaris-penningmeester van de NVvL, wordt benoemd tot 'Execu-

Blijvende bijdrage gevraagd aan NLR voor de organisatie van internationale congressen

Blijvende bijdrage gevraagd aan NLR voor de organisatie van internationale congressen In Nederland vindt het 8e ICAS-congres plaats in 1972 en het congres van het European Rotorcraft Forum in 1979. In beide gevallen heeft het NLR een groot aandeel in de organisatie.

Met zijn brief van 17 juli 1981 aan de NLR-directie peilt NVvL-voorzitter Wittenberg de bereidheid van het NLR om ook bij deze toekomstige congressen die medewerking te verlenen. Hij neemt aan dat ook de afdeling der Luchtvaart- en Ruimtevaarttechniek van de TH-Delft als de NVvL en andere instellingen en organisaties daar passende steun aan willen leveren. Binnen het NLR wordt wisselend gedacht over de organisatie van het toekomstige ERF-congres, gezien het tijdsbeslag dat wordt gevraagd van medewerkers¹⁰. De NVvL ondersteunt de medewerking aan de organisatie van beide congressen, wanneer die in Nederland gaan plaatsvinden¹¹.

tive Secretary' van ICAS. Hij wordt daarbij administratief geassisteerd door Isabel Puts (NLR), die de titel ICAS-coördinator krijgt.

Het Memorandum of Understanding vermeldt hierover o.a.:

4. *"The host society, in concert with the ICAS Executive Committee, nominates from amongst its members a person suitable and willing to be appointed to the post of the ICAS Executive Secretary. The nomination then goes to the ICAS Council for approval by election. The executive Secretary should have a professional standing in the aeronautical field, proven managerial and administrative abilities and some previous experience in association activities e.g. the organisation of meetings and conferences. The Executive Secretary is responsible for the overall conduct of the affairs of ICAS in accordance with the policies laid down by the ICAS Council and its Committees (Executive, Programme and Finance). He should be based in the Netherlands and should be readily available for consultation.*
7. *The NVvL undertakes to provide appropriate supporting staff and general offices facilities. To this end NVvL wil make a corresponding agreement with the National Aerospace Laboratory (NLR).*
13. *ICAS and NVvL undertake to respect the Charter and BY-laws of the NVvL and the Constitution of ICAS and not without prior notification to change them in any way which will affect this Agreement. Both Bodies confire that they are empowered at this time to adopt, support and implement this Agreement."*

De voorzitter van de NVvL ondertekent het desbetreffende Memorandum of Understanding op 29 november 1990. In de periode van 1990-1998, waarin het ICAS-secretariaat zich in Nederland bevindt, wordt door het Executive Committee besloten (in Beijing, 1992) dat ICAS rechtspersoon wordt.

Verslaggeving over rol van de NVvL in ICAS

Uit de jaarverslagen van de NVvL blijkt dat over de in 1957 begonnen activiteiten van ICAS, vanaf het begin gesteund door de NVvL, weinig is vermeld. In 1972 worden enkele regels besteed aan de organisatie van het succesvolle 8ste ICAS-congres in Amsterdam. Pas vanaf het jaarverslag over 2000 verschijnt in de jaarverslagen een vaste rubriek over ICAS-activiteiten. Het gevolg daarvan is dat het bijgaande overzicht van Nederlanders die in ICAS diverse functies hebben bekleed onvolledig kan zijn.

Nieuwe statuten worden opgesteld die tijdens het 19de ICAS Congres in Anaheim (USA) door de Council worden goedgekeurd. Vervolgens krijgen Fred Sterk en Peter de Swert (Vlaams Genootschap voor Lucht- en Ruimtevaart van de Koninklijke Vlaamse Ingenieursvereniging (KVIV) van de Council de opdracht de statuten door een notaris in Nederland te laten passeren onder Nederlandse wetgeving. De (nieuwe) ICAS vervangt de in 1957 opgerichte ICAS, behoudt zijn naam en zetelt in Amsterdam. De naam Council wordt gewijzigd in General Assembly en leden (de aangesloten verenigingen) krijgen stemrecht. In 1998 gaat het Executive Secretariate voor een periode van 5 jaar over naar Frankrijk. Daartoe tekenen ICAS, 3AF en de NVvL een Memorandum of Understanding. C. Dousset is dan de nieuwe Executive Secretary van ICAS.



Ter gelegenheid van zijn 50-jarige bestaan geeft ICAS deze penning uit, waarbij dit exemplaar blijkens de inscriptie toebehoort aan de NVvL

De volgende Nederlanders hebben namens NVvL in ICAS functies bekleed:

NAAM	FUNCTIE	PERIODE
Prof. dr. ir. H.J. van der Maas	Lid Council	1957-1972
	Lid voor het leven als “founder member”	vanaf 1972
Ir. A.J. Marx	Lid Council	1972-??
Prof. ir. H. Wittenberg	Lid Executive Committee	1972-1978
	Lid Programme Committee	1986-1988
Ir. J.A. van der Bliek	Lid Executive Committee	1978-1986
Dr. ir. B.M. Spee	Lid Executive Committee	1990-1992
	Lid Programme Committee	1991-1992
Ing. F.J. Sterk	Executive Secretary	1990-1998
	Lid voor het leven	vanaf 1998
Dr. ir. R. Roos	Lid Executive Committee	1998-2001
	Lid Programme Committee	1995-1998
Ir. F.J. Abbink	Lid Programme Committe	1999-2005, 2012-2015
	Lid Executive Committee	2002-2010
	Voorzitter Programme Committee	2004-2006
	President ICAS	2007-2008
	Voorzitter Honorary Fellows Advisory Group	2014-2016
	Lid General Assembly	2000-2016
Prof. ir. E. Torenbeek	Lid Programme Committe	1988-2001
Ir. F. Holwerda	Lid General Assembly	2000
Prof. dr. ir. A. de Boer	Lid Programme Committee	2003-2014
Ing. P. Kluit	Lid General Assembly	1994-2006
Ir. M.A.G. Peters	Lid Programme Committee	2007-2015
	Lid Executive Committee	2014-
Ir. C. Hermans	Lid General Assembly	2008
Ir. J.A. Melkert	Lid Programme Committee	2015-

Het ICAS Programme Committee, dat bestaat uit ruim 50 vertegenwoordigers van internationale lucht- en ruimtevaartorganisaties, vergadert de laatste week van september 2009 bij het NLR in Amsterdam. Abbink (algemeen directeur NLR), Peters (divisiemanager NLR) en De Boer (hoogleraar TU-Tw) zijn de Nederlandse leden van het ICAS PC en gastheren. De organisatie van deze ICAS PC vergadering is in handen van het NLR en de Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek NVvL (ir. C. Hermans).

Doel van deze bijeenkomst is het voorbereiden van het grote tweejaarlijkse ICAS congres, dat in 2010 in Nice, Frankrijk zal worden gehouden. Daarnaast maakt ICAS gebruik van deze gelegenheid om op maandag 28 september een eendaagse workshop met als thema ‘*Aviation and environment*’ te organiseren. Geïnteresseerde NVvL leden hebben de mogelijkheid deel te nemen aan de workshop. Die avond vindt een ontvangst plaats door de gemeente Amsterdam met aansluitend een boottocht door de grachten.



◀ Toespraak door Marco de Goede, lid van de gemeenteraad van Amsterdam, tijdens de ontvangst door de gemeente Amsterdam in de ambtswoning van de burgemeester aan de Herengracht, na afloop van de eendaagse workshop “Aviation and environment”



^ Dr. ir. Jacco Hoekstra (voorzitter NVvL, links) en ir. Fred Abbink (Algemeen directeur NLR)



^ Prof. Ian Poll (links) met ir. Christophe Hermans



^ Ir. Fred Abbink in gesprek met Marco de Goede

◀ Voordracht door ir. Roland Vercammen (NLR)

SOCIETY OF FLIGHT TEST ENGINEERS (SFTE)

De Society of Flight Test Engineers ontstaat in 1968 bij Boeing Aircraft Company in Seattle, Washington. De oprichters onderkennen de behoefte aan betere communicatie en uitwisseling van informatie op hun vakgebied ‘flight test engineering’ en verwoorden deze behoefte in de oprichtingsacte. De SFTE is onderverdeeld in lokale groepen genaamd “chapters”, geografisch verspreid over de Verenigde Staten. In 1987 ontstaat er ook een Europees chapter. Na vanaf de oprichting tien jaar hoofdzakelijke een Amerikaanse vereniging te zijn geweest

sluiten zich daarna steeds meer buitenlandse organisaties, die betrokken zijn bij “flight test engineering”, aan als corporate members. In 1994 zijn tien Europese luchtvaartorganisaties bij de SFTE aangesloten.

De diverse chapters houden regelmatig/jaarlijks hun eigen (mini-)symposia of workshops, terwijl vanaf 1970 jaarlijks een van de Chapters een SFTE hoofdsymposium organiseert. In 1974 ontstaat de behoefte de Europese leden te raadplegen over een in Europa te houden symposium. Dat leidt er toe dat het 18de

Schildje van
het 7e SFTE EC
symposium in
1994
➤

SFTE symposium in 1987 wordt gehouden in Amsterdam, met als onderwerp "Flight testing, world wide". Voor de organisatie hiervan tekent de NVvL (tevens co-sponsor). Drie van de 23 lezingen worden gehouden door Nederlandse sprekers (van TU-Delft, van Fokker en van het NLR). Het symposium staat onder voorzitterschap van prof. ir. H. Wittenberg. Het organisatiecomité telt twee NVvL-bestuursleden (Sterk en Horlings). In datzelfde jaar wordt het "European Chapter" opgericht.



Over het ontstaan van de SFTE "European Chapter" (EC) wordt verwezen naar het betreffende artikel in bijlage 11 dat is overgenomen van de website www.sfte-ec.org, geschreven door W. Dijkshoorn en W. Reil.

Vanaf 1989 organiseert SFTE EC jaarlijks een (mini-)symposium, afwisselend in een ander Europees land. Van 9-11 mei 1994 vindt het 7de Europese symposium plaats, voor de eerste maal in Nederland, in Aviodome op Schiphol, onder voorzitterschap van ir. S. Storm van Leeuwen. In het organisatiecomité heeft Kluit zitting als NVvL-bestuurslid. De NVvL is opnieuw co-sponsor en verleent de nodige financiële ondersteuning. Van Nederlandse zijde worden zes lezingen gehouden (Fokker, TU-Delft en NLR). De "keynote speech" wordt gegeven door ir. W.J. Huson (Fokker Aircraft BV) met als titel: "Some reflections on flight test safety".

Vijf jaar later, van 21-23 juni 1999, vindt het 11e SFTE EC symposium opnieuw plaats in Nederland, ditmaal in Delft. De organisatie is in handen van de TU-Delft faculteit Luchtvaart- en Ruimtevaarttechniek en de NVvL. Ditmaal met slechts drie Nederlandse lezingen (van Fokker en NLR).

Nog tweemaal vindt daarna in Nederland met ondersteuning van de NVvL en het NLR een SFTE EC symposium plaats, beide in Amster-

dam: het 17e in 2006 (12-14 juni) met als voorzitter ir. H.W. Jentink (NLR) en het 23e in 2012 (11-13 juni) met als voorzitter ir. F.J. Abbink.

Ook hier ondersteunt de NVvL beide symposia op logistiek en financieel gebied.

Uit het verslag van Wim Koks over het 23e symposium

"The opening of the symposium was performed by Mr. Fred Abbink, former General Director of NLR and president of the NVvL, with a very enthusiastic speech reflecting on a century of aviation in the Netherlands. The organization was very pleased to announce two keynote speakers. Mr. William 'Bill' Coutts (F-35 Flight Test Support & Verification deputy) from Lockheed delivered the first keynote speech focusing on the F-35 programme and Lt-Col. Tjebbe 'Speedy' Haringa (Chief Test Pilot Royal Netherlands Air Force) followed addressing to topic of decline of experience opportunities for young engineers."



Deelnemers tijdens het SFTE-EC symposium in 2006 die het "Certificate of Appreciation" hebben ontvangen. V.l.n.r. Bob Mulder (TU-Delft), Rob Krijn (NLR), Pascal Joly (Airbus), Bernard Buijs (KLu), Henk Jentink (NLR) en Gerrit Jan Voerman (NIVR)



➤
Het certificaat van
Henk Jentink

Uit het verslag van Henk Jentink over het 17e symposium

"The 17th symposium of the SFTE European Chapter was held at the National Aerospace Laboratory NLR premises in Amsterdam, The Netherlands from 12 to 14 June 2006. The participation of 80 persons the symposium was ideal for a good exchange of technical information and for meeting colleagues doing the same job, but at different locations. The Netherlands Association of Aeronautical Engineers NVvL and National Aerospace Laboratory NLR organized the Symposium. After a welcome and introduction on the 12th by Fred Abbink, the General Director of NLR,

the keynote speakers gave their views on flight testing. Lieutenant General de Jong, Commander of the Royal Netherlands Air Force, explained the role of flight testing for operations of the Dutch air forces. Next Fernando Alonso, Vice President Flight Test Division of Airbus enlightened in a very lively manner the many aspects that are tested of the A 380. Presenting the fascinating work took a little more time than foreseen, but the attendance was happy to exchange some of the time for lunch with listening to how testing is performed and seeing videos about it."



➤
Deelnemers aan
het SFTE-EC
symposium 2012
in de hal van
het NLR in
Amsterdam

AIAA AEROACOUSTICS CONFERENCE¹²

De eerste Aeroacoustics Conference vindt plaats in 1973 in Seattle (USA). Vanaf 1997 wordt de naam veranderd in AIAA/CEAS Aeroacoustics Conference. Deze conferentie, die vanaf 1997 jaarlijks wordt gehouden afwisselend in de Verenigde Staten en Europa, wordt in 2001 voor het eerst in Nederland gehouden georganiseerd door de NVvL.



Fotoimpressie van de "Workshop Windtunnel testing in Aeroacoustics" in 1997

Links dr. H. Heller (DLR) en rechts dr. H.H. Brouwer (NLR)



V.l.n.r. Dr. ir. R. Roos (voorzitter NVvL), Prof. Dr.-Ing. H. Meier (directeur DNW), dr. H. Heller (DLR) en dr. G. Fournier (ONERA)



Links Prof. G. Guj (Università Roma Tre) en rechts dr. G. Fournier (ONERA)

De AIAA/CEAS Aeroacoustics Conference beschouwt zichzelf als het belangrijkste internationale forum op het gebied van de "aeroacoustics". De te bespreken onderwerpen zijn:

- active noise control
- airframe/high-lift noise;
- computational aeroacoustics;
- duct acoustics;
- integration effects and flight acoustics;
- interior noise/structural acoustics;
- jet aeroacoustics;
- sonic boom;
- turbomachinery and core noise.

Van 5 tot 6 november 1997 organiseert de NVvL de eerste CEAS-ASC Workshop met als titel "Windtunnel testing in Aeroacoustics" bij DNW in de Noordoostpolder.

Bijna vier jaar later, van 28 - 30 mei 2001, organiseert de NVvL de "7th AIAA/CEAS Aeroacoustics Conference" in Maastricht. Het programma daarvan is voorzien van een kleurrijke omslag.



EUROPEAN ROTORCRAFT FORUM (ERF)

De eerste tien jaren¹³

In het begin van de jaren '70 van de twintigste eeuw ontstaat vrijwel gelijktijdig bij helikopterspecialisten in twee plaatsen in Europa (Engeland en Duitsland) het idee om over het onderwerp onderzoek en ontwikkeling van helikopters een grote Europese conferentie te beleggen. Redenen daarvan zijn dat de helikopters in Europa steeds belangrijker worden (ontwerp, fabricage, gebruikaspecten) en dat het deelnemen door Europeanen aan helikopterconferenties van de American Helicopter Society in de USA kostbaar is.

De initiatiefnemers in de beide landen (Ian Simmons van de Holding Heli-Europe, dr. Martin Lowson van Westland Helicopters en dr. Gunther Reichart) spreken met elkaar af dat de eerste conferentie, voortaan Forum genoemd, bij de Universiteit van Southampton (Engeland) plaatsvindt, gevolgd door een tweede Forum in Bückeburg (Duitsland).

In september 1974 wordt in elk van de volgende landen: Engeland, Frankrijk, Duitsland, Zweden, Nederland en de USA een brief gezonden aan wetenschappers, om hen op de hoogte te stellen van het initiatief. Ze worden uitgenodigd deel te nemen aan het eerste European Rotorcraft and Powered Lift Aircraft Forum, dat wordt gehouden van 22-24 september 1975. Van Nederlandse zijde worden twee papers ingediend. De Nederlandse geadresseerde is prof. Wittenberg (TH-Delft). Hij maakt tijdens dit eerste Forum als enige Nederlander deel uit van het organisatiecomité van het ERF.

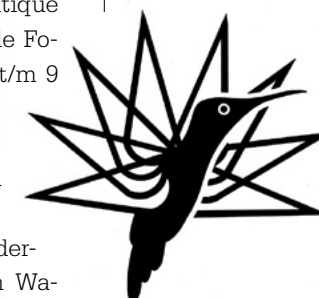
Jaarlijks wisselt het land dat het Forum organiseert, waarbij ook het organisatiecomité van samenstelling verandert.

In 2012 sluiten ook Rusland (TsAGI) en Polen zich aan bij het ERF.



De Franse zusterorganisatie van de NVvL, de "Association Aéronautique et Astronautique Française" (AAAF) organiseert het derde Forum in 1977 in Aix en Provence, van 7 t/m 9 september.

Het vijfde Forum van het ERF wordt in 1979 in Nederland gehouden (Amsterdam, RAI-congrescentrum). De Nederlandse staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, mw. Drs. N. Smit-Kroes, opent het Forum. De Nederlandse leden van het technisch comité zijn prof. Wittenberg (voorzitter), R.J. van der Harten (KLM-Helikopters) en ir. H.J.G.C. Vodegel (NLR). Het is het eerste ERF-Forum in Nederland en er zullen meer volgen, zoals hieronder vermeld is.



FIFTH EUROPEAN ROTORCRAFT AND POWERED LIFT AIRCRAFT FORUM
SEPTEMBER 4 - 7 TH 1979
AMSTERDAM, THE NETHERLANDS

¹² bron: www.arc.aiaa.org/series/6.aac

¹³ Gedeeltelijk ontleend aan "A decade of European Rotorcraft Forums - A challenge, an achievement and a portent for the future", door Ian C. Cheeseman (Introductory lecture gepresenteerd tijdens het tiende ERF in Den Haag, 28-31 augustus 1984).

FORUM	DATUM	PLAATS	VOORZITTER
5de ERF	4-7 september 1979	Amsterdam	Prof. ir. H. Wittenberg
10e ERF	28-31 augustus 1984	Den Haag	Prof. ir. H. Wittenberg
15e ERF	12-15 september 1989	Amsterdam	Prof. ir. H. Wittenberg
20e ERF	4-7 oktober 1994	Amsterdam	Ir. H. Schoevers
26e ERF	26-29 september 2000	Den Haag	Ir. K. Bakker
32e ERF	12-14 september 2006	Maastricht	Ir. K. Bakker
38e ERF	4-7 september 2012	Amsterdam	Ir. K. Bakker



Mevr. drs. N. Smit Kroes, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, opent het Forum in 1979; hier poseert zij in een Kolibrie helicopter



Mevr. drs. N. Smit-Kroes met prof. H. Wittenberg tijdens een pauze van het 10th ERF Forum in 1984 in Den Haag

ERF-papers

Het NLR heeft alle ERF-papers verzameld, aanvankelijk uit de periode 1975-1993. Daarvan is een uitgebreide index gemaakt op onderwerp en op auteursnaam.

Met de deelnemende landen van het ERF is afgesproken dat de bibliotheek van het NLR deze papers op verzoek zal reproduceren en distribueren. Op jaarbasis worden de proceedings te koop aangeboden voor 500 gulden (hardcopy) of 250 gulden (microfiche). Losse papers kosten 20 gulden.

Tot 2006 zijn alle papers per Forum steeds uitgebracht op papier en gebundeld in ordners. In 2006 is door de toenmalige organisatie van het ERF (in Nederland) besloten om de papers uit te brengen op CD ROM in een mooi uitgevoerde kartonnen doos. Dat heeft voor de bezoekers van het ERF een flinke kosten- en gewichtsbesparing opgeleverd en gemak voor de organisatie.

Inmiddels zijn alle uitgebrachte papers binnen het NLR digitaal beschikbaar op een zogenaamde 'portal' via intranet. Voor externe belangstellenden wordt gewerkt aan een 'repository' vanwaar de papers kunnen worden gedownload, op initiatief van ir. C. Hermans als lid van het International Committee van het ERF.

De Nederlandse leden van het International Committee ERF zijn achtereenvolgens: prof. H. Wittenberg (1975-1976), ir. L.R. Lucassen (1976-1978), ir. H.J.G.C. Vodegel (1979-1996), ir. L. Renirie (1997-2003), ir. C. Hermans (2004-2012) en ir. J. Hakkaart (vanaf 2013)



Voordracht van ir. Abbink tijdens het ERF 2012 in het Marriot hotel

THE INTERNATIONAL FORUM ON AEROELASTICITY AND STRUCTURAL DYNAMICS (IFASD)¹⁴

Dit Forum vindt in de jaren '80 zijn oorsprong in Duitsland. Het Forum is een belangrijk internationale bijeenkomst op het gebied van de aeroelasticiteit en "structural dynamics", die om de twee jaar in een Europees land of in de Verenigde Staten wordt gehouden. Een "Program Committee", bestaande uit 20 specialisten op de vakgebieden uit 8 landen, is verantwoordelijk voor de inhoud van het Forum programma.

Van 4 tot 6 juni 2003 wordt voor het eerst een IFASD Forum gehouden in Nederland (West Indisch Huis in Amsterdam), georganiseerd door de NVvL in samenwerking met CEAS en AIAA.

Ir. F. Holwerda, in zijn hoedanigheid als algemeen directeur van het NLR, voorzitter van de NVvL en voorzitter van CEAS, opent dit Forum. Dr. B. Oskam (NLR) is de voorzitter van het Forum, ing. P. Kluit (NVvL) is verantwoordelijk voor de administratieve afhandeling en drs. ir. H.J.M. van Leeuwen (NVvL) is de penningmeester.

Sprekers uit 20 landen houden 112 lezingen. Daarvan zijn er vier "keynote" sprekers. De 150 toehoorders zijn afkomstig van Europa, Amerika, Azie, Afrika en Oceanië.

THE CONFEDERATION OF EUROPEAN AEROSPACE SOCIETIES (CEAS)

Het ontstaan van CEAS

Vanaf de jaren '60 van de 20ste eeuw organiseren de Franse, Engelse en Duitse "Aerospace Societies"¹⁵ iedere 18 maanden de "European Pioneer's day". Deze dag is bedoeld om Europese pioniers op luchtvaartgebied (later ook op het gebied van de ruimtevaart) te eren. De "Pioneers days" zijn doorgaans gekoppeld aan andere technische conferenties. Tijdens een "Pioneers day" is het de gewoonte dat een lezing wordt gehouden over een beroemde Europese wetenschapper, voorafgegaan door een vergadering van de drie voorzitters van de verenigingen (de "Presidents' meeting"). In september 1986 is de "Pioneers day" geprogrammeerd in combinatie met het symposium van het "European Rotorcraft Forum" (ERF),

in Garmisch Partenkirchen (Duitsland). Jean-Michel Contant, de net gekozen secretaris-generaal van de AAAF, die aanwezig is bij de "Presidents' meeting", stelt daar voor om de bijeenkomsten van de drie voorzitters frequenter te houden. Hij vindt dat een nog op te richten Europese Federatie een goede basis zou kunnen zijn voor geregeld onderling contact, met als doel de leden van iedere vereniging beter in staat te stellen van elkaar te leren, naar het voorbeeld van het "American Institute of Aeronautics and Astronautics" (AIAA). Bovendien zou door onderling afstemming en planning worden vermeden dat gelijksoortige conferenties op dezelfde momenten op verschillende plaatsen worden gehouden. De drie voorzitters stemmen in met dit plan.

¹⁴ Ontleend aan een artikel in het blad Air&SpaceEurope, no.2, 3e Quarter 2003, over het "2003 CEAS/AIAA IFASD Forum", door Bas Oskam (NLR).

¹⁵ The Royal Aeronautical Society (RAeS), Association Aéronautique et Astronautique de France (AAAF), Deutsche Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt (DGLR).

Gedurende de volgende vijf jaren worden voortaan driejaarlijkse ontmoetingen gehouden met de naam “Meeting of the Presidents”. In 1992 besluiten de voorzitters tijdens de dat jaar gehouden Farnborough Airshow tot de oprichting van de “**Confederation of European Aerospace Societies**” (CEAS) waarbij de statuten worden vastgesteld. Kort daarna ontvangt de NVvL bericht van de oprichting.

De doelstellingen van CEAS¹⁶

The Association is an international, non governmental, non-profit scientific organization with the following objectives:

- a. to encourage the free interchange of information on all those aeronautical topics in which the scientific aspects are of significant interest;*
- b. to provide a world-wide forum for the discussion of such topics;*
- c. to promote international co-operation in the study of topics in aeronautical science and technology which are of common interest;*
- d. to share information and experience related to such topics through meetings, seminars and publications.*

The essence of the CEAS is that member societies retain all their individuality and independence to be the kind of society which best suits their national situations. The benefits expected from the CEAS should then be obtained through cooperation and synergy effects.

Het “International Space Year” in 1992 draagt in belangrijke mate bij tot de oprichting van CEAS, waarbij de Italiaanse “Associazione Italiana di Aeronautica e Astronautica” (AIDAA) zich aansluit. Vanaf dat moment worden de “Meetings of the Presidents” omgedoopt tot “Council meetings”.

Presentatie tijdens de vierde Council meeting

Tijdens zijn presentatie is door de NVvL-voorzitter benadrukt dat het lidmaatschap van CEAS door de KNVvL van harte wordt ondersteund. De RAeS wil de NVvL graag zien als de vertegenwoordiger van de KNVvL in CEAS. Dit in verband met het grote aantal leden van de KNVvL (ca.15.000). Door de NVvL-voorzitter is uiteengezet dat de KNVvL een overkoepelende organisatie is voor alle luchtvaart-sporten in Nederland. De NVvL vertegenwoordigt de wetenschappelijke kant van de luchtvaart in de KNVvL.

Tijdens de derde “Council meeting” op 4 oktober 1993 in Napels presenteert de NVvL zich aan de Council op uitnodiging van Ron Kennett, directeur van de RAeS.

NVvL wordt lid van CEAS

De aanvraag voor het Nederlandse lidmaatschap van CEAS kent een korte voorgeschiedenis.

In de voorbije periode is gebleken dat als Nederland betrokken wil worden bij grote internationale conferenties en symposia op het gebied van lucht- en ruimtevaart de lokale luchtvaartorganisatie, zoals de NVvL, lid moet zijn van CEAS. Zo organiseren CEAS en AIAA gezamenlijk jaarlijks het International Forum on Aeroelasticity and Structural Dynamics (IFASD). CEAS organiseert eveneens de AIAA Aeroacoustics Conference.

In 1993 worden het NLR en de NVvL gepasseerd voor deelname in het Programme Committee voor het in 1993 te houden “International Forum on Aeroelasticity and Structural Dynamics”, georganiseerd door de CEAS. Nadat voormalig NVvL-bestuurslid Sterk dit heeft gesignaleerd stelt hij de NLR-directie voor dat de NVvL het lidmaatschap van CEAS aanvraagt waardoor NLR en NVvL voortaan wel uitnodigingen ontvangen. De NLR-directie gaat akkoord met het voorstel.

Het NVvL-bestuur dient op 11 juni 1993 een aanvraag in voor het lidmaatschap van CEAS. Op 4 oktober stelt het NVvL-bestuur, vertegenwoordigd door voorzitter R. Roos en secretaris/penningmeester P. Kluit, zich in Napels voor aan de leden van de derde Council meeting.

Uitnodiging van CEAS aan de NVvL om als lid toe te treden

Tijdens de presentatie aldaar toont de NVvL zijn indrukwekkende “track record” aan georganiseerde symposia in Nederland (één sheet) en aan georganiseerde lezingen in de periode van 1982 tot 1993 (14! sheets).

De aanvraag voor het NVvL-lidmaatschap van CEAS wordt in principe goedgekeurd tijdens de vierde “Council meeting” op 17 december 1993 in Londen, samen met dat van de Spaanse “Asociación de Ingenieros Aeronáuticos de España” (AIAE). Op 21 maart 1994 ontvangt voorzitter Roos de verlossende brief van R.J. Kennett (RAeS) waarin hij namens CEAS de NVvL uitnodigt het CEAS-lidmaatschap aan te gaan. Het NVvL-bestuur stemt daar op 24 februari 1994 mee in en bevestigt dit per brief op 2 maart 1994. Daarin is ook vermeld dat de NVvL optreedt als verbindende schakel met de KNVvL. Op 25 maart 1994 zijn Roos en Kluit namens de NVvL aanwezig bij de vijfde “Council meeting” in Bordeaux, waar de CEAS-lidmaatschappen van de NVvL en van de AIAE worden bekrachtigd.

In 1997 volgen de CEAS-lidmaatschappen van de Zweedse en van de Zwitserse verenigingen, resp. de “Flygtekniska Föreningen. Svensk förening för flygteknik och rymdteknik” (FTF) en de “Schweizerische Vereinigung für Flugwissenschaften” (SVFW).

Het CEAS-lidmaatschap brengt voor de NVvL de volgende verplichtingen met zich mee:

- het jaarlijks organiseren van twee internationale (eendaagse) fora;
- het bij toerbeurt organiseren van een conferentie;

De eerste Council meeting met de NVvL als nieuw lid. V.l.n.r.: I. Ferrero, L.F. de la Torre, P. Kluit, R. Roos, J.L. Lafon, E. Vallerani, J.M. Contant, F. Holroyd, Martine Weber, I. Oscariz, J.C. Poggi, R. Stüssel, H. Hoffmann, R.J. Kennett, H. Swäbisch



¹⁶ Artikel 2 van de “Constitution” van CEAS.



›
Krantenkop in het
blad *Sud-Ouest*

- het leveren van twee leden in het bestuur van CEAS (meestal voorzitter en secretaris);
- het bijwonen van tenminste twee CEAS-vergaderingen per jaar;
- het bij toerbeurt leveren van de CEAS-president en het gelijktijdig voeren van het CEAS-secretariaat;
- het leveren van vertegenwoordigers in het Programme Coordination Committee en in de Specialists Committees.

Voor het merendeel zijn deze vereisten voor het NVvL-bestuur acceptabel. Medio 1994 wordt de NVvL al gevraagd twee afgevaardigden te leveren voor het Programme Committee voor de in juni 1995 door de DGLR te organiseren CEAS/AIAA Aeroacoustics Conference. In mei 1996 stelt de Council nieuwe statuten vast, waaronder ook de handtekening staat van de NVvL-voorzitter.

Eind 1996 ondertekenen CEAS en AIAA een Memorandum of Understanding voor de organisatie van de jaarlijkse Aeroacoustics conferenties. In 1998 ondertekenen de presidenten van CEAS en ICAS een samenwerkingsovereenkomst.

Vanaf het aangaan van het lidmaatschap van de CEAS door de NVvL in 1994 en de start van het nieuwe CEAS in 2007 bekleden twee NVvL-voorzitters het CEAS-lidmaatschap.

Tijdens het CEAS-voorzitterschap van R. Roos (1997) verschijnen de documenten "Aeronautical Research and Technology - A strategic Imperative for Europe" en "The Future of Space In Europe". Verder zijn bijdragen geleverd aan het opstellen van een strategieplan over de toekomstige ontwikkelingen van CEAS.

Tijdens het CEAS-voorzitterschap van F. Holwerda (2003) bereidt CEAS een organisatorische verandering voor met als doel CEAS effectiever te laten functioneren (en daarmee de status "Confederatie" te verlaten), een officiële Europese status te krijgen en om de z.g. Branches "Space" en "Aeronautics" in te stellen.

Op 3 december 2003 vindt een extra vergadering van de Council plaats bij het NLR te Amsterdam onder leiding van Holwerda, die geheel gewijd is aan de aankomende reorganisatie van CEAS.

Belangrijkste aanleiding om CEAS te vernieuwen is dat verdergaande samenwerking nodig is tussen de aangesloten nationale verenigingen en dat het daarvoor nodig is om CEAS rechtspersoon te maken met statuten en de organisatie te professionaliseren.

De nieuwe CEAS

Op 16 september 2005 tijdens de 37ste CEAS Council meeting in Hamburg vergaderen de acht leden van de CEAS Council en geven daarbij unaniem hun goedkeuring aan de nieuwe statuten en aan de nieuwe CEAS organisatie. Na sluiting van deze vergadering wordt direct een tweede vergadering geopend onder de vlag van de nieuwe organisatie, waarvan "The CEAS" voortaan staat voor: **The Council of European Aerospace Societies**.

CEAS staat officieel geregistreerd in België, valt onder Belgische wetgeving en is volgens de statuten een "International non-profit Association".

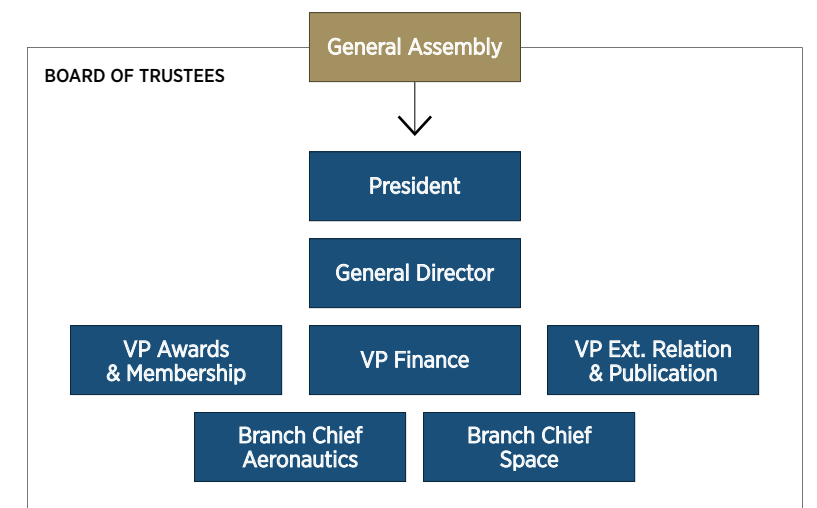


De aanwezigen bij het ondertekenen van de nieuwe statuten, v.l.n.r.: P. Kluit, G. Bridel, A. Little, U. Olsson, P. Brandt, J.M. Contant, J. Szodruch, J. Simón, M. Amateo

Doelstellingen en activiteiten volgens de statuten

"The association pursues the following non-profit objects: to foster the development of aeronautics & astronautics and to promote aerospace and to increase the visibility and serve interests of the European aerospace community. The activities which the association will develop are:

- *to set up a program to add value at European level to the portfolio of membership benefit of the constituent societies,*
- *to address the certification and accreditation issues,*
- *to provide a program through which membership can contribute to international endeavours and cooperation in the advancement of aerospace sciences."*



De nieuwe CEAS wordt bestuurd door een Board of Trustees dat 3-4 maal per jaar bijeenkomt. Eenmaal per jaar vergadert de 'General Assembly' van de 'Corporate Full Members' ter goedkeuring van het gevoerde beleid. De organisatie heeft een vast kantooradres, een directeur met medewerkers en kent twee zogenaamde "branches": Ruimtevaart (*Space*) en luchtvaart (*Aeronautics*).

Elke “Branch” telt een aantal ‘Technical Committees’, waarbij de ‘Aeronautical Branch’ ook nog een aantal “Branch Networks” kent. Afzonderlijke leden van de oprichtende verenigingen kunnen ook lid worden van een van de ‘Technical Committees’ van een ‘Branch’ van CEAS.

De leden van de nieuwe CEAS zijn in 2007: 3AF (Frankrijk), AIAE (Spanje), AIDAA (Italië), DGLR (Duitsland), FTF (Zweden), NVvL (Nederland), RAeS (UK) en SVFW (Zwitserland). In de daaropvolgende jaren volgen de lidmaatschappen van:

- HAES (Hellenic Aeronautical Engineers Society), Griekenland (2007)
- FSAE (The Finnish Society of Aeronautical Engineers), Finland¹⁷ (2008)
- TsAGI (Central Aerohydrodynamic Institute Russian Aerospace Society), Rusland (2009)
- PSAA (Polish Society of Aerospace Sciences), Polen (2010)
- AAAR (Romanian Aeronautical & Astronautical Association), Roemenië (2011)
- CzAeS (Czech Aerospace Society), Tsechië (2015)

In 2015 bedraagt het totale aantal leden van de bij CEAS aangesloten verenigingen 34.280, waarvan de RAeS met 20.000 leden de grootste vereniging is. De Amerikaanse zustervereniging AIAA van CEAS telt omstreeks 30.000 leden.

Naast de 13 aangesloten verenigingen die zitting hebben in het bestuur kent CEAS “Corporate members” die samenwerken met CEAS:

- ESA
- EUROAVIA
- LAETA (Portugal)
- Von Karman Institute (België)

In de bredere internationale context heeft CEAS met elk van onderstaande organisaties een Memorandum of Understanding afgesloten:

- International Council for the Aeronautical Sciences (ICAS)
- American Institute for Aeronautics and Astronautics (AIAA)
- Académie de l’Air et de l’Espace (AAE)
- Chinese Society of Astronautics (CSA)
- Korean Society for Aeronautical and Space Sciences (KSAS)
- Association of European Research Establishments in Aeronautics (EREA)

Verder onderhoudt CEAS nauwe banden met de EU en zijn kaderprogramma’s: Clean Sky en SESAR (Single European Sky ATM Research). Samenwerking vindt plaats met ASD (AeroSpace and Defence Industries Association), EDA (European Defence Agency), ACARE (Advisory Council for Aviation Research and Innovation in Europe), GARTEUR Group for Aeronautical Research and Technology) en EREA (European Research Establishments in Aeronautics).

Inbreng van de NVvL in CEAS

De NVvL levert sinds de oprichting van CEAS in 1992 in totaal drie voorzitters. Zoals hiervoor vermeld bekleden tijdens de periode van het oude CEAS Roos en Holwerda tijdelijk het voorzitterschap en levert de NVvL het secreta-

riaat van de CEAS Council. Tijdens de periode van het nieuwe CEAS bekleedt Abbink het voorzitterschap. In de nieuwe CEAS is het secretariaat onderdeel van de CEAS-organisatie.

JAAR	PRESIDENT	SECRETARIS CEAS COUNCIL
1997	Dr. R. Roos	Ing. P. Kluit/mw. A. Bredt
2003	Ir. F.J. Holwerda	Ing. P. Kluit/mw. A. Bredt
2014, 2015, 2016	Ir. F.J. Abbink	Ir. C. Hermans

Vanaf 1994 (lidmaatschap NVvL) t/m 2006 worden 41 Council meetings gehouden. Aanluitend vanaf 2007 t/m 2015 vergadert de Trustee Board 33 keer. De meetings worden

verspreid over Europa gehouden in de landen van de aangesloten verenigingen. Doorgaans zijn de voorzitter en secretaris van de NVvL daarbij aanwezig. Dat zijn:

PERIODE	NVvL VERTEGENWOORDIGERS IN CEAS-BESTUUR
1994-1997	Dr. R. Roos en ing. P. Kluit
1998-2005	Ir. F.J. Holwerda en ing. P. Kluit
2005-2007	Ir. F.J. Holwerda en ing. P. Kluit en/of ir. C. Hermans
2008-2009	Ir. C. Hermans
2010-2016	Ir. F.J. Abbink en ir. C. Hermans

Het NVvL-lidmaatschap van CEAS trekt ruim 20 jaar een forse wissel op deze NVvL-bestuursleden en zal ook in de toekomst ongetwijfeld veel aandacht en tijd opeisen. Hieronder wordt volstaan met de vermelding

van de CEAS-bestuursvergaderingen in Nederland, georganiseerd door de NVvL: Het oude CEAS kent een Programme Coordi-

Oude CEAS - Council meetings gehouden in Nederland

DATUM	PLAATS	NEDERLANDSE CEAS PRESIDENT
19-01-1996	12th meeting in Amsterdam	
20-10-1997	17th meeting in Amsterdam	Dr. R. Roos
29-06-2001	28th meeting in Haarlem	
03-12-2003	Extra meeting in Amsterdam	Ir. F.J. Holwerda
17-05-2004	35th meeting in Noordwijk	

Nieuwe CEAS - Trustees Board meetings gehouden in Nederland

DATUM	PLAATS	NEDERLANDSE CEAS PRESIDENT
07-03-2007	2th meeting in Noordwijk	
23-04-2010	13th meeting in Amsterdam	
10-06-2014	27th meeting in Noordwijk	Ir. F.J. Abbink
08-09-2015	32th meeting in Delft	Ir. F.J. Abbink

¹⁷ Teruggetrokken als CEAS-lid in 2012



Ondertekening MoU met ICAS, v.l.n.r.: F.J. Abbink (President ICAS in 2008), J.M. Contant, C. Terry (President CEAS in 2008)



Ondertekening MoU met EREA in 2015, v.l.n.r.: F.J. Abbink (President CEAS in 2015), Joseph Kaspar (voorzitter EREA)

nation Committee bestaande uit vertegenwoordigers van de aangesloten verenigingen. Voor Nederland (NVvL) zijn dat:

PERIODE	NAAM
1994-2000	Ir. W. Brouwer en mw A. Bredt
2001-2007	Ing. P. Kluit en mw. A. Bredt

Het oude CEAS kent tevens Specialist Committees, die worden bemand door vertegenwoordigers van de aangesloten verenigingen. Voor Nederland (NVvL) zijn dat:

CEAS SPECIALIST COMMITTEE	NAAM NL-VERTEGENWOORDIGER
Aeroacoustics	Dr. S. Sarin, opgevolgd door dr. H. Brouwer
Aerodynamics	Prof. Ir. J.W. Slooff, opgevolgd door ir. A. Elsenaar
Air Transport	Capt. L.H.D. Bakker
Avionics	-
History	Drs. A. de Graaff
Propulsion	Prof. ir. W.B. de Wolf
Space	-
Structures & Materials	Prof. L.B. Vogelesang
European Aerospace Conferences	-
Other events	-

In het nieuwe CEAS zijn sinds begin 2008 een aantal ‘Technical Committees’ (TC’s) van start gegaan, waarin leden van de nationale verenigingen zitting hebben. Ook de NVvL biedt haar leden de mogelijkheid zitting te nemen

in de diverse TCs, voor zover daarvoor professionele belangstelling bestaat. De volgende NVvL-leden hebben zitting gehad in de diverse TCs:

CEAS TECHNICAL COMMITTEE VAN DE AERONAUTICS BRANCH	NAAM NL-VERTEGENWOORDIGER
Air Transport Operations	Prof. dr. ir. R. Curran (TU-Delft)
Aeroacoustics	Dr. Harry Brouwer (NLR)
	Dr. Sjoerd Rienstra (TU-Eindhoven)
Flight Physics	Ir. Koen de Cock (NLR)
Propulsion	Dipl.ing. Kay Runne (retired)
Structures / Materials	Ir. Bart Eussen (NLR)
	Dr. ir. Jaap Laméris (NLR)
Rotorcraft	Ir. Christophe Hermans (NLR)
	Ir. Joost Hakkaart (NLR)
UAV	Ir. Jan-Floris Boer (NLR)

In het ‘General Committee’ zijn de volgende Nederlanders vertegenwoordigd: Drs. Ad de Graaff (NIVR) (in de groep ‘History’) en dr. ir. Leo Veldhuis (TU-Delft) (in de groep ‘Education’).

Vanaf april 2010 is ir. C. Hermans voorzitter van de ‘Aeronautics Branch’ van CEAS. In die functie coördineert hij de activiteiten van de onder die ‘Branch’ vallende ‘Technical Committees’ waarvan ook een aantal NVvL-leden lid zijn. Deze ‘Technical Committees’ zijn verantwoordelijk voor de organisatie van de ERF-, IFASD- en Aeroacoustics congressen.

Op 7 maart 2013 kent het CEAS-bestuur de CEAS ‘Gold Award 2014’ toe aan ir. F.J. Abbink. Deze onderscheiding wordt jaarlijks door CEAS uitgereikt aan diegene met grote verdiensten op luchtvaartgebied in het algemeen en op het gebied van Europese samenwerking in het bijzonder zoals hieronder verwoord:

“Fred Abbink, through his personal involvement and dedication, has made an outstanding contribution to the establishment of collaborative European research in his continuous effort to intensify the co-operation in the field of aeronautics and inspiring his colleagues to work at the leading edge of European R&D”.

Op zoek naar een communicatiemiddel voor CEAS besluit het CEAS Council in 2002 tot het uitbrengen van een kwartaalblad. In 2003 verschijnt het eerste nummer met de naam *Air & Space Europe*. Elk lid van CEAS draagt daaraan financieel bij naar rato van financiële draagkracht. Het kwartaalblad ondergaat in 2009 een facelift en verschijnt dan onder de naam *The Quarterly Bulletin of the CEAS*¹⁸. Het bevat onder meer de rubrieken ‘Aeronautic Sciences’, ‘Aerospace Defence & Security’ en ‘Space’.

In 2009 besluit CEAS tot de uitgifte van het *CEAS Space Journal* en het *CEAS Aeronautical Journal*. Auteurs, die hun papers in CEAS-verband op conferenties hebben gepresen-



teerd, wordt nu de mogelijkheid geboden om deze in een Europees wetenschappelijk tijdschrift te publiceren.

Door de NVvL zijn in CEAS-verband sinds 1993 de volgende congressen georganiseerd in Nederland (zie ook bijlage 6):

1993	Looking Ahead (om voor CEAS aan te tonen dat de NVvL in staat is een dergelijk congres te organiseren)
1994	20th European Rotorcraft Forum
1995	Making It Real
1997	CEAS-ASC Workshop
1997	Free Flight
2000	26th European Rotorcraft Forum
2001	AeroAcoustic Workshop
2001	AIAA-CEAS AeroAcoustic Conference
2003	IFASD2003
2003	IKUS4 2003
2006	32th European Rotorcraft Forum
2009	31th ICAF International Committee on Aeronautical Fatigue Symposium
2012	38th European Rotorcraft Forum

Als laatste in deze rij wordt in 2015 op voorstel van en door de NVvL het tweejaarlijkse ‘CEAS Air & Space congres’ in Delft georganiseerd. De organisatie daarvan is in handen van een werkgroep, die bestaat uit Fred Abbink, Christophe Hermans, Piet Kluit, Joris Melkert (TU-Delft), Anouk Scholtes (VSV ‘Leonardo da Vinci’) en Corry van der Drift (TU-Delft congresbureau Event Solutions).

◀ Omslag 1ste nummer *“Air & Space Europe”* (2003)

◀ Omslag nummer *“The Quarterly Bulletin of the CEAS”* van 2015, issue 3

¹⁸ Deze zijn voor NVvL-leden te vinden op de NVvL-website (www.nvvL.org).

Opening
CEAS2015
congres in
Delft
▼

Het congres wordt bezocht door 530 deelnemers (90% uit Europa) op één of meer dagen, afkomstig van 40 landen. Er zijn 240 sprekers, 16 keynote lezingen, 140 wetenschappelijke papers, waarvan 111 op het gebied van de luchtvaart en 29 op het gebied van de ruimtevaart.

CEAS is in de loop der jaren uitgegroeid tot een grote internationale organisatie waarvan 13 Europese landen met hun verenigingen, de nationale 'Aerospace Societies', lid zijn. Kennis wordt gedeeld door het organiseren van en

door het deelnemen aan conferenties, het uitbrengen van Bulletins, Journals en boeken en door samenwerking met grote internationale organisaties op het gebied van de luchtvaart en ruimtevaart.

Voor de NVvL-leden betekent het CEAS-lidmaatschap van de NVvL dat zij gemakkelijker en op brede schaal kennis kunnen nemen van het onderzoekswerk van hun collega's in Europa maar ook zelf inbreng kunnen leveren. Dit is niet alleen voordelig voor henzelf maar ook voor de bedrijven waarin zij werkzaam zijn.



CEAS2015: a success story!¹⁹

"We would like to thank all that contributed to the 5th CEAS Air and Space Conference in Delft. The conference was a resounding success and has acted as a positive enabler for representatives of aerospace industries, academia, organizations and associations to communicate, share and debate innovative concepts and technical solutions in the aerospace domain. The event was held in the Aula Congress Center of the Technical University of Delft from 7-11 September 2015 and attracted 530 attendees.

A spectacular laser show kicked off the event in the Auditorium, after which the delegates were warmly welcomed by prof. Karel Luyben, Rector Magnificus of the TU-Delft. 16 Inspiring and influential speakers shared their perspec-

tives about "Challenges in European Aerospace" during the conference and 165 technical papers were presented by speaker from 25 nations in 6 parallel sessions. Three conference panel sessions were held dealing with the 'Future of Air Combat systems in Europe', 'Space sustainability' and 'ESA Reusable Launch Vehicle Program'. During the dinner, the CEAS Award 2015 was presented to Joachim Szodrich (DLR, G) for his life long efforts to increase European cooperation in the field of European cooperation in aerospace. The conference ended with technical visits to NLR, ESA/ESTEC, Fokker Aerostructures and TU-Delft Faculty of Aerospace Engineering."

¹⁹ Bron: CEAS2015 website: <https://ceas.org>

BIJLAGEN

PAGINA

BESTUURSSAMENSTELLING PERIODE 1941 – 2016	1	126
DOOR DE NVvL GEORGANISEERDE LEZINGEN	2	144
LUCHTVAARTTECHNISCHE ARTIKELEN IN DE INGENIEUR (1974-1980)	3	178
DOOR DE NVvL GEORGANISEERDE EXCURSIES	4	180
NATIONALE SYMPOSIA GEORGANISEERD DOOR DE NVvL	5	182
DOOR DE NVvL GEORGANISEERDE INTERNATIONALE SYMPOSIA GEHOUDEN IN NEDERLAND	6	192
LEZING IN HET KADER VAN 10 JAAR NVvL	7	194
HET NVvL-JAARBOEK	8	196
PRIJZEN EN ONDERSCHIEDINGEN	9	198
HET BEGIN VAN "THE INTERNATIONAL COUNCIL OF THE AERONAUTICAL SCIENCES (ICAS)"	10	200
SOCIETY OF FLIGHT TEST ENGINEERS EUROPEAN CHAPTER - THE BEGINNING	11	202

Bijlage 1

BESTUURSSAMENSTELLING PERIODE 1941 – 2016



Ir. C. Koning
voorzitter van
1941-1952

1941 (Eerste bestuur)

De vergadering van het hoofdbestuur van de KNVvL, op donderdag 1 mei 1941 bij-
een, benoemt de voorgestelde heren tot lid van de Vak-afdelingscommissie Lucht-
vaarttechniek¹:

- Voorzitter: Ir. C. Koning
Secretaris: P. de Winter
Leden: J.W. Holterman
Ir. J. Luymes
Ir. H.C. van Meerten

1942

De Winter treedt af als secretaris en Koiter wordt als secretaris gekozen.

Het bestuur bestaat uit:

- Voorzitter: Ir. C. Koning
Secretaris: Ir. W.T.H. Koiter
Leden: J.W. Holterman
Ir. J. Luymes
Ir. H.C. van Meerten

1946

- Voorzitter: Ir. C. Koning
Secretaris: Dr. ir. W.T.H. Koiter
Leden: Ir. J. Luymes
J.W. Holterman
Ir. H.C. van Meerten

1948

Door drukke werkzaamheden treedt Koiter, die vanaf 1942 secretaris is, in die functie af op 19
februari 1948. Hij wordt als secretaris opgevolgd door H.C. van Meerten. Koiter blijft aan als lid
van de Groep Luchtvaarttechnische Wetenschappen.

Het bestuur bestaat uit:

- Voorzitter: Ir. C. Koning
Secretaris: Ir. H.C. van Meerten
Leden: J.W. Holterman
Ir. W.T.H. Koiter
Ir. J. Luymes

Het secretariaatsadres van de vakafdeling verhuist naar de N.V. Verenigde Nederlandse Vliegtui-
genfabriek Fokker i.o. aan de Papaverweg, Amsterdam Noord.

¹ Vergadering van
het Hoofdbestuur
der KNVvL op
donderdag 1 mei
1941.

1949

Tijdens de ledenvergadering op 30 maart 1949 treden Koiter en Holterman af als bestuurslid van
de Groep voor Luchtvaarttechnische Wetenschap en worden opgevolgd door D. van Leeuwen en
C.A.F. Falkenhagen.

Het bestuur bestaat uit:

- Voorzitter: Ir. C. Koning
Secretaris: Ir. H.C. van Meerten
Leden: Ir. C.A.F. Falkenhagen
KLTZT D. van Leeuwen
Ir. J. Luymes



Ir. H.C. van Meerten
voorzitter van
1951-1958

1951

Koning heeft aangegeven af te willen treden als voorzitter. In zijn functie is hij
opgevolgd door Van Meerten. Boelen is bereid gevonden de functie van secretaris
op zich te nemen.

Het bestuur bestaat uit:

- Voorzitter: Ir. H.C. van Meerten
Secretaris: Ir. A. Boelen
Leden: Ir. C.A.F. Falkenhagen
KLTZT D. van Leeuwen
Ir. J. Luymes

1952

Tijdens de ledenvergadering van 30 oktober 1952 heeft Van Leeuwen aangegeven
te zullen aftreden als bestuurslid. In zijn functie is hij opgevolgd door H.C. Patoir.

Het bestuur bestaat uit:

- Voorzitter: Ir. H.C. van Meerten
Secretaris: Ir. A. Boelen
Leden: Ir. C.A.F. Falkenhagen
Ir. J. Luymes
Kol. ir. H.C. Patoir

1953/1954

Tijdens de ledenvergadering van 17 december 1953 worden F.E. Douwes Dekker en P. Bergmeijer
verkozen als nieuwe bestuursleden en tijdens de bestuursvergadering van 15 januari 1954 geïn-
stalleerd.

Het bestuur bestaat uit:

- Voorzitter: Ir. H.C. van Meerten
Secretaris: Ir. A. Boelen
Leden: Ir. P. Bergmeijer
Ir. F.E. Douwes Dekker
Ir. C.A.F. Falkenhagen
Ir. J. Luymes
Kol. ir. H.C. Patoir

1955

Tijdens de ledenvergadering van 30 juni 1955 treedt Patoir af als bestuurslid. In zijn plaats wordt C. Plooy gekozen als lid van het bestuur.

Het bestuur bestaat uit:

- Ir. H.C. van Meerten
Ir. A. Boelen
Ir. P. Bergmeijer
Ir. F.E. Douwes Dekker
Ir. C.A.F. Falkenhagen
Ir. J. Luymes
Lt. Kol. ir. C. Plooy*

* C. Plooy is in de plaats gekomen van H.C. Patoir, waarvan niet zeker is wanneer hij bestuurslid van de NVvL is geworden (waarschijnlijk in 1953).

1957

Douwes Dekker en Bergmeijer stellen zich tijdens de ledenvergadering van 24 april 1957 niet herkiesbaar als leden van het bestuur. De ledenvergadering benoemt in hun plaats E. van Spiegel (NLL) en Ed.A. Driessen (KLM) als leden.

Het bestuur bestaat uit:

- Ir. H.C. van Meerten
Ir. A. Boelen
Ing. Ed.A. Driessen
Ir. C.A.F. Falkenhagen
Ir. J. Luymes
Lt. Kol. ir. C. Plooy
Drs. E. van Spiegel



Ir. J. Luymes
voorzitter van
1957-1964

1958

Voorzitter Van Meerten stelt zich in verband met zijn benoeming tot directeur van de Fokkerfabrieken tijdens de ledenvergadering van 22 mei 1958 niet meer beschikbaar als bestuurslid. J. Luymes wordt gekozen als de nieuwe voorzitter en J.H. Greidanus als bestuurslid.

Het bestuur bestaat uit:

- Voorzitter: Ir. J. Luymes
Secretaris: Ir. A. Boelen
Leden: Ing. Ed.A. Driessen
Ir. C.A.F. Falkenhagen
Dr. J.H. Greidanus
Lt. Kol. ir. C. Plooy
Drs. E. van Spiegel

1959

Van Spiegel stelt zich tijdens de ledenvergadering van 14 mei 1959 niet meer herkiesbaar. In zijn plaats wordt als bestuurslid gekozen H. Wittenberg (TH-Delft).

Het bestuur bestaat uit:

- Ir. J. Luymes
Ir. A. Boelen
Ing. Ed.A. Driessen
Ir. C.A.F. Falkenhagen
Dr. J.H. Greidanus
Lt. Kol. ir. C. Plooy
Ir. H. Wittenberg



Ir. H. Wittenberg
voorzitter van
1964-1975

1964

In 1961 verklaart L.A. de Lange, directeur van het Nationaal Luchtvaart Museum op Schiphol, bereid te zijn zitting te nemen in het NVvL-bestuur en als nog niet gekozen bestuurslid in 1961 de bestuursvergaderingen bij te wonen. Hij wordt tijdens de jaarvergadering van 3 mei 1962 gekozen als lid van het bestuur. J. Luymes stelt zich tijdens de algemene ledenvergadering van de NVvL op 26 mei 1964 definitief niet herkiesbaar als voorzitter. H. Wittenberg wordt dan tot voorzitter gekozen en J. Luymes blijft aan als lid van het bestuur.

Het bestuur bestaat uit:

- Voorzitter: Ir. H. Wittenberg
Secretaris: Ir. A. Boelen
Leden: Ing. Ed.A. Driessen
Ir. C.A.F. Falkenhagen
Dr. J.H. Greidanus
L.A. de Lange
Ir. J. Luymes
Lt. Kol. ir. C. Plooy

1967

Tijdens de jaarvergadering van 27 april 1967 treden Greidanus en Luymes af als lid van het bestuur. In hun plaats worden gekozen resp. J. Schoehuizen (KLM) en J.G. ten Asbroek (Fokker).

Het bestuur bestaat uit:

- Ir. H. Wittenberg
Ir. A. Boelen
Ir. J.G. ten Asbroek
Ing. Ed.A. Driessen
Ir. C.A.F. Falkenhagen
L.A. de Lange
Lt. Kol. ir. C. Plooy
Ir. J. Schoehuizen

1973

Tijdens de jaarlijkse ledenvergadering op 18 mei 1972 treden de bestuursleden Plooy, Driessen en Schoehuizen af en stellen hun bestuursplaats ter beschikking aan de jongere generatie. In hun plaats worden benoemd H. Kreuning (DMKLu) en J. de Haas (KLM).
In de jaarlijkse ledenvergadering van 24 mei 1973 wordt Falkenhagen opgevolgd door A.A. Maurits (RLD).

Het bestuur bestaat uit:

Voorzitter: Ir. H. Wittenberg
Secretaris: Ir. A. Boelen
Leden: Ir. J.G. ten Asbroek
J. de Haas
Lt. Kol. ir. H. Kreuning
L.A. de Lange
Ir. A.A. Maurits

1974

Tijdens de jaarvergadering van 28 mei 1974 treedt na 23 jaar Boelen af als secretaris van de NVvL. Hij wordt opgevolgd door F.J. Sterk. Boelen blijft aan als ere-bestuurslid.

Het bestuur bestaat uit:

Voorzitter: Ir. H. Wittenberg
Secretaris: Ing. F.J. Sterk
Leden: Ir. A. Boelen
Ir. J.G. ten Asbroek
J. de Haas
Lt. Kol. ir. H. Kreuning
L.A. de Lange
Ir. A.A. Maurits



Prof. dr. ir. J.L.
van Ingen
voorzitter van
1975-1984

1975

Tijdens de jaarlijkse ledenvergadering van 22 mei 1975 treedt na zijn 11-jarige voorzitterschap Wittenberg af. Hij wordt in die functie opgevolgd door J.L. van Ingen (TU-Delft). Tevens wordt K.H. Ledeboer (KLM) als lid van het bestuur gekozen.

Het bestuur bestaat uit:

Voorzitter: Prof. dr. ir. J.L. van Ingen
Secretaris: Ing. F.J. Sterk
Leden: Ir. J.G. ten Asbroek
Ir. A. Boelen, ere-bestuurslid
J. de Haas
Lt. Kol. ir. H. Kreuning
L.A. de Lange
Ir. K.H. Ledeboer
Ir. A.A. Maurits

1977

Tijdens de jaarvergadering van 26 mei 1977 wordt H. Schoevers (KLM) gekozen als lid van het bestuur. Hij volgt Ledeboer op die zich niet meer herkiesbaar stelt.

Het bestuur bestaat uit:

Voorzitter: Prof. dr. ir. J.L. van Ingen
Secretaris: Ing. F.J. Sterk
Leden: Ir. J.G. ten Asbroek
Ir. A. Boelen, ere-bestuurslid
J. de Haas
Lt. Kol. ir. H. Kreuning
L.A. de Lange
Ir. A.A. Maurits
Ir. H. Schoevers

1979

Tijdens de jaarvergadering van 18 mei 1978 treedt De Lange af als lid van het bestuur. Tijdens de jaarvergadering op 31 mei 1979 stelt A.A. Maurits zich niet meer herkiesbaar. In zijn plaats wordt J.F. van der Spek (RLD) verkozen. Het bestuur wordt uitgebreid met D.M. de Vos, leraar aan de HTS-Vliegtuigbouwkunde te Haarlem.

Het bestuur bestaat uit:

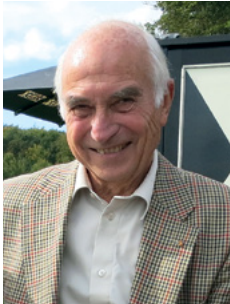
Voorzitter: Prof. dr. ir. J.L. van Ingen
Secretaris: Ing. F.J. Sterk
Leden: Ir. J.G. ten Asbroek
J. de Haas
Lt. Kol. H. Kreuning
Ir. H. Schoevers
Ir. J.F. van der Spek
Ir. D.M. de Vos

1982

Tijdens de jaarvergadering van 27 mei 1982 treedt H. Kreuning af als lid van het bestuur. In zijn plaats wordt M. van der Kramer (KLu) gekozen als lid.

Het bestuur bestaat uit:

Voorzitter: Prof. dr. ir. J.L. van Ingen
Secretaris: Ing. F.J. Sterk
Leden: Ir. J.G. ten Asbroek
J. de Haas
Lt. Kol. ir. M. van der Kramer
Ir. H. Schoevers
Ir. J.F. van der Spek
Ir. D.M. de Vos



Ir. H. Schoevers
voorzitter van
1984-1992

1984

Tijdens de jaarvergadering van 24 mei 1984 treden Van Ingen en De Haas af als lid van het bestuur. In hun plaatsen worden H. Schoevers (KLM) gekozen als voorzitter en E. Torenbeek (TU Delft) en A. van Herpen (KLM) als leden van het bestuur.

Het bestuur bestaat uit:

- Voorzitter: Ir. H. Schoevers
Secretaris: Ing. F.J. Sterk
Leden: Ir. J.G. ten Asbroek
A. van Herpen
Lt. Kol. ir. M. van der Kramer
Ir. J.F. van der Spek
Prof. ir. E. Torenbeek
Ir. D.M. de Vos

1985

Tijdens de jaarvergadering van 30 mei 1985 volgt P.R. Brinkgreve de vertrekkende M. van der Kramer op als bestuurslid.

Het bestuur bestaat uit:

- Voorzitter: Ir. H. Schoevers
Secretaris: Ing. F.J. Sterk
Leden: Ir. J.G. ten Asbroek
Maj. ir. P.R. Brinkgreve
A. van Herpen
Ir. J.F. van der Spek
Prof. ir. E. Torenbeek
Ir. D.M. de Vos

1986

Tijdens de jaarvergadering van 29 mei 1986 volgt Th. Leeman (RLD) de vertrekkende ir. J.F. van der Spek op als bestuurslid. Tevens wordt R. Roos (NIVR) als nieuw bestuurslid gekozen.

Het bestuur bestaat uit:

- Voorzitter: Ir. H. Schoevers
Secretaris: Ing. F.J. Sterk
Leden: Ir. J.G. ten Asbroek
Maj. ir. P.R. Brinkgreve
A. van Herpen
Ir. Th. Leeman
Dr. ir. R. Roos
Prof. ir. E. Torenbeek
Ir. D.M. de Vos

1987

Tijdens de jaarvergadering van 21 mei 1987 volgt H. Horlings (KLu) de vertrekkende P.R. Brinkgreve op als bestuurslid.

Het bestuur bestaat uit:

- Voorzitter: Ir. H. Schoevers
Secretaris: Ing. F.J. Sterk
Leden: Ir. J.G. ten Asbroek
A. van Herpen
Ing. H. Horlings
Ir. Th. Leeman
Dr. ir. R. Roos
Prof. ir. E. Torenbeek
Ir. D.M. de Vos

1988

Tijdens de jaarvergadering van 26 mei 1988 treden Ten Asbroek en Van Herpen af als lid van het bestuur. In hun plaats worden resp. F. Holwerda (Fokker) en W. Brouwer (KLM) gekozen als lid.

Het bestuur bestaat uit:

- Voorzitter: Ir. H. Schoevers
Secretaris: Ing. F.J. Sterk
Leden: Ir. W. Brouwer
Ir. F. Holwerda
Ing. H. Horlings
Ir. Th. Leeman
Dr. ir. R. Roos
Prof. ir. E. Torenbeek
Ir. D.M. de Vos

1989

Tijdens de jaarvergadering van 25 mei 1989 wordt het bestuur uitgebreid met ir. D. Sjerp van de Koninklijke Marine.

Het bestuur bestaat uit:

- Voorzitter: Ir. H. Schoevers
Secretaris: Ing. F.J. Sterk
Leden: Ir. W. Brouwer
Ir. F. Holwerda
Ing. H. Horlings
Ir. Th. Leeman
Dr. ir. R. Roos
KTZT ir. D. Sjerp
Prof. ir. E. Torenbeek
Ir. D.M. de Vos

1990²

Tijdens de jaarvergadering van 21 juni 1990 treden Horlings en De Vos af om te worden opgevolgd door R.J.W. Merison (KLu) en P.J.J. M. van der Zanden (HTS Haarlem).

Het bestuur bestaat uit:

Voorzitter:	Ir. H. Schoevers	(KLM-Helikopters)
Secr./penningm.:	Ing. F.J. Sterk	(NLR)
Leden:	Ir. W. Brouwer	(KLM)
	Ir. F. Holwerda	(Fokker)
	Ir. Th. Leeman	(RLD)
	Kol. ir. R.J.W. Merison	(KLu)
	Dr. ir. R. Roos	(NIVR)
	KTZT ir. D. Sjerp	(Kon. Marine)
	Prof. ir. E. Torenbeek	(TU-Delft LR)
	Ir. P.J.J.M. van der Zanden	(HTS Haarlem)



Dr. ir. R. Roos
voorzitter van
1992-1998

1992

Tijdens de jaarvergadering van 21 mei 1992 treedt voorzitter Schoevers af en wordt in die functie gekozen R. Roos. Sterk treedt af als secretaris/penningmeester en P. Kluit wordt in die functie gekozen. Sterk blijft lid van het bestuur. Tevens wordt W. Korenromp (RLD) gekozen als bestuurslid als opvolger van Leeman.

Het bestuur bestaat uit:

Voorzitter:	Dr. ir. R. Roos	(NIVR)
Secr./penningm.:	Ing. P. Kluit	(NLR)
Leden:	Ir. W. Brouwer	(KLM)
	Ir. F. Holwerda	(Fokker)
	Ir. W. Korenromp	(RLD)
	Ir. R.J.W. Merison	(KLu)
	Ir. D. Sjerp, KTZT b.d.	(Kon. Marine)
	Ing. F.J. Sterk	(NLR)
	Prof. ir. E. Torenbeek	TU-Delft LR)
	Ir. P.J.L.M. van der Zanden	(Hogeschool Haarlem)

1996

Tijdens de jaarvergadering van 13 juni 1996 wordt ir. Korenromp opgevolgd door ir. H. Tigchelaar (RLD).

Het bestuur bestaat uit:

Voorzitter:	Dr. ir. R. Roos	(NIVR)
Secr./penningm.:	Ing. P. Kluit	(NLR)
Leden:	Ir. W. Brouwer	(KLM)
	Ir. F. Holwerda	(Fokker Aircraft BV)
	Ir. R.J.W. Merison	(KLu)
	Ir. D. Sjerp, KTZT b.d.	(Kon. Marine)
	Ing. F.J. Sterk	(NLR)
	Ir. H. Tigchelaar	(RLD)
	Prof. ir. E. Torenbeek	(TU-Delft LR)
	Ir. P.J.L.M. van der Zanden	(Hogeschool Haarlem)

² Vanaf 1990 zijn de affiliaties consequent vermeld achter de namen van de bestuursleden, zoals vermeld in de jaarverslagen van de NVvL.

1997

Tijdens een extra jaarvergadering van 25 september 1997 worden Torenbeek en Merison opgevolgd door resp. K. Smit (TU-Delft) en W.J. Kauw (KLu). Als nieuwe leden worden benoemd H.J.M. van Leeuwen (NIVR), die het penningmeesterschap van Kluit overneemt, R. Kalmann (KLM) en C.A.M. de Koning (Fokker Aviation). Het zittende bestuurslid Van der Zanden wordt benoemd tot vice-voorzitter. Sterk en Sjerp treden af als lid van het bestuur.

Het bestuur bestaat uit:

Voorzitter:	Dr. ir. R. Roos	(NIVR)
Vice-voorzitter:	Ir. P.J.L.M. van der Zanden	(Hogeschool Haarlem)
Secretaris:	Ing. P. Kluit	(NLR)
Penningmeester:	Drs. ir. H.J.M. van Leeuwen	(NIVR)
Leden:	Ir. W. Brouwer	(KLM)
	Ir. F. Holwerda	(NLR)
	Ir. R. Kalmann	(KLM)
	Kol. ir. W.J. Kauw	(KLu)
	Ir. C.A.M. de Koning	(Fokker Aviation)
	Prof. ir. K. Smit	(TU-Delft LR)
	Ir. H. Tigchelaar	(RLD)



Ir. F. Holwerda
voorzitter van
1998-2007

1998

Tijdens de extra ingelaste ledenvergadering van 1 oktober 1998 maakt voorzitter Roos kenbaar niet meer beschikbaar te zijn voor een herverkiezing. Ook Kauw is niet meer beschikbaar als bestuurslid. In hun plaatsen worden gekozen resp. F. Holwerda (NLR) en H. Horlings (KLu).

Het bestuur bestaat uit:

Voorzitter:	Ir. F. Holwerda	(NLR)
Vice-voorzitter:	Ir. P.J.L.M. van der Zanden	(Hogeschool Haarlem)
Secretaris:	Ing. P. Kluit	(NLR)
Penningmeester:	Drs. ir. H.J.M. van Leeuwen	(NIVR)
Leden:	Ir. W. Brouwer	(KLM)
	Lt. Kol. Ing. H. Horlings	(KLu)
	Ir. R. Kalmann	(KLM)
	Ir. C.A.M. de Koning	(Fokker Aviation)
	Prof. ir. K. Smit	(TU-Delft LR)
	Ir. H. Tigchelaar	(RLD)

2000

Tijdens de ledenvergadering van 25 mei 2000 meldt Brouwer niet meer beschikbaar te zijn als bestuurslid. Hij zal in het bestuur niet worden opgevolgd omdat Kalmann in het bestuur de KLM vertegenwoordigt. H. van Deventer (MLD) wordt gekozen als nieuw lid van het bestuur.

Het bestuur bestaat uit:

Voorzitter:	Ir. F. Holwerda	(NLR)
Vice-voorzitter:	Ir. P.J.L.M. van der Zanden	(Hogeschool Haarlem)
Secretaris:	Ing. P. Kluit	(NLR)
Penningmeester:	Drs. ir. H.J.M. van Leeuwen	(NIVR)
Leden:	KTZT ir. H. van Deventer	(Kon. Marine)
	Lt. Kol. ing. H. Horlings	(KLu)
	Ir. R. Kalmann	(KLM)
	Ir. C.A.M. de Koning	(Stork Fokker Aerospace)
	Prof. ir. K. Smit	(TU-Delft LR)
	Ir. H. Tigchelaar	(RLD)

2002

Tijdens de ledenvergadering van 13 juni 2002 treedt Tigchelaar af als bestuurslid. Hij wordt opgevolgd door M.A.D. van der Heijde (Inspectie Verkeer en Waterstaat – Divisie Luchtvaart).

Het bestuur bestaat uit:

Voorzitter:	Ir. F. Holwerda	(NLR)
Vice-voorzitter:	Ir. P.J.L.M. van der Zanden	(Hogeschool Haarlem)
Secretaris:	Ing. P. Kluit	(NLR)
Penningmeester:	Drs. ir. H.J.M. van Leeuwen	(NIVR)
Leden:	KTZT ir. H. van Deventer	(Kon. Marine)
	Ir. M.A.D. van der Heijde	(IVW)
	Lt. Kol. ing. H. Horlings	(KLu)
	Ir. R. Kalmann	(KLM)
	Ir. C.A.M. de Koning	(Stork Fokker Aerospace)
	Prof. ir. K. Smit	(TU-Delft LR)

2003

Tijdens de ledenvergadering van 25 september 2003 treden Van der Zanden, Smit en Horlings af in verband met hun pensionering. W.C.M. Boumans (KLu) wordt als nieuw bestuurslid gekozen.

Het bestuur bestaat uit:

Voorzitter:	Ir. F. Holwerda	(NLR)
Secretaris:	Ing. P. Kluit	(NLR)
Penningmeester:	Drs. ir. H.J.M. van Leeuwen	(NIVR)
Leden:	Kol. ir. W.C.M. Boumans	(KLu)
	KTZT ir. H. van Deventer	(Kon. Marine)
	Ir. M.A.D. van der Heijde	(IVW)
	Ir. R. Kalmann	(KLM)
	Ir. C.A.M. de Koning	(Stork Fokker Aerospace)

2004

Tijdens de ledenvergadering van 28 oktober 2004 treedt De Koning af. Hij wordt in het bestuur opgevolgd door W.G.J. Pasteuning (Stork Fokker Aerospace). Als nieuwe leden worden verder gekozen L.L.M. Veldhuis (TU-Delft) en W. Blauw (Inholland Delft).

Het bestuur bestaat uit:

Voorzitter:	Ir. F. Holwerda	(NLR)
Secretaris:	Ing. P. Kluit	(NLR)
Penningmeester:	Drs. ir. H.J.M. van Leeuwen	(NIVR)
Leden:	Ing. W. Blauw	(Inholland)
	Kol. ir. W.C.M. Boumans	(KLu)
	KTZT ir. H. van Deventer	(Kon. Marine)
	Ir. M.A.D. van der Heijde	(IVW)
	Ir. R. Kalmann	(KLM)
	Ing. W.G.J. Pasteuning	(Stork Fokker Aerospace)
	Ir. L.L.M. Veldhuis	(TU-Delft LR)

2005

Tijdens de ledenvergadering van 13 september 2005 wordt meegedeeld dat Boumans en Van Deventer in verband met de organisatiewijziging binnen het ministerie van Defensie niet langer beschikbaar te zijn namens resp. de KLu en de Koninklijke Marine. Van Deventer blijft lid van het bestuur namens het ministerie van Defensie en Boumans treedt af.

Het bestuur bestaat uit:

Voorzitter:	Ir. F. Holwerda	(NLR)
Secretaris:	Ing. P. Kluit	(NLR)
Penningmeester:	Drs. ir. H.J.M. van Leeuwen	(NIVR)
Leden:	Ing. W. Blauw	(Inholland)
	KTZT ir. H. van Deventer	(Defensie)
	Ir. M.A.D. van der Heijde	(IVW)
	Ir. R. Kalmann	(KLM)
	Ing. W.G.J. Pasteuning	(Stork Fokker Aerospace)
	Ir. L.L.M. Veldhuis	(TU-Delft LR)

2006

Op 28 september wordt de algemene ledenvergadering gehouden bij het NLR. Kluit en Holwerda stellen zich niet meer herkiesbaar. Omdat nog geen nieuwe voorzitter is gevonden verklaart Holwerda zich bereid de lopende zaken af te handelen totdat een nieuwe voorzitter is gevonden. Het bestuur heeft C. Hermans (NLR) bereid gevonden de functie van secretaris over te nemen.

Het bestuur bestaat uit:

Voorzitter:	Ir. F. Holwerda	(NLR)
Secretaris:	Ir. C. Hermans	(NLR)
Penningmeester:	Drs. ir. H.J.M. van Leeuwen	(NIVR)
Leden:	Ing. W. Blauw	(Inholland)
	KTZT ir. H. van Deventer	(Defensie)
	Ir. M.A.D. van der Heijde	(IVW)
	Ir. R. Kalmann	(KLM)
	Ing. W.G.J. Pasteuning	(Stork Fokker Aerospace)
	Ir. L.L.M. Veldhuis	(TU-Delft LR)

2007

Vanaf 2007 worden de bestuursoverzichten uit de verslagen van de algemene ledenvergaderingen gebruikt. Deze kunnen afwijken van die in de betreffende jaarverslagen.

Tijdens de algemene ledenvergadering op 31 mei geven Van Deventer en Blauw te kennen hun bestuursfuncties vacant te stellen. Het bestuur heeft Tj. Frieswijk van de afdeling Defensie Research & Development van het Ministerie van Defensie bereid gevonden zitting te nemen in het bestuur. H. de Groot (ADSE) neemt de reeds enige tijd vacante positie in het bestuur in.

Het bestuur bestaat uit:

Voorzitter:	Ir. F. Holwerda	(waarnemend)
Secretaris:	Ir. C. Hermans	(NLR)
Penningmeester:	Drs. ir. H.J.M. van Leeuwen	(NIVR)
Leden:	Ing. W. Blauw	(Inholland)
	Lt. Kol. ir. Tj. Frieswijk	(Defensie R&D)
	Ing. H. de Groot	(ADSE)
	Ir. M.A.D. van der Heijde	(IVW/DL)
	Ir. R. Kalmann	(KLM)
	Ing. W.G.J. Pasteuning	(Stork Aerospace)
	Ir. L.L.M. Veldhuis	(TU-Delft LR)



Prof. dr. ir.
J. Hoekstra
voorzitter van
2008-2010

2008

Tijdens de algemene ledenvergadering op 25 september wordt J. Hoekstra (decaan van de faculteit Luchtvaart- en Ruimtevaarttechniek TU-Delft) met algemene stemmen gekozen tot de nieuwe voorzitter van de NVvL.

Daarnaast wordt het bestuur uitgebreid met een tweetal leden (als vertegenwoordiger van ROC van Amsterdam Airport en van de studentenvereniging VSV 'Leonardo da Vinci'), resp. de heren Bol en Hendriks. Met het opnemen van een bestuurslid van de VSV wordt een bijdrage geleverd aan de gewenste verjonging van de vereniging en kan de vertegenwoordiging op jaarbasis rouleren.³

Het bestuur bestaat uit:

Voorzitter:	Prof. dr. ir. J. Hoekstra	(TUD LR)
Secretaris:	Ir. C. Hermans	(NLR)
Penningmeester:	Drs. ir. H.J.M. van Leeuwen	(NIVR)
Leden:	Ing. W. Blauw	(ROC Amsterdam Airport)
	E. Bol	(Hogeschool Inholland)
	Lt. Kol. ir. Tj. Frieswijk	(Defensie R&D)
	Ing. H. de Groot	(ADSE)
	Ir. M.A.D. van der Heijde	(IVW/DL)
	D. Hendriks	(VSV 'Leonardo da Vinci')
	Ir. R. Kalmann	(KLM)
	Ing. W.G.J. Pasteuning	(Stork Aerospace)
	Ir. L.L.M. Veldhuis	(TU-Delft LR)

³ Zij zijn formeel toebehoorden en het VSV-bestuur draagt hen voor. Ze worden dan ook NVvL-lid, maar omdat ze student zijn is hun lidmaatschap van de NVvL gratis. Omdat de VSV-bestuursleden steeds in september wisselen en het verenigingsjaar van de NVvL loopt van januari tot december, hebben in elke jaarverslagperiode twee VSV-leden zitting in het NVvL-bestuur.

2009

Tijdens de algemene ledenvergadering van 11 juni 2009 zijn er geen bestuursmutaties, m.u.v. het bestuurslid van de VSV "Leonardo da Vinci".

Het bestuur bestaat uit:

Voorzitter:	Prof. dr. ir. J. Hoekstra	(TUD LR)
Secretaris:	Ir. C. Hermans	(NLR)
Penningmeester:	Drs. ir. H.J.M. van Leeuwen	(NIVR)
Leden:	Ing. W. Blauw	(ROC Amsterdam Airport)
	E. Bol	(Hogeschool Inholland)
	Lt. Kol. ir. Tj. Frieswijk	(Defensie R&D)
	Ing. H. de Groot	(ADSE)
	Ir. M.A.D. van der Heijde	(IVW/DL)
	Ir. R. Kalmann	(KLM)
	Ing. W.G.J. Pasteuning	(Stork Aerospace)
	J. Smit	(VSV 'Leonardo da Vinci')
	Ir. L.L.M. Veldhuis	(TU-Delft LR)



Ir. F.J. Abbink
voorzitter
vanaf 2010

2010

Tijdens de algemene ledenvergadering op 24 juni Hoekstra aan terug te willen treden als bestuursvoorzitter. Hij blijft aan als lid van het bestuur. Tot nieuwe voorzitter van de NVvL wordt met algemene stemmen gekozen F.J. Abbink (voormalig algemeen directeur NLR)

Het bestuur bestaat uit:

Voorzitter:	Ir. F.J. Abbink	(oud algemeen directeur NLR)
Secretaris:	Ir. C. Hermans	(NLR)
Penningmeester:	Drs. ir. H.J.M. van Leeuwen	(Agentschap NL)
Leden:	M. Agricola	(VSV 'Leonardo da Vinci')
	Ing. W. Blauw	(ROC Amsterdam Airport)
	E. Bol	(Hogeschool Inholland)
	Lt. Kol. ir. Tj. Frieswijk	(Defensie)
	Ing. H. de Groot	(ADSE)
	Ir. M.A.D. van der Heijde	(IVW)
	Prof. dr. ir. J. Hoekstra	(TU-Delft LR)
	Ir. R. Kalmann	(KLM)
	Ing. W.G. Pasteuning	(Fokker Services)
	Ir. L.L.M. Veldhuis	(TU-Delft LR)

2011

Tijdens de algemene ledenvergadering van 17 februari treden zowel Hoekstra als Veldhuis terug als bestuurslid. Tot er een nieuwe TU-Delft LR vertegenwoordiger gevonden is zal L.L.M Veldhuis namens TUD L&R als bestuurslid aanblijven.

Bol treedt terug als bestuurlid. Van Leeuwen treedt terug als penningmeester, maar zal wel zitting blijven houden in het bestuur.

Het bestuur heeft P. Kluit (voormalig NVvL-secretaris) bereid gevonden de functie van penningmeester van het bestuur over te nemen.

Het bestuur bestaat uit:

Voorzitter:	Ir. F.J. Abbink	(oud algemeen directeur NLR)
Secretaris:	Ir. C. Hermans	(NLR)
Penningmeester:	Ing. P. Kluit	(gepensioneerd bij NLR)
Leden:	Mevr. E. Bavelaar	(VSV ‘Leonardo da Vinci’)
	Ing. W. Blauw	(Hogeschool van Amsterdam)
	Lt. Kol. ir. Tj. Frieswijk	(Defensie)
	Ing. H. de Groot	(ADSE)
	Ir. M.A.D. van der Heijde	(IVW)
	Ir. R. Kalmann	(KLM)
	Drs. ir. H.J.M. van Leeuwen	(Agentschap NL)
	Ing. W.G. Pasteuning	(Fokker Services)
	Dr. ir. L.L.M. Veldhuis a.i.	(TU-Delft LR)

2012

Tijdens de algemene ledenvergadering van 14 februari 2012 wordt J. Kalthof (Defensie) als nieuw bestuurslid gekozen als opvolger van Tj. Frieswijk, die zich terugtrekt als bestuurslid.

J.A. Melkert neemt als nieuwe TU-Delft LR vertegenwoordiger zitting in het bestuur. H. de Groot is teruggetreden als bestuurslid; J.D. Verbeek neemt als nieuwe ADSE vertegenwoordiger zijn plaats in. Mevr. Sioe Wen Go is namens de Hogeschool Inholland toegetreden tot het bestuur.

Vanaf dit verenigingsjaar worden ook de voornamen van de bestuursleden vermeld in de verslagen van de ALV.

Het bestuur bestaat uit:

Voorzitter:	Ir. F.J. (Fred) Abbink	(oud algemeen directeur NLR)
Secretaris:	Ir. C. (Christophe)Hermans	(NLR)
Penningmeester:	Ing. P. (Piet) Kluit	(gepensioneerd bij NLR)
Leden:	M. (Matthijs) Beekman	(VSV ‘Leonardo da Vinci’)
	Ing. W. (Willem) Blauw	(Hogeschool van Amsterdam)
	Mevr. Ir. S. (Sioe Wen) Go	(Hogeschool Inholland)
	Ir. M.A.D. (Marnix) van der Heijde	(IVW)
	Ir. R. (René) Kalmann	(KLM)
	Lt. Kol. ing. J. (Johan) Kalthof	(Defensie)
	Drs. ir. H.J.M. (Henk) van Leeuwen	(Agentschap NL)
	Ir. J.A. (Joris) Melkert	(TU-Delft LR)
	Ing. W.G. (Wim) Pasteuning	(Fokker Technologies)
	Ir. J.D. (Jan) Verbeek	(ADSE)

2013

Tijdens de algemene ledenvergadering van 14 februari 2013 treedt Kalmann terug als bestuurslid. D. Dam is bereid gevonden als nieuwe KLM vertegenwoordiger zitting te nemen in het bestuur. De vergadering gaat er mee akkoord de secretaris te laten optreden als plaatsvervanger van de voorzitter bij diens afwezigheid.

Het bestuur bestaat uit:

Voorzitter:	Ir. F.J. (Fred) Abbink	(oud algemeen directeur NLR)
Secretaris:	Ir. C. (Christophe) Hermans	(DNW)
Penningmeester:	Ing. P. (Piet) Kluit	(gepensioneerd bij NLR)
Leden:	Ing. W. (Willem) Blauw	(Hogeschool van Amsterdam)
	Ir. D. (Dick) Dam	(KLM)
	Mevr. C. (Céline) Dohmen	(VSV ‘Leonardo da Vinci’)
	Mevr. Ir. S. (Sioe Wen) Go	(Hogeschool Inholland)
	Ir. M.A.D. (Marnix) van der Heijde	(IVW)
	Lt. Kol. ing. J. (Johan) Kalthof	(Defensie)
	Drs. ir. H.J.M. (Henk) van Leeuwen	(Agentschap NL)
	Ir. J.A. (Joris) Melkert	(TU-Delft LR)
	Ing. W.G. (Wim) Pasteuning	(Fokker Technologies)
	Ir. J.D. (Jan) Verbeek	(ADSE)

2014

Tijdens de algemene ledenvergadering van 27 maart 2014 treedt Pasteuning terug als bestuurslid. Dam vertegenwoordigt Fokker Technologies en de bestuursfunctie van een KLM vertegenwoordiger is vacant.

Het bestuur bestaat uit:

Voorzitter:	Ir. F.J. (Fred) Abbink	(oud algemeen directeur NLR)
Secretaris:	Ir. C. (Christophe) Hermans	(DNW)
Penningmeester:	Ing. P. (Piet) Kluit	(gepensioneerd bij NLR)
Leden:	Ing. W. (Willem) Blauw	(Hogeschool van Amsterdam)
	Ir. D. (Dick) Dam	(Fokker Technologies)
	Ir. S. (Sioe Wen) Go	(Hogeschool Inholland)
	Ir. M.A.D. (Marnix) van der Heijde	(IVW)
	M. (Melchior) Huijts	(VSV ‘Leonardo da Vinci’)
	Lt. Kol. ing. J. (Johan) Kalthof	(Defensie)
	Drs. ir. H.J.M. (Henk) van Leeuwen	(Agentschap NL)
	Ir. J.A. (Joris) Melkert	(TU-Delft LR)
	Ir. J.D. (Jan) Verbeek	(ADSE)

2015

Tijdens de algemene ledenvergadering van 16 april 2015 treedt Van Leeuwen terug als bestuurs-
lid. C.N. van Rooij (KLM) komt het bestuur versterken.

Het bestuur bestaat uit:

Voorzitter:	Ir. F.J. (Fred) Abbink	(oud algemeen directeur NLR)
Secretaris:	Ir. C. (Christophe) Hermans	(DNW)
Penningmeester:	Ing. P. (Piet) Kluit	(gepensioneerd bij NLR)
Leden:	Ing. W. (Willem) Blauw	(Hogeschool van Amsterdam)
	Ir. D. (Dick) Dam	(Fokker Services)
	Ir. S. (Sioe Wen) Go	(Hogeschool Inholland)
	Ir. M.A.D. (Marnix) van der Heijde	(IVW)
	Lt. Kol. ing. J. (Johan) Kalthof	(Defensie)
	Ir. J.A. (Joris) Melkert	(TU-Delft LR)
	Ing. C.N. (Corné) van Rooij	(KLM)
	Mevr. A. (Anouk) Scholtes	(VSV 'Leonardo da Vinci')
	Ir. J.D. (Jan) Verbeek	(ADSE)

2016

Tijdens de algemene ledenvergadering van 21 april 2016 wordt G. Klein Lebbink (ministerie van
EZ) gekozen als lid van het bestuur.

Het bestuur bestaat uit:

Voorzitter:	Ir. F.J. (Fred) Abbink	(oud algemeen directeur NLR)
Secretaris:	Ir. C. (Christophe) Hermans	(DNW)
Penningmeester:	Ing. P. (Piet) Kluit	(gepensioneerd bij NLR)
Leden:	Ing. W. (Willem) Blauw	(Hogeschool van Amsterdam)
	Ir. D. (Dick) Dam	(Fokker Services)
	Ir. S. (Sioe Wen) Go	(Hogeschool Inholland)
	Ir. M.A.D. (Marnix) van der Heijde	(IVW)
	Lt. Kol. ing. J. (Johan) Kalthof	(Defensie)
	Ir. G. (Gerben) Klein Lebbink	(EZ)
	Mevr. L. (Lieke) Lugtenborg	(VSV 'Leonardo da Vinci')
	Ir. J.A. (Joris) Melkert	(TU-Delft LR)
	Ing. C.N. (Corné) van Rooij	(KLM)
	Ir. J.D. (Jan) Verbeek	(ADSE)

In de periode van 1941-2016 zijn van de tien NVvL-voorzitters
er zeven door het bestuur van de VSV 'Leonardo da Vinci'
benoemd tot erelid van deze vereniging, namelijk Koning,
Luymes, Wittenberg, Van Ingen, Schoevers, Hoekstra en Abbink.

Secretariële ondersteuning voor het NVvL-bestuur en voor NVvL-werkzaamheden ten behoeve
van ICAS en CEAS is verleend door:

- Mevr. S.J.A. (Sjoukje) Boeijinga (1956-1971)
- Mevr. A. (Ans) Tellegen-Hartman (1971-1988)
- Mevr. A. (Astrid) Bredt (1991-2009)
- Mevr. N. (Nadine) Kramer-Kort (2012-)



Een gedeelte van het NVvL-bestuur in vergadering bijeen op 16 juni 2016. V.l.n.r.: Piet Kluit, Lieke
Lugtenborg, Joris Melkert, Christophe Hermans, Marnix van der Heijde en Fred Abbink (voorzitter)

Bijlage 2

DOOR DE NVvL
GEORGANISEERDE LEZINGEN

Vakafdeeling Luchtvaarttechniek

HV = Het Vliegveld

DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
28-06-1941	Ir. H.C. van Meerten	Differentiatie of normalisatie van verkeersvliegtuigen	
		Differentiatie en normalisatie van verkeersvliegtuigen	HV 1941, blz. 144
13-09-1941	Ir. C.A.F. Falkenhagen	De starteischen voor vliegtuigen (deel 1)	HV 1941, blz. 186
		De starteischen voor vliegtuigen (deel 2)	HV 1941, blz. 200
01-11-1941	C.G. de Kat	Over de grootte van staartvlakken	
07-02-1942	Drs. J.H. Greidanus	De stabiliteit van het neuswiel-onderstel	
11-04-1942	Dr. ir. A. van der Neut	Ontwikkelingen in de methoden voor sterkteberekening van vleugels met twee liggers	
16-05-1942	Ir. A. Kruisheer	Zijn vliegvelden nodig?	
20-06-1942	Ir. J.C.D. Duyster	Het energieverlies bij koeling van vliegtuigmotoren	

Vakafdeeling Luchtvaarttechniek
Groep voor Luchtvaarttechnische Wetenschap

LT = Luchtvaarttechniek

DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
24-08-1945	J.W.F. Backer (RLD)	Luchtaanvallen op Londen en de bestrijding daarvan	Avia, 15-09-1945
29-09-1945	Ir. A.J. Marx (NLL)	Een benaderingsmethode voor de berekening van de voor het landen noodige roerreserve.	
		Hoogteroeruitslagen tijdens de landing.	LT 1946, blz. L23
27-10-1945	U.F.M. Dellaert A.S. Thomson Dr. ir. W.T. Koiter	Het aantal vereischte baanrichtingen voor landingsterreinen	LT 1946, blz. L1
15-12-1945	Ir. L.L.Th. Huls	Het transportzweefvliegtuig in het luchtverkeer	LT 1946, blz. L9
02-02-1946	Ir. J.G. Slotboom	Straalbuisvoortstuwung	LT 1946, blz. L17
30-03-1946	Fransen en Hoogeveen	Demonstratie van verschillende installaties aan boord van DC-4 vliegtuigen aan de hand van modellen	
15-04-1946	Drs. W. Bloemendal	De invloed van de samendrukbaarheid op aerodynamische verschijnselen	LT 1947, blz. L1 en L11
04-06-1946	Group Captain R.N. Liptrot	The development of helicopters ¹	
		Historisch overzicht van de ontwikkeling der draagschroefvliegtuigen	LT 1946, blz. L27
18-06-1946	Prof. dr. ir. H.J. van der Maas	Reisindrukken uit Amerika	
02-08-1946	P. de Winter	Doel, werkwijze en voorlopige organisatie van de PICA0	LT 1947, blz. L32
30-09-1946	B. Lockspeiser	Progress in Aeronautics	LT 1947, blz. L21
31-10-1946	Ir. A.J. Marx (NLL)	De Amerikaansche en Engelsche luchtvaartontwikkeling; overeenkomst en verschil	LT 1947, blz. L29

LT = Luchtvaarttechniek

DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
23-12-1946	Prof. dr. ir. A. van der Neut	Constructie- en structuurproblemen in verband met de moderne ontwikkeling van het vliegtuig	
		Structurele problemen bij snelle vliegtuigen	LT 1947, blz. L51
22-01-1947	Off.MSD. 1eKI A.H. Geudeker	Onderhoud van Vliegtuigen	LT 1947, blz. L37
17-04-1947	Prof. dr. D.R. Hartree	Application of ENIAC ² to laminar boundary flow in a fluid	
01-05-1947	A. Fage	Work of the Aerodynamics Division of the National Physical Laboratory	
29-05-1947	Dr. ir. W.T. Koiter (RLD)	De internationale luchtwaardigheidsvoorschriften	LT 1947, blz. L45
30-06-1947	Prof. dr. ir. A. van der Neut	Constructie-problemen bij grote vliegtuigen	
		Enige constructieve problemen bij grote vliegtuigen	LT 1947, blz. L61/L73
23-10-1947	J.F. van Wickel Jr.	Film van de Lockheed Aircraft Corporation over valproeven met onderstellen	
	Ir. R.E. de Haan	Standtrillingsonderzoek	
08-11-1947	E.C. Senger	Het Sikorsky hefschroefvliegtuig type S 51 der Stichting Hefschroefvliegtuigen ³	LT 1947, blz. L89
21-11-1947	Ir. F.J. Plantema (NLL)	Apparatuur voor belastingsproeven op vliegtuigconstructies	LT 1948, blz. L1
23-12-1947	G.H. Boesveldt	Mechanische bewerkingen in de vliegtuigbouw	
09-01-1948	Off. vlieger G.F. Rijnders (KM)	De taak van de luchtstrijdkrachten in de moderne zee-oorlog	LT 1948, blz. L31
19-02-1948	Dr. R. Timman	Een berekeningsmethode voor profielen met voorgeschreven drukverdeling	LT 1948, blz. L15
01-04-1948	J.W.F. Backer (RLD)	Mystiek in de luchtvaart	
22-04-1948	Ir. J.A. Augustijn (KLM)	Hydraulisch systeem van de Lockheed Constellation model 749	LT 1949, blz. L11
03-06-1948	Ir. A.J. Marx (NLL)	De formulering van stijgeisen voor luchtwaardigheidsvoorschriften	LT 1947, blz. L39
	Ir. P.H.G.J. Spuybroek	Een Engels voorstel voor het bepalen van de numerieke waarden van stijgeisen voor de verkeersvliegtuigen	LT 1948, blz. L45
09-07-1948	Ir. S.J. Wiselius en Ir. A. de Lathouder (NLL)	Uitbreidingsplannen van het NLL	
		De ontwikkeling van het windtunnelcomplex voor het Nationaal Luchtvaartlaboratorium	LT 1948, blz. L50/L59
22-09-1948	M.A. Martinot-Lagarde (Dir. Institut de Mécanique des Fluides de Lille)	Essais de vrille	
14-10-1948	R.H. Bound (Dowty)	Liquid Springs	LT 1948, blz. L55
13-01-1949	Ir. W. van der Laan	Bouw en inrichting van de nieuwe Fokkerfabriek	
		Vestiging, bouw en Inrichting van de nieuwe vliegtuigfabriek	LT 1949, blz. L15
17-02-1949	Group Captain R.N. Liptrot	Stability and Control of Helicopters ⁴	
	W. Stewart	Flow through rotors	

¹ Deze lezing was georganiseerd door de NVvL, een tweede lezing, met het zelfde onderwerp, voor het KIVI werd gehouden op 6 juni 1946.
² Dit is de mysterieuze Amerikaanse elektronenrekenmachine.
³ Georganiseerd door groep voor Luchtvaarttechnische Wetenschap en de Vliegtuigbouwkundige Studievereniging Leonardo da Vinci.
⁴ Gezamenlijke bijeenkomst met Vliegtuigbouwkundige Studievereniging Leonardo da Vinci.

LT = Luchtvaarttechniek

DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
30-03-1949	Dipl.Ing C.H. Voûte	Een en ander over het uitvoeren van belastingproeven op vliegtuigonderdelen	
		Belastingproeven op vliegtuigonderdelen	LT 1949, blz. L31
28-04-1949	Ir. J. de Meij	De elektrische installatie van de Constellation	
		Het elektrische systeem van de Lockheed Constellation	LT 1949, blz. L51
02-06-1949	J.H.D. Blom	Eisen van vliegeigenschappen	LT 1949, blz. L41
29-09-1949	A. Martin Henry (KLM)	Gebruik en toekomst mogelijkheden van de Link Trainer	
		Some thoughts on synthetic flying training	LT 1950, blz. L1
10-10-1949	Maj. Vl. J.L. Flinterman	Ervaringen bij het vliegen met hoge snelheid	
	Ir. T. Van Oosterom	Snelheidsmeting bij de recordvlucht van de Gloster Meteor	
	G.H. Kulberg	Het nieuwe foto-electrische snelheidssysteem ontwikkeld door het NLL	
08-12-1949	Th.J. Knape (KNVF)	Moderne methoden bij het lassen in de vliegtuigbouw	
		Het puntlassen van lichte metalen en het lassen van chroommolybdeenstaal	LT 1950, blz. L43
12-01-1950	P.J.C. Rombouts	Luchtverkeersregeling	LT 1950, blz. L15
10-02-1950	D.A. Higgs (Engineering Sales Manager Hymatic Engineering Co.)	Pneumatische systemen voor vliegtuigen	
		The development of compressed air equipment for the actuation of aircraft ancillary services	LT 1950, blz. L25
16-03-1950	F. Peetoom (KLM)	Voorbereiding en uitvoering van transatlantische vluchten	
		Vluchtvoorbereiding	LT 1950, blz. L25
18-04-1950	W.S. Hemp (Aeron. College, Cranfield)	The College of Aeronautics, Cranfield, with special reference to research work in progress in the Department of Aircraft Design	LT 1950, blz. L31
25-05-1950	Ir. A. Jager	De fabrikage van aluminium half-fabrikaten	LT 1950, blz. L31
		Aluminium wals- en perslegeringen	LT 1950, blz. L49

Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek (NVvL)

LT = Luchtvaarttechniek

DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
04-07-1950	G. Spit	Storingen in vliegtuigen – Hulpmiddelen om deze te verhelpen en raadgevingen om ze te voorkomen	LT 1950, blz. L31
		Storingen in vliegtuigen	LT 1950, blz. L43
27-09-1950	Ir. A.J. Marx (NLL)	Technische onderzoek van hefschroefvliegtuigen in ons land	LT 1951, blz. L1
18-10-1950	L. Bass	Fuel for piston and jet engines for aircraft	LT 1950, blz. L31
		Aviation fuels	LT 1951, blz. L13
17-11-1950	Prof. dr. J. Jongbloed (RU)	Versnellings-invloeden op de mens bij het vliegen	LT 1951, blz. L19
21-12-1950	Prof. ir. J.J. Broeze	Het spel der gemiste kansen – voor altijd? De strijd om de Dieselmotor in de luchtvaart	LT 1951, blz. L25
30-01-1951	Dr. J.H. Greidanus	Elememtaire beschouwingen over ééndimensionale stromingstoestanden van samendrukbare media	LT 1951, blz. L25

LT = Luchtvaarttechniek | AH = Algemeen Handelsblad | VN = Vrij Nederland

DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
15-03-1951	Ir. W.K.G. Floor	Metingen met rekstrookjes bij het onderzoek van vliegtuigconstructies	
25-04-1951	Prof. dr. ir. W.T. Koiter	Moeilijkheden en mogelijkheden van de Nederlandse vliegtuigindustrie	AH 26-04-1951 VN 09-06-1951 LT 1951, blz. L33
31-05-1951	Ir. J.G. Slotboom	Enige principiële beschouwingen over de voortstuwing van vliegtuigen	LT 1951, blz. L49
03-07-1951	Ltz III ir. J.A. de Vries	Deklandingen	
27-09-1951	Dr. R. Timman	De grenslaag	
		Algemene grondslagen van de grenslaagtheorie	LT 1952, blz. L6
24-10-1951	J.H.D. Blom	Verschijnselen bij het vliegen in het transsone gebied	
12-12-1951	Ing. E.A. Driessen (KLM)	Delta-transportvliegtuig?	
		Commerciële delta vliegtuigen	LT 1952, blz. L11
09-01-1952	Ir. R.J. Schiekermann (Fokker)	De metaallijmverbinding in de vliegtuigbouw	
		De toepassing van gelijmde metaalverbindingen in vliegtuigconstructies	LT 1952, blz. L14
20-02-1952	Ir. G. Schotel	De radar landingsinstallatie op Schiphol	LT 1952, blz. L19
27-03-1952	Ir. E.J. van Beek (Fokker)	Statisch onbepaalde constructies in de vliegtuigbouw	LT 1952, blz. L47
01-05-1952	Ir. dr. J.M.J. Kooy	Ruimtevaart	
		Enige beschouwingen over het ruimtevaart-probleem	LT 1952, blz. L37
18-06-1952	L. Visser	Klimaatregeling in vliegtuigen	
		Klimaatregeling van de vliegtuigcabine in de moderne luchtvaart	LT 1952, blz. L45
30-10-1952	J.H. Rondeel	Enige bijzonderheden over bij het sterkteonderzoek op het NLL gebruikte methoden	LT 1953, blz. L1
15-01-1953	A.R. Griffin	The method applied to eliminate the difficulties arising from appl. of T.E.L.	
		Combustion chamber deposist in aero engines	LT 1953, blz. L15
18-02-1953	J.H.D. Blom	De aerodynamische beproeving in de vlucht van het Fokker S14 vliegtuig	
19-03-1953	Ir. T. van Oosterom (NLL)	Meetmethoden en instrumentering bij de vliegproeven met het Fokker S14 vliegtuig	
29-04-1953	Ltz A. van Sorge	Geleide projectielen	LT 1953, blz. L21
12-05-1953	A.C. Lovesey OBE, BSc, FRAeS	Modern method of testing aero-engines and power plants	
20-05-1953	G.J. ten Duis (KLM)	De laatste 3 minuten van de vlucht	LT 1954, blz. L1
25-06-1953	Ir. H. Wittenberg (TH-Delft)	Het vliegtuig met schroefturbines in de kruisvlucht	
		De eigenschappen van vliegtuigen met gasturbines in de kruisvlucht	LT 1953, blz. L27
30-09-1953	Ir. A.J. Marx (NLL)	Vliegproeven en wat daarmee samenhangt; reisindrukken uit het buitenland	
		Vliegproeven betreffende het dynamisch gedrag van vliegtuigen en wat daarmee samenhangt; reisindrukken uit de Verenigde Staten	LT 1953, blz. L35

LT = Luchtvaarttechniek

DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
29-10-1953	Ir. R.J. Schliekelmann (Fokker)	Kunststoffen (plastics) als constructiemateriaal in de vliegtuigbouw	LT 1954, blz. L9
19-11-1953	Ir. dr. J.M.J. Kooy	Gyroscopen	LT 1954, blz. L19
		Gyroscopes	
17-12-1953	Ir. L.R. Lucassen (NLL)	Luchthavens voor hefschroefvliegtuigen	Avia no. 3 1954
21-01-1954	Ir. J.A. Giel (KLM)	Servo-mechanismen in vliegtuigen	LT 1954, blz. L25, L27 LT 1954, L.27
		De automatische piloot: een toepassing van de regeltechniek in het vliegtuig, delen 1 en 2	
25-02-1954	Dr. ir. F.J. Plantema (NLL)	Sterkte- en materiaalproblemen t.g.v. de verhitting van supersone vliegtuigen	LT 1954, blz. L33
26-03-1954	A.V. Cleaver (De Havilland)	Rocket propulsion and interplanetary travel	
14-04-1954	A.H. Yates (College of Aeronautics Cranfield)	Noise from supersonic aircraft	LT 1954, blz. L39
		The supersonic bang - a summing up	
24-06-1954	Ir. J.A. Landstra (NLL)	Onderzoekingen op het NLL betreffende grenslaaginterferentie bij een vleugel-wand-aansluiting	LT 1954, blz. L43
		Experiments at the Nationaal Luchtvaartlaboratorium, Amsterdam, concerning boundary-layer interference of a wing-wall junction	
02-09-1954	Dr. N.A. de Bruyne (Aero Research Ltd, Cambridge)	Adhesives in metal aircraft constructions	LT 1955, blz. L7
		Structural adhesives for metal aircraft	
21-10-1954	Prof. dr. C. Zwikker (NLL)	Reiservaringen uit Amerika, in het bijzonder over “Shock tubes”	LT 1955, blz. L21
		Schokgolfbuizen	
18-11-1954	Prof. dr. ir. A. van der Neut (TH-Delft)	Opmerkingen over de nieuwe sterktevoorschriften voor vliegtuigen	LT 1955, blz. L1
09-12-1954	J. Lederer (Flight Safety Foundation New York)	Status and problems of air safety	LT 1955, blz. L11
		The progress and challenge of air safety	
20-01-1955	Ir. A. Hartman (NLL)	Enkele vermoeiingsproblemen in de luchtvaart	LT 1955, blz. L25
10-02-1955	R.S. Stafford (Handley Page)	Crescent wings	LT 1955, blz. L33
		Some aerodynamic and aerolastic characteristics of the crescent wing	
10-03-1955	Ir. J. Schijve (NLL)	De mogelijkheden van ultrasoon materiaalonderzoek	LT 1955, blz. L49
29-03-1955	Ir. M.L.C. van Heeswijk (Directoraat Materieel Koninklijke Luchtmacht)	Het onderzoek van verzoolde vliegtuigbanden voor de Koninklijke Luchtmacht	LT 1955, blz. L39
		Een onderzoek van verzoolde vliegtuigbanden voor de Koninklijke Luchtmacht	
20-04-1955 ⁵	Ir. C. Drayer	Warmteproblemen bij het ijsvrij houden van vliegtuigvleugels	LT 1956, blz. L.21
21-04-1955	Ir. W. Eckhaus (NLL)	Theoretische grondslagen van het ontwerp van een transsone meetplaats in windtunnels	LT 1956, blz. L1
		Theoretische grondslagen van het ontwerp van een transsone meetplaats	

LT = Luchtvaarttechniek

DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
26-05-1955	R.H. Bound (Dowty Group Ltd)	Hydraulics or pneumatics?	LT 1955, blz. L76
30-06-1955	Ir. B.J. van Asselt (NLL)	De hoge-snelheidswindtunnel van het Nationaal Luchtvaartlaboratorium	LT 1956, blz. L6
12-09-1955 ⁶	J.D. Pearson (Rolls Royce)	The development and future of turbine engines for airline aircraft	LT 1955, blz. L.59
29-09-1955	Ir. H.C. van Meerten (Fokker)	Problemen in verband met de toepassing van propellerturbines op de F27	LT 1955, blz. L69
		Characteristic qualities and design problems of the Fokker F27 Twin-propeller turbine transport	
27-10-1955	Ir. A.J. Marx (NLL)	De techniek van het flutteronderzoek in de vlucht	LT 1957, blz. L1
		Overzicht van de huidige stand van de techniek voor flutterproeven in de vlucht	
24-11-1955	Maj. T.J.A. Lamers (KLu)	Het begrip vliegveiligheid	
22-12-1955	Drs. J. Buhrman (NLL)	De analogue computor van het Nationaal Luchtvaartlaboratorium	LT 1956, blz. L.16
		De Shorts analog computor van het Nationaal Luchtvaartlaboratorium	
19-01-1956	Mr. H.J. Spanjaard (RLD)	Luchtrecht	
16-02-1956	Prof. C. Zwikker (NLL)	Het geluidsprobleem in vliegtuigen	LT 1956, blz. L13
		Het lawaai van vliegtuigmotoren	
19-04-1956	Dr. ir. F.J. Plantema (NLL)	Overzicht van het werk dat de Materialen- & Sterktesectie van het NLL gedaan heeft voor de ontwikkeling van het F27-vliegtuig	LT 1956, blz. L33
		Experimentele onderzoekingen door de Sterkte- en Materialensectie van het Nationaal Luchtvaartlaboratorium, verricht voor de ontwikkeling van de Fokker F27	
17-05-1956 ⁷	Ir. G.F. Verhage (NHI)	De tweemotorige NHI-ramjet helicopter	LT 1956, blz. L27
		The two-engine ramjet-helicopter “Kolibrie”	
29-05-1956	Drs. J. Buhrman (NLL)	Instrumentatie en verwerking van metingsresultaten bij vliegproeven	LT 1956, blz. O111
21-06-1956	Ir. C.M. Kalkman (NLL)	Een methode ter berekening van aero-elastische vervorming van pijlvleugels	LT 1957, blz. L11
		Invloed van de aeroelasticiteit op de langsstabiliteit	
12-07-1956	Prof. L.S.G. Kovaszny (John Hopkins University, Baltimore)	The balance between windtunnel testing for development work and fundamental research in fluid mechanics	
08-11-1956	Dr. J.Chr. Hubach (NLRGC)	Medische beschouwingen in verband met vliegen	LT 1957, blz. L23
		Enige medische beschouwingen over het vliegen	
13-12-1956	Ir. H. Bergh (NLL)	Het meten van luchtkrachten op trillende vleugels	LT 1957, blz. L7

⁵ Voordracht gehouden voor de Sectie voor Warmtetransport van het KIVI, in Utrecht.

⁶ Eerste ‘Dr. Albert Plesman memorial lecture’, gehouden in Delft.

⁷ Voordracht gehouden op de Instrumentatiemiddag, georganiseerd door de afdeling Technisch Wetenschappelijk Onderzoek van het KIVI.

LT = Luchtvaarttechniek

DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
07-03-1957	Ir. E.J. van Beek (Fokker)	Berekening en beproeving van de Fokker F27 Friendship	LT 1957, blz. L27
		Sterkteberekening en beproeving van de Fokker F27 “Friendship”	
26-03-1957	A. Howard Hasbrook (Aviation Crash Injury Research of Cornell University)	General requirements for crashworthiness and delethalization of passenger transport aircraft	LT 1957 blz. L.14
28-03-1957	Ir. J.F. Besseling (NLL)	Sterkte- en trillingsberekeningen van de H.S.T. van het N.L.L. m.b.v. elektronische rekenmachines	LT 1957, blz. L17
		Sterkte- en trillingsberekeningen voor de transone windtunnel van het N.L.L. met behulp van elektronische rekenmachines	
24-04-1957	Dr. J.H. Greidanus (Fokker)	Ontwerp en ontwikkeling van nieuwe vliegtuigen. Een schets van enkele technische aspecten	
22-05-1957	Prof. dr. R Timman (TH-Delft)	Moderne ontwikkelingen uit de theorie van de grenslagen	
20-06-1957	Ir. J. Boel (NLL)	Diverse aspecten H.S.T. van het N.L.L.	
15-07-1957	Prof. S.M. Bogdonoff (Princeton University)	Hypersonic Fluid Mechanics	
10-10-1957	Dr. ing. S.F.H.A.P. Erdmann (NLL)	Plannen voor de bouw van supersone windtunnels bij het N.L.L	LT 1958, blz. L1
		De in aanbouw zijnde supersone windtunnels van het Nationaal Luchtvarrtlaboratorium te Amsterdam	
07-11-1957	G.J. Ilbrink (KLM)	Enige operationele aspecten van de Douglas DC-8	LT 1958, blz. L11
19-12-1957	Prof. dr. ir. W.T. Koiter (TH-Delft)	Inleiding tot een plastische berekening van constructies	
06-02-1958	Gezagv. P.J. Krouwel (KLM)	Hoe werken wij met het product dat U maakt	
06-03-1958	Dipl.-Ing. C.H. Voûte (Fokker)	Belastingsproeven op de Fokker Friendship	
17-04-1958	Th.M. van Erp (KLM)	Enkele economische aspecten van de exploitatie van DC-8 vliegtuigen	
22-05-1958	Th.J. Burgerhout (NLL)	Zebra	LT 1959, blz. L37
		Enige beschouwingen over de elektronische rekenmachine “Zebra” van het Nationaal Luchtvaartlaboratorium	
19-06-1958	Ir. C.H. Reede (KLM)	Geluid van overvliegende vliegtuigen	LT 1958, blz. L21
26-09-1958	H. Pearson en R. Fitzgerald (Rolls Royce Ltd)	Considerations effecting the design of engines for short to medium range airliners	LT 1959, blz. L10
13-11-1958	Ir. J. van Osnabrugge (RLD)	Een Nederlands voorstel tot verbetering van de ICAO-sterktevoorschriften voor verkeersvliegtuigen	LT 1959, blz. L1
21-01-1959	Ir. W.A. Kuipers (NHI)	Constructie, besturing en luchtwaardigheidsvoorschriften voor de N.H.I.-Kolibrie	LT 1959, blz. L59
	Ir. D.S.P. Biekart (NHI)	Rotorfabricage en -beproeving van de NHI-Kolibrie	
		Ontwerp en fabicage van de Kolibrie-rotor	LT 1959, blz. L63 LT
	Ir. H. Bergh (NLL)	Het flutteronderzoek voor het hefschroefvliegtuig “Kolibrie”	1960, blz. L19
26-02-1959	R.B. Godfree (ESSO)	Aviation turbine fuel properties	LT 1959, blz. L67
	Jhr. mr. L.A. de Milly van Heiden Reinestein (ESSO)	Turbo-fuel handling	LT 1959, blz. L71

LT = Luchtvaarttechniek

DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
14-05-1959	Ir. H. Wittenberg (TH-Delft)	Enkele aspecten van de ontwikkeling van STOL- en VTOL-vliegtuigen	LT 1960, blz. L27 LT 1960, blz. L48
		Performance of STOL- and VTOL-aircraft	
25-09-1959	Sir Arnold Hall	Some remarks on the Comet accident investigation	LT 1960, blz. volgend op L38 ⁸
12-11-1959	Dr. Paul D. Arthur (Systems Corporation of America)	Hypersonic arodynamics and the re-entry problem	LT 1960, blz. L65
17-12-1959	S. de Mul (Luchthaven Schiphol)	Ontwikkeling van de luchthaven Schiphol	
28-01-1960	Ir. J.P.K. Vleghert (NLL)	Prestatiemetingen aan het F-27 vliegtuig	
10-03-1960	J.B. de Boer (Philips) en ir. T. van Oosterom (NLR)	Vliegtechnische beoordeling van aanvliegverlichtingssystemen	LT 1961, blz. L29 LT 1961, blz. L45
		Flight operational evaluation of approach and runway lighting	
07-04-1960	Dr. F.H. Schmidt (KNMI)	Enige meteorologische problemen met betrekking tot het vliegen met/bij grote snelheden	LT 1960, blz. L60
		Enige meteorologische problemen met betrekking tot het verkeer met turbinevliegtuigen	
12-05-1960	Dr. E. Van Spiegel (NLL)	Draagkrachtberekeningen met behulp van digitale computers	
01-06-1960	H. Rempt (Lockheed Aircraft Corp.)	The development of the Lockheed F-104 Starfighter. / De F-104 “Starfighter”	LT 1961, blz. L9
23-06-1960	Kpt. Lt. ter Zee G.F. Venema	De Nieuw-Guinea Expeditie	
06-10-1960	J.S. Shayler (RAE)	An Automatic Landing System developed by the Blind Landing Experimental Unit with particular reference to the Radio Aids	LT 1961, blz. L19
13-12-1960	Alexander Kartveli (Republic Aviation Corporation)	Modern engineering trends in aviation with special emphasis on future manned vehicles ⁹	LT 1962, blz. L8
13-04-1961	Prof. ir. H. Wittenberg (TH-Delft)	De voorstuwing van supersone vliegtuigen	LT 1962, blz. L13 LT 1962, blz. L23
25-05-1961	P. Rey (Sud-Aviation)	De ontwikkeling van het Caravelle-vliegtuig	
28-06-1961	G.W. Church (Avionics Products Bendix Radio)	Developments trends in aircraft radio equipment	
19-10-1961	Dr. A.E. Russell (Bristol Aircraft Ltd.)	General aspects of supersonic transport aircraft	LT 1962, blz. L35
14-12-1961	Ir. O.H. Gerlach (TH-Delft)	Traagheidsnavigatie	LT 1963, blz. L1
03-05-1962	H.W.C.L. Schoevers (KLM)	Sonic boom	LT 1962, blz. L45
		Supersone knallen	
13-06-1962	Drs. C.J. van der Ham (KNMI)	Weersatellieten, moderne verkenners van de atmosfeer	LT 1963, blz. L9
28-06-1962	Ir. A.J.L. Willekens (NLR)	Een digitale flight recorder	LT 1962, blz. L55
		A digital airborne recording system	

⁸ Overdruk uit De Ingenieur, no 18, 1960, algemene gedeelte blz. 18.

⁹ Samen georganiseerd met de N.V. Koninklijke Nederlandse Vliegtuigfabriek Fokker.

LT = Luchtvaarttechniek

DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
03-10-1962	J.W. Sorsby (Rank Organisation)	Head-up displays	
30-11-1962	A.A. Lombard (Rolls-Royce)	The future of V/STOL	
24-01-1963	Dr. ir. Plantema en Drs. J. Buhrman (NLR)	Enige experimentele onderzoeken over startbaangolvinen	
		Some experimental investigations on runway waviness	LT 1963, blz. L21
19-02-1963	Prof. A.F. Charwat	Some problems of hypersonic flight and their simulation in the laboratory	
14-03-1963	Tom Frost (Bristol Siddeley Engines Ltd.)	Besturingsgeheimen van VTOL-vliegtuigen	
29-04-1963	Dr. J.P. Kuettner (NASA, Huntsville)	Landing on the moon	
30-05-1963	E.B. Robinson (De Havilland Aircraft Corp.)	The design and development of a hydraulic system for a modern jet transport aircraft	
05-07-1963	S. de Mul (Luchthaven Schiphol)	Schiphol en haar toekomstige ontwikkeling	
10-10-1963	I. de Boer (NLR)	Gevaren bij start en landing van lichte vliegtuigen in het zog van zware vliegtuigen	LT 1964, blz. L1
14-11-1963	Ir. A. Kruisheer (Fokker)	Het beste tijdstip voor vernieuwing van vliegtuigen in verband met onderhoudskosten	
12-12-1963	Ing. E. Kruska (H. Walter GmbH, Kiel)	Die Entwicklung der Walter-Raketen in Deutschland und ihre Anwendung in der Raumfahrt	
23-01-1964	Ir. J. Meijer Drees (Bell Helicopter)	De helicopterontwikkeling in Amerika	
		Some recent helicopter development trends	LT 1964, blz. L9
13-02-1964	B.S. Shenstone (BEA)	Man-powered flight – State of the art January, 1964	LT 1964, blz. L17
14-05-1964	Dr. R. Eppler (Bölkow GmbH)	Die Entwicklung moderner Fügelpfprofile	
		Über die entwicklung moderner Tragflügelprofile	LT 1965, blz. L15
18-06-1964	Ir. C.H. Reede (KLM)	KLM-studies betreffende de landing van vliegtuigen bij lage weerslimieten	LT 1965, blz. L1
03-11-1964	Dipl.-ing. H. Zacher (DVL, München)	Fluguntersuchungen an Segelflugzeugen	LT 1964, blz. L9
24-11-1964	S.M. Serebreny (Stanford Research Institute)	Meteorological factors in supersonic operations	
		A study of sensitivity of a supersonic aircraft to the effect of various horizontal temperature distributions	LT 1965, blz. L23
10-12-1964	Ir. D. Broek (NLR)	Vermoeiingsproeven op F.27 onderhuiden (Vergelijking tussen programma en random load belastingen)	
		Vermoeiingsproeven op grote vliegtuigconstructies met willekeurige belastingvolgorde	LT 1965, blz. L25
18-02-1965	P.A. Hearne (Elliott Automation)	Flight automation with particular reference to computers and navigation systems	
18-03-1965	Ir. G.J. Schott Jr. (Boeing Airplane Division)	Analytic propulsion research at the Boeing Airplane Division	LT 1967, blz. L1

LT = Luchtvaarttechniek

DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
08-04-1965	Prof. dr. ir. O.H. Gerlach (TH-Delft)	Nauwkeurige meetmethoden voor vliegproeven in niet-stationaire vluchten	
		High accuracy instrumentation techniques for non-steady flight measurements	LT 1965, blz. L33
13-05-1965	Ir. S. Gratama (Fysisch Laboratorium RVO-TNO)	Verbetering van radarwaarneembaarheid van zweefvliegtuigen	
02-09-1965	J.C. Morrall (RAE, Bedford)	All weather landing with special reference to measurements of slant visual range	
09-09-1965	R.J. Lane (Bristol Siddeley Engines)	Comparative methods of space boosting	
14-10-1965	B. Elle (SAAB), Linköping, Zweden)	On giving people a chance to fly	
29-11-1965	Walter B. Horne (NASA Langley Research Center)	Recent research on ways to improve tire traction on water, slush or ice	LT 1966, blz. L39
09-12-1965	Dr. ir. J.L. van Ingen (TH-Delft)	Onderzoek van laminaire grenslage met afzuiging	LT 1967, blz. L9
18-01-1966	J. Lederer (Flight Safety Foundation)	Aspects of flight safety	
28-04-1966	R.B. Maloy (FAA)	A recent program for safety improvement ¹⁰	
26-05-1966	Ir. J.P.K. Vlegghert (NLR)	De keuze van de motorinstallatie van de Concorde	
16-06-1966	Gezagvoerder W. Zijlstra (KLM)	De DC-9 uit vliegeroogpunt	
17-11-1966	Ir. A. Harting (NLR)	Luchtkussenvoertuigen; Het luchtkussenvoertuig nu en in de toekomst	LT 1967, blz. L27
09-03-1967	Gezagvoerder J. de Haas (KLM)	Introductie van lagere landingslimieten	
23-11-1967	Ir. B.M. Spee (NLR)	Onderzoek aan schokvrije transsone profielstromingen op het NLR	
27-04-1967	Ir. J.W.G. van Nunen (NLR)	Windbelasting op de ELDO-A raket vóór de lancering; Instationaire windbelasting op slanke constructies	LT 1970, blz. L31
18-01-1968	Ir. E.J. van Beek (Fokker)	Vermoeiingsonderzoek van de Fellowship	
21-03-1968	Dr. ir. J.L. van Ingen (TH-Delft)	Ervaringen met het gebruik van 'Computer-graphics' bij het ontwerpen van vleugelprofielen	
		On the design of airfoil sections utilizing computer graphics	LT 1969, blz. L110
07-05-1968	L.A. de Lange	De betekenis van het zweefvliegen voor de luchtvaart in het algemeen	
24-10-1968	C.O. Vernon (Handley Page Ltd.)	Some characteristics of the Handley Page Jetstream	
28-11-1968	D.G. Pickerell (Rolls Royce)	De drie-assige motor	
16-01-1969	A.P. Moll, ir. W. Dijkshoorn (Fokker)	Vliegproeven met de F.28	
		Planning and execution of the Fokker F28 flight test	LT 1969, blz. L100
20-02-1969	G. Downing (Boeing)	Inertial Navigation System in Boeing 747	

¹⁰ In samenwerking met de Afdeling Motorvliegen van de KNVvL.

LT = Luchtvaarttechniek | LenRT = Lucht- en Ruimtevaarttechniek

DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
20-03-1969	Dr. G.Z. Harris (RAE)	Composite Materials and their applications in aeronautics	LenRT 1970, blz. L1
18-04-1969	A.A. de Roode (RLD)	Aspecten van de moderne luchtverkeersbegeleiding	
08-05-1969	Dr. M.S. Kamminga (KLM-NZH)	Helicopterbedrijf van de KLM	
24-10-1969	Dr. G.E. Mueller (NASA)	Space Shuttle / A manned spaceflight program for the seventies	LenRT 1970, blz. L19
02-12-1969	A. Pool (NLR)	Separatieproblemen voor vliegtuigen boven de Atlantische Oceaan	LenRT 1971, blz. L1
18-12-1969	Ir. R.J. Schliekelman (Fokker)	20 jaar gelijmde constructies	
19-02-1970	Prof. Dr.-Ing. F.X. Wortmann (Institut Für Aerodynamik und Gasdynamik)	Längswirbel in instabilen laminaren Grenzschichten	LenRT 1971, blz. L52
23-04-1970	G.R.I. Heaton (BAC)	Flighttesting on Concorde	
14-05-1970	Ir. F.E. Douwes Dekker (NVLS)	Aanpassing van luchthavens voor het gebruik van jumbo-jets	
29-09-1970	G.P. Bates (FAA)	Future research and development en aeronautical safety FAA Aviation safety research and development	LenRT 1971, blz. L7
29-10-1970	J.A. Giel (KLM)	Flight simulator voor de Boeing 747	
17-11-1970	Dipl.-Ing. H. Zacker (DVLr)	Zweefvliegtuigen met hulpmotor Entwicklung und Zukunft des Motorseglers / Über die Entwicklung des Motorseglers	LenRT 1971, blz L47
07-01-1971	Ir. A.A. Maurits (RLD)	Geluidscertificatie van vliegtuigen	
11-02-1971	Lt.Col. ir. A. Hidma (KLu)	De recente ontwikkeling van kleine gevechtsvliegtuigen Fighter requirements and developments	NVvL-JB 1973
18-03-1971	Ir. H. Wickart en H. Riebeek (Fokker-VFW)	De remweg op natte banen: onderzoek aan de Fokker F-28	
13-05-1971	R.J. van der Harten (KLM-NZH)	Ontwikkeling van instrumentvliegtechniek met hefschroefvliegtuigen	
21-10-1971	Ir. L.R. Lucassen (NLR) Prof. dr. h.c. E. Amstutz	De Von Baumhauer helicopter ¹¹ Sicherheit in der Luftfahrt, Unfallverhütung und Untersuchung Betrachtungen über den Einfluss der Unfalluntersuchungen auf die Flugsicherheit	LenRT 1972 blz. L6
25-11-1971	Ir. C.W.A. Oyens, Gen. maj. Klu b.d.	Internationale luchtwaardigheidsvoorschriften voor zweefvliegtuigen	NVvL-JB 1973
12-1971	Gezagvoerder K.A. van Essen (KLM) W.H. van Os (KLM) D.J. Bonne	DC-10 algemene inleiding DC-10 avionics DC-10 automatisch	
20-01-1972	Prof. dr. H.C. Kuiler	Vervoersstromen door de lucht als functie van het economisch en sociaal wereldpatroon	
17-02-1972	Ir. G.L. Lamers (NLR)	De civiele toepassing van Infra-Rood scanningtechnieken Infra-roodtechnieken en hun toepassing ten behoeve van civiele onderzoeken	NVvL-JB 1973

¹¹ In samenwerking met het Ir. A.G. von Baumhauer Fonds.

NVvL-JB = NVvL-jaarboek

DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
16-03-1972	A.G. Newton en R.M. Denning (Rolls Royce)	Practical developments and future possibilities of civil V/STOL engines	De Ingenieur 26-04-1973, no 17, blz. 343.
18-05-1972	Ir. J. Olij (NLR)	De vervaardiging van windtunnelmodel-onderdelen op de Numeriek Bestuurde freesbank met vertoning van een filmpje hierover	
26-10-1972	Prof. dr. ir. Piero Morelli (Politecnico di Torino)	The development of sailplanes in the frame of the education of students in Aeronautical Engineering at Technical Universities	NVvL-JB 1973
30-11-1972	Ir. J.T.M. van Doorn Ir. S.O.T.H. Han (NLR) Ir. E. Obert (Fokker-VFW)	Vergelijking uitkomsten windtunnelmetingen en ware grootte proeven voor het Fokker F-28 vliegtuig. Comparison of Fokker F28 Fellowship wind tunnel and flight data – A summary	NVvL-JB 1973
14-12-1972	Ir. P. Kant (NLR)	Beproeving van navigatiesystemen voor raketten	
18-01-1973	W.C. Blokland en Ir. J.M. Berends (RLD)	Automatisering van de verkeersleiding in Nederland in de zeventiger jaren	
15-02-1973	Ir. D.A. Cornelisse (Fokker-VFW)	Geluidsmetingen aan het F-28 vliegtuig	
15-03-1973	J. Keulen (KLM)	Poolnavigatie	
13-04-1973	Ir. H.W.C.L. Schoevers (KLM)	Moderne onderhoudsmethoden	
24-05-1973	G.C. Wansbeek	Veiligheid in de verkeersluchtvaart	
27-09-1973	Ir. J.P.K. Vleghert (NLR)	Ontwikkeling van sneltransport over water	NVvL-JB 1974
25-10-1973	A.H. Geudeker (NIVR-NLR)	AGARD en het belang daarvan voor Nederland	
22-11-1973	Prof. ir. H. Wittenberg (TH-Delft)	Luchtverkeer in Westeuropa - V/STOL - vliegtuigen	
13-12-1973	Dr. G.R. Whitfield (University of Reading)	An engineer's view of Pteranodon	NVvL-JB 1974
24-01-1974	Ir. H.P. van Leeuwen (NLR)	Het onderzoek van bezwaken vliegtuigonderdelen The investigation of collapsed airplane parts	
21-03-1974	Ir. P.C. Hensing (TH-Delft)	Flutteronderzoek aan kunststof-zweefvliegtuigen Rolroerflutter bij kunststof zweefvliegtuigen	NVvL-JB 1974
28-05-1974	Prof. J.H.D. Blom (Fokker-VFW B.V.)	De ontwikkeling van de F-28 met neusvleugels Some aspects of recent developments of the Fokker F28 transport aircraft	NVvL-JB 1974
19-09-1974	Ir. E.A.B. de Graaf (NLR)	RAeS-NVvL Exchange Lecture	NVvL-JB 1975
		Consequenties breukonderzoek t.a.v. vliegveiligheid en inspectie	
		Aspects of non-destructive inspection in relation to service failure analysis	
24-10-1974	Ir. W. Loeve (NLR)	Waardering voor rekenmethoden voor het aërodynamisch vleugelontwerp Appraisal of wing aerodynamic design methods for subsonic flight speed	

NVvL-JB = NVvL-jaarboek

DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
12-12-1974	Ir. G.J.J. Ruijgrok (TH-Delft)	Geluid van lichte schroefvliegtuigen	NVvL-JB 1974
23-01-1975	H. Riebeek (Fokker-VFW B.V.)	Prestatiemetingen aan het F-28 vliegtuig	NVvL-JB 1975
		Some notes on performance flight testing	
13-02-1975	H.C. Vermeulen, G.F.W. Roest en W. van Os (KLM)	KSSU- Airborne Integrated Data System	NVvL-JB 1975
06-03-1975		RAeS-NVvL Exchange Lecture	NVvL-JB 1975
	G.H. Lee (British Airways)	Trailing vortex wakes	
22-05-1975	Ir. B. van den Berg (NLR)	Onderzoek aan drie-dimensionale turbulentie grenslagen bij het NLR	NVvL-JB 1975
30-10-1975	D. Piggott (Lasham Gliding Society)	The role of the motor glider in sport flying	NVvL-JB 1975
20-11-1975	G. Wezel (KLM)	Operationale aspecten van de verlaging van landingsliemieten en de onderhoudstraining van stuurhutbemanningen	
	J.A. Giel	Technische ontwikkeling van zichthulp middelen voor vluchtnabootsers	
11-12-1975	Dr. ir. Th. van Holten (TH-Delft)	Modern windmolenonderzoek	NVvL-JB 1975
		Modern windmill research	
22-01-1976		RAeS-NVvL Exchange Lecture	NVvL-JB 1976
	Dr. D.W. Robinson (NPL)	The assesment of noise, with particular reference to aircraft	
19-02-1976	Ir. H.W. Kleingeld (NLR)	Niet-stationaire prestatiemetingen met de Hunter	NVvL-JB 1976
	Ir. R.J.A.W. Hosman	The measurement of performance and stability control characteristics of high subsonic jet aircraft in non-steady flight conditions employing high accuracy instrumentation techniques	
	Ir. J. A. Mulder (TH-Delft)		
18-03-1976	Ir. M. van der Kramer (KLu) en Ir. G.J. Alders (NLR)	Vliegtuig-Wapencertificatie	NVvL-JB 1976
		Clearance of new stores for military aircraft. An overview of the techniques used	
20-05-1976	Ir. D. Slager (Fokker-VFW B.V.)	Het construeren in koolstofvezels	
10-06-1976	R.T. Lamson (Aviation Cunsultant USA)	The development of a high altitude-pressurized sailplane	NVvL-JB 1976
25-11-1976	Dr. S.L. Sarin (Fokker-VFW B.V.)	Intake noise reduction	NVvL-JB 1976
		Generation and suppression of fan-compressor noise	
16-12-1976	Prof. J. Arbocz (TH-Delft)	On the design of aerospace shell structures	NVvL-JB 1976
20-01-1977	Ir. J.P. Hartzuiker (NLR)	De voorgestelde Europese transsone windtunnel	NVvL-JB 1977
		The proposed cryogenic European Transonic Wind tunnel (ETW)	
24-02-1977		RAeS-NVvL Exchange Lecture	NVvL-JB 1977
	Ir. F. Jaarsma (DNW) en Dr. M. Seidel (DFVLR)	Het Duits-Nederlandse windtunnel-project DNW, speciaal met betrekking tot de mogelijkheid van aero-akoestisch onderzoek	
		The German-Dutch low speed wind tunnel (DNW)	
24-03-1977		RAeS-NVvL Exchange Lecture	
	J. Taylor (RAE)	Atmospheric turbulence loads on aircraft	

NVvL-JB = NVvL-jaarboek

DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
21-04-1977	Ir. W.P. Koevermans (NLR)	Bewegende vluchtnabootser met synthetisch uitzicht	NVvL-JB 1977
		The NLR moving-base simulator	
26-05-1977	Prof. dr. ir. O.H. Gerlach (TH-Delft)	Ontwikkeling in wiskundige modellen voor het gedrag van de vliegers ¹²	
29-09-1977	Capt. G. Wezel (KLM)	Training for crew operation	
27-10-1977	G.A.J. van de Moesdijk en Ir. J.C. van der Vaart (TH-Delft)	Vlucht in onrustige lucht	NVvL-JB 1977
		Aircraft motions in moving air	
24-11-1977	Drs. P.A. Biemond (KLM)	Geluidshinderaspecten van de luchthaven Schiphol	
15-12-1977	Ir. R.J. Schliekelman (Fokker-VFW)	Ontwikkeling van een windturbine met verticale as	NVvL-JB 1977
	Ir. J.B.D.H. Bolt (Fokker-VFW)	Onderzoek aan Darrieus-type windturbines	
		The Netherlands experimental vertical axis wind turbine	
26-01-1978	Dr. ir. H. Tijdeman (NLR)	Het dynamisch gedrag van transsone vleugelprofielen	
23-02-1978	Prof. J.H.D. Blom (Fokker-VFW)	Een nieuw verkeersvliegtuig, te ontwikkelen uit de F28	
16-03-1978	Ir. H.P.L. Vergouwen (Fokker-VFW)	Is de levensduur van een vliegtuigvleugel beperkt?	NVvL-JB 1978
		Is the structural life of an aircraft wing limited?	
28-04-1978		Voorlichtingsmiddag over de vliegtuigbouwkundige opleiding aan HTS en TH (NVvL, HTS-Haarlem, TH-Delft)	
	Ir. O.V. de Lugt (HTS-Haarlem)	De opleiding voor vliegtuigkundig ingenieur aan de HTS te Haarlem	NVvL-JB 1978
	Prof. ir. H. Wittenberg (TH-Delft)	De opleiding van vliegtuigbouwkundig ingenieur aan de TH-Delft	NVvL-JB 1978
18-05-1978	Ir. L.M.M. Boermans (TH-Delft)	De overland-vliegtechniek toegepast bij het aerodynamisch ontwerp van een prestatie-zweefvliegtuig	NVvL-JB 1978
		Soaring flight optimization theory and an application in sailplane design	
28-09-1978	Prof. ir. H. Wittenberg (TH-Delft)	Enkele veiligheidsaspecten in de luchtvaart	NVvL-JB 1978
		Safety in aviation; achievements and targets	
23-11-1978	Ir. J.P.K. Vlegghert (NLR)	Stall onderzoek aan de J-79 motor	NVvL-JB 1978
		Handling problems through compressor deterioration	
14-12-1978	D.A. Visser (KLM)	Het afhandelen van vliegtuigen - Een dure uitdaging	
25-01-1979	Ir. H.A. Mooij (NLR)	Recent onderzoek van criteria voor de vliegeigenschappen van toekomstige transportvliegtuigen	NVvL-JB 1979
		Flying qualities criteria for advanced control technology transports	
22-02-1979	Prof. dr. ir. J. Schijve (TH-Delft)	Vermoeiingsonderzoek van de Afdeling der Luchtvaart- en Ruimtevaarttechniek van de TH-Delft	NVvL-JB 1979
		Research on fatigue at the department of Aerospace engineering of the Delft University	
22-03-1979	S. Grashoff (RLD)	Microwave Landing System (MLS)	

¹² Also presented as 20th Lanchester Memorial Lecture to the RAeS.

NVvL-JB = NVvL-jaarboek

DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
31-05-1979	Dr. ir. N.J.J. Bunnik (NLR)	Remote-sensing technieken en hun toepassingen	
25-10-1979	J. van der Laarse (Fokker)	Onderstelschokbrekerontwerp en de bepaling wiel-bandconfiguraties	
		Landing gear shock absorber design criteria and the assesment of tire/wheel configurations	NVvL-JB 1979
15-11-1979	Ir. C. Leijnse en Ir. L.T. Renirie (NLR)	Helikopter/schip-kwalificatiebeproeving	
		Helicopter-ship qualification testing	NVvL-JB 1979
13-12-1979	Prof. dr. R.J.H. Wanhill (NLR)	Comparison of 2024 and 7475 aluminium alloy sheets for tension-critical aircraft structures	NVvL-JB 1979
24-01-1980	Ing. H.C. Vermeulen en Ing. J.Ph. Stroobach (KLM)	Ontwikkelingen op het gebied van “engine monitoring”	
28-02-1980	Ir. J.H. van der Sloot (Fokker BV)	The Experimental Method Fokker (EMF)	
20-03-1980	G.H. Jinkes de Jong (KLM) en Ir. H. Haverdings (NLR)	Operationele en technische aspecten van windshear	
22-05-1980	Prof. dr. ir. J.L. van Ingen (TH-Delft)	Profielontwerp voor lage snelheid	
23-10-1980	Dr. F. Rempt, Dr. J. Hulk en Dr. J.T.W. van Dalen (NLRGC)	Enkele aspecten van het perifere zien ¹³	NVvL-JB 1980, 1981
20-11-1980	Prof. ir. H. Wittenberg (TH-Delft)	Toekomstverkenning in de luchtvaart	
		Technological forecasting in aviation	NVvL-JB 1980, 1981
18-12-1980	Ir. A.J.A. Mom (NLR)	Toepassing van geavanceerde materialen in vliegtuigmotoren	
		Operating conditions and materials selection and developement in gasturbines	NVvL-JB 1980, 1981
29-01-1981	J. Mohr en Ing. A.C Rijkhof (KLM)	Ontwikkelingen op het gebied van lange-afstandsnavigatie en communicatie in de burgerluchtvaart	
		Developments in long range navigation and communication in civil aviation	NVvL-JB 1980, 1981
05-03-1981	C.L. Bore (BAe)	Lessons from experience in aircraft design	NVvL-JB 1980, 1981
26-03-1981	Lt. Kol. A.P. Okkerman (KLu)	Operationale F-16 beproeving	
		F-16 MOT&E: Operational F-16 test	NVvL-JB 1980, 1981
04-06-1981	Prof. ir. E. Torenbeek (TH-Delft)	Zoeken naar het beste vliegtuigconcept	
		In search of the well-tempered aircraft concept	NVvL-JB 1980, 1981
24-09-1981	Ir. L.M.M. Boermans en H.J.W. Selen (TH-Delft)	Het ontwerpen en testen van enkele vleugelprofielen voor toepassing in zweefvliegtuigen	
		Design and test of airfoils for sailplanes with an application to the ASW-19B	NVvL-JB 1980, 1981
22-10-1981	BWK J. Dragstra (KLM)	KLM human factors awareness course ¹⁴	
26-11-1981	Ir. G.F. Evelein (Aerodyne Ltd)	De Dowty Rotol propulsor	
		Conversion of a Britten-Norman Islander from propeller to ducted propulsor power plant	NVvL-JB 1980, 1981
17-12-1981	Prof. ir. G.J. Spies (TH-Delft)	Moderne vezelversterkte materialen voor primaire vliegtuigconstructies	
		Modern composites for primary aircraft structures	NVvL-JB 1980, 1981

NVvL-JB = NVvL-jaarboek

DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
28-01-1982	Ir. H.W.C.L. Schoevers (KLM)	Ontwikkelingen in luchtvaarttechnologie, door de bril van een onderhoudsman gezien	
25-02-1982	Prof. A. Rothwell (TH-Delft)	On the optimum design of shear webs	
25-03-1982	A.P. Mol en H. de Groot (Fokker)	Moderne filosofie t.a.v. de stuurinrichting leidende tot het voorgestelde cockpitconcept van de MDF-100	
27-05-1982	Ir. L.B. Vogelesang en ir. J.W. Gunnink (TH-Delft)	ARALL – een nieuw vliegtuigmateriaal	
30-09-1982	Ir. N.G. Verhaagen (TH-Delft) en Ir. H.W.M. Hoeijmakers (NLR)	Theoretisch en experimenteel onderzoek van de stroming rond scherprandige delta- en dubbeldeltavleugels	
		Theoretical and experimental investigations into vortex flow	NVvL-JB 1982, 1983, 1984
28-10-1982	Ir. L.J.J. Erkelens (NLR)	Simulatie-onderzoek naar de toepasbaarheid van lateraal gesegmenteerde naderingen in een MLS-omgeving	
		Flight simulation studies on the feasibility of laterally segmented approaches in an MLS environment	NVvL-JB 1982, 1983, 1984
25-11-1982	Ir. N. Voogt (Fokker) en Ir. J.W. Slooff (NLR)	Geavanceerd vleugelontwerp voor civiele vliegtuigen	
16-12-1982	Capt. A. van der Schraaf (Fokker)	Fokker flight crew training and operations support	
27-01-1983	A. Amesz en B.F.A. Lammerse (KLM)	Automatische landingen met verkeersvliegtuigen	
		Automatic landing with civil transport airplanes	
24-02-1983	Prof. ir. O. Diran (Techn. Univ. of Bandung)	The development of Indonesian aviation	
24-03-1983	Ir. P.K.M. de Swert (SABENA) Prof. ir. R. Jacques (KMS) Kol.vl. b.d. ir. A. Vanhecke (FN)	Luchtvaartactiviteiten in België, vroeger en nu ¹⁵	NVvL-JB 1982, 1983, 1984
26-05-1983	Ir. J.H. Dibbetz (RLD)	De achtergronden van de keuze van het Citation 500 meet-vliegtuig voor controle van de radionavigatiehulpmiddelen	
		Activities concerning the calibration of navigation and landing aids	
27-10-1983	Ir. A. Kwakernaak (Fokker BV)	De voorbehandeling van aluminiumlegeringen voor het lijmen	
		The treatment of aluminium alloys before bonding	
01-12-1983	Ir. J.B. de Jonge (NLR)	Levensduurbewaking van vliegtuigen	NVvL-JB 1982, 1983, 1984
15-12-1983	Ir. C. Nebbeling (TH-Delft)	Meetmethoden met behulp van holografische interferometrie	
		The use of holographic-interferometry in high speed wind tunnel measurements	
26-01-1984	Ir. J.J. Speijer (Airbus Industrie)	Modern cockpit technology with emphasis on workload aspects	
23-02-1984	Ir. W.B. de Wolf (NLR) en dr. S.L. Sarin (Fokker BV)	Geluidsonderzoek in het kader van de vliegtuigontwikkeling	
		Acoustic research in relation to aircraft development	

¹³ NVvL en NVLG.

¹⁴ NVvL en NVLG.

¹⁵ In het kader van een nauwere samenwerking met het Vlaamse Genootschap Lucht- en Ruimtevaart van de Koninklijke Vlaamse Ingenieursvereniging (KVIV).

NVvL-JB = NVvL-jaarboek

DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
22-03-1984	Kol. F.P. Schulte (KLu) en Ir. P. van Lent (Fokker)	Technische en economische aspecten van de F-16 productie in Nederland	NVvL-JB 1982, 1983, 1984
		Technische, operationele en industrieële aspecten m.b.t. de Nederlandse aanschaf van de F-16	
27-09-1984	Drs. L.S. Buurma (RNLAF)	Vogelaanvaringen, vermijden of weerstaan?	NVvL-JB 1982, 1983, 1984
		Collisions between aircraft and birds; when, where and how dangerous?	
25-10-1984	Ir. J.H. Breeman (NLR)	Bepaling van prestaties en stabiliteits- en besturingseigen-schappen door middel van de Niet-Stationaire Meetmethode: een NLR statusrapport	
		The measurement of performance and stability and control derivatives using a non-stationary measuring technique	
29-11-1984	Prof. dr. J. Arbocz (TH-Delft)	Het ontwerp van dunwandige schalen op de knik	NVvL-JB 1982, 1983, 1984
		Design procedures for thin-walled buckling sensitive shell structures	
20-12-1984	Ir. T.D. Peschier (Fokker Aircraft BV)	De technische ontwikkeling van het Fokker 50 project	NVvL-JB 1982, 1983, 1984
		Developing the Fokker 50	
31-01-1985	Ir. M. Baarspul (TH-Delft)	Vliegtuigsimulatie: The State of the Art	NVvL-JB 1985, 1986, 1987
		Flight simulation techniques with empasis on the generation of high fidelity 6 degrees-of-freedom motion cues	
28-02-1985	A.P. Adamson (GeNd Electric)	“Propulsion systems for the 1990’s: The G.E. unducted fan”	
		Perspective for the use of propfans	
28-03-1985	Ir. W. Aardoom (RLD)	SSR-Mode S and air-to-air collision avoidance systems	
30-05-1985	Ir. R. Krijn (NLR) en J.J.G. Spring in ‘t Veld (Fokker)	Het nieuwe meet-, registratie- en verwerkingssysteem voor vliegproeven	
		The new system for measuring, recording and processing of flight test data (including Autoland and STALINS)	
31-10-1985	Dr. R.J.H. Wanhill (NLR)	Fatigue fracture in steel landing gear components	NVvL-JB 1985, 1986, 1987
28-11-1985	Ir. J.P.K. Vleghert (NLR)	De ontwikkeling van de gasturbine	NVvL-JB 1985, 1986, 1987
19-12-1985	Prof. J.H.D. Blom (Fokker)	De ontwikkeling van de Fokker 100	
		The development of the Fokker 100 aircraft	
30-01-1986	Ir. J. van Twisk (Fokker)	De vliegproevenprogramma’s voor de Fokker 50 en 100	
		The evaluation and certification flight test program for the Fokker 50 and Fokker 100 aircraft	
27-02-1986	Ir. C. Nebbeling (TH-Delft)	Schokgolfgrenslaaginteraktie in transsone en supersone stromingen	
		Shock wave - boundary layer interaction in transonic and supersonic flows	
20-03-1986	Ir. C. Reede (KLM)	Evaluatie van nieuwe vliegtuigtypen met name voor de KLM Europavloot	
		Evaluation criteria of an aircraft by the airline operator	

NVvL-JB = NVvL-jaarboek

DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
29-05-1986	Ir. C. Bil, Ir. L.M.M. Boermans en Prof. ir. E. Torenbeek (TH-Delft)	Computergesteund ontwerpen	NVvL-JB 1985, 1986, 1987
		Applications of computer-aided engineering to subsonic aircraft design in a university environment	
09-10-1986	Cdr. R. Richards (NASA)	Atmospheric flight with the shuttle and NASA’s plans for the shuttle program ¹⁶	
30-10-1986	J.C.M. Gerrits (Akzo Coatings BV)	De ontwikkeling van vliegtuiglakken en hun toepassing	
		Development and application of aircraft paint systems	
27-11-1986	Ir. T. Zandbergen (NLR)	Onderzoek t.b.v. geluiddemping van straalmotoren bij het NLR	
		Investigation of noise suppression for jet engines at the National Aerospace Laboratory NLR	
18-12-1986	Ir. H. Benedictus (KLM)	De Boeing 747-400 cockpitaspecten	NVvL-JB 1985, 1986, 1987
		Boeing 747-400, the flight deck	
29-01-1987	Ir. W. Korenromp (RLD) en Ing. P.P. Meegdes (KLM)	Veiligheid in de vliegtuigcabine	NVvL-JB 1985, 1986, 1987
		Safety in aircraft cabins - Impact on airlines	
26-02-1987	Ing. J.H. Wagenmakers (KLM)	Aspecten van Extended Range Operations (ETOPS)	NVvL-JB 1985, 1986, 1987
		Extened range operations (ETOPS)	
26-03-1987	KTZ ir. W.G. de Boer (KM)	Operationeel-technische voorzieningen voor de Lockheed P3C Orion van de KM	
21-05-1987	Ir. H.J. Wennink (NIVR)	Het Airbusprogramma en de Nederlandse deelneming	
29-10-1987	F.M.P. Bouter (Fokker Aircraft BV)	Operations support in ontwikkelingslanden	
		Flight crew training and operations support	
26-11-1987	Ir. A.M.H. Nieuwpoort (NLR)	Bepaling van het Mathematisch model van de Cessna Citation 500 voor de nieuwe RLS-vluchtnabootser	NVvL-JB 1985, 1986, 1987
		Phase II flight simulator mathematical model and data-package, based on flight test and simulation techniques	
10-12-1987	Drs. J.P.M.N. Amkreutz (NVLS) en Ir. P.G.J. Solleveld (KLM)	De toekomst van Schiphol	
		The development of Schiphol Airport	
28-01-1988	Lt. Kol. W.A. Hermesen (KLu) en H.A. Mensink (NLR)	Onderzoek van vliegtuigongevallen bij de Koninklijke Luchtmacht	
		Flight accident investigations for the Royal Netherlands Air Force	
25-02-1988	Dipl.-Ing. G. Waibel (Schleicher) en Ir. L.M.M. Boermans (TU-Delft)	Aërodynamisch en constructief ontwerp van de ASW-24	NVvL-JB 1988, 1989
		Aerodynamical and structural design of the standard class sailplane ASW-24	
24-03-1988	Ir. F. Jaarsma (NLR)	De Indonesische lage snelheids tunnel – ILST	NVvL-JB 1988, 1989
26-05-1988	I. Reid (Airship Ind.)	The future of airships.	
08-06-1988	Maj. ir. B. Naudts (Belg. Landmacht), Col. ir. R.J.W. Merison, Lt.Col. C. Warendorff en Maj. L.J.B.M. Jespers (KLu)	De keuze van helicopters voor de krijgsmacht ¹⁷	NVvL-JB 1988, 1989
		Bewapende helicopters: een uitdaging?	

¹⁶ Deze lezing stond in het teken van de viering van het 45-jarig bestaan van de NVvL.

¹⁷ Samen georganiseerd met de Royal Flemish Engineers Society, KVIV.

NVvL-JB = NVvL-jaarboek

DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
27-10-1988	Ir. J.P.K. Vlegghert (NLR)	De ontwikkeling van de helikoptermotor	
		The evolution of the helicopter engine	
24-11-1988	Ir. G. den Hertog (Fokker Aircraft BV)	Koolstof vliegtuigremmen, ervaringen op de Fokker 100	NVvL-JB 1988, 1989
15-12-1988	Dr. J.P. Fielding (Cranfield Institute of Technology)	Reliability and maintenance prediction for aircraft conceptual design	
26-01-1989	Ir. K.R. Rijzebol en ir. J.J. Meijer (NLR)	Certificatie van de F-16 met nieuwe externe lasten	
		Qualification of the F-16 with new external stores	
23-02-1989	Ir. FM. v. d. Jagt (Fokker Aircraft BV)	Marketing en verkoop van civiele vliegtuigen - kunst of wetenschap	
25-05-1989	Prof. ir. E. Obert (Fokker Aircraft BV)	Ontwikkeling van de Fokker 100	NVvL-JB 1988, 1989
		The aerodynamic development of the Fokker 100	
26-10-1989	Ir. J.P.K. Vlegghert (NLR)	Prestatiemetingen aan straalmotoren	NVvL-JB 1988, 1989
		Measurement uncertainty of the AGARD/PEP uniform engine test program	
28-11-1989	A. Benoit (Eurocontrol) en W. Kraal (RLD)	Luchtvaartcongestie ¹⁸	NVvL-JB 1988, 1989
		Close ground/air cooperation in dynamic air traffic management	
30-11-1989	J. den Boer (KLM)	Ontwikkeling in vliegtuiginterieurs	
		Developments in aircraft interiors	
14-12-1989	Ir. H.A. van Dullemen (Fokker Aircraft BV)	De ware-grootte sterktebeproeving van de Fokker 100	
		Full scale structural tests of the Fokker 100	
01-02-1990	J.A. Ancher (KLM)	Veranderingen in de luchtvrachtmarkt	
		Ontwikkelingen in het luchtvrachtvervoer	
22-02-1990	Dr. W.G. Goranson (Boeing)	The ageing fleet challenge	NVvL-JB 1990, 1991
		Ageing jet transport structural evaluation programs	
29-03-1990	Ir. J.W. Gunnik (TU-Delft)	Nieuwe ontwikkelingen en toepassingen van Aerospace Arall	
21-06-1990	Dr. D. Schultz (Deutsche Airbus)	Fin structures of the Airbus family, experience with advanced composites	NVvL-JB 1990, 1991
05-07-1990	Prof. J. Roskam (The University of Kansas)	Het B2-vliegtuig	NVvL-JB 1990, 1991
		The B-2 bomber: Why?; How?; Is it affordable?	
25-10-1990	Ir. R.J.W. Merison (KLu)	Onderzoek en ontwikkeling ten behoeve van de KLu	NVvL-JB 1990, 1991
29-11-1990	R.A. Hartman (KLM)	Aircraft condition monitoring systems	NVvL-JB 1990, 1991
20-12-1990	K. Heege (Dornier)	Domier 328 - The Regional airliner for the 90's and beyond.	
10-01-1991	T. Swift (FAA)	Damage tolerance	
31-01-1991	Ir. A. Elsenaar (NLR)	Weerstandsvermindering door laminaire stromingen	
14-03-1991	Dr. J.J. Videler (RUG)	Vissen, vogels en vliegtuigen: Kunnen ontwerpers nog iets van de natuur leren?	NVvL-JB 1990, 1991
		Comparing the cost of flight: aircraft designers can still learn from nature	
21-03-1991	D. Stinton (Aero-Marine Consultant)	Test flying uncommon airplanes	

NVvL-JB = NVvL-jaarboek

DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
11-04-1991	A.G. Sayce (CAA)	Cabin safety - Research to regulation	NVvL-JB 1990, 1991
23-05-1991	J.C.M. Gerrits (AKZO)	New developments in Aerospace coatings	NVvL-JB 1990, 1991
		A new generation high solids topcoat	
24-10-1991	Dr. ir. J.F.M. Wiggenraad (NLR)	Crashworthiness van helikopters	NVvL-JB 1990, 1991
28-11-1991		NVvL-prijswinnaars 1991	NVvL-JB 1990, 1991
	Ir. J.J. Kuit (TU-Delft)	A nonlinear simulations model of a six-degrees-of-freedom synergistic motion system	
	Ing. E.P.A. Lueb, Ing. P. Nijhuis en Ing. E.P.M. Waltje (HTS Haarlem)	Ontwerp van Ultra-light	
19-12-1991	Ir. P. Clignett (Canadair)	The Canadair regional jet: Concept-to-reality	
30-01-1992	R. Khatwa (NLR)	Principles of a prospective take-off performance monitor system (TOPM)	NVvL-JB 1992
		The principles of a predictive take-off performance monitor	
27-02-1992	KTZSD Ir. K. Bakker (DMKM)	De ontwikkeling van de NH90	NVvL-JB 1992
		Het project NATO helicopter voor de 90er jaren (NH-90)	
23-04-1992	Ir. J. Middel (TU-Delft)	Aerodynamische aspecten van drielaksvliegtuigen en canards	NVvL-JB 1992
		Aerodynamic design of "three-surface aircraft"	
21-05-1992	S.J. Swadling (BAe Airbus Ltd)	Prospects for a second generation supersonic transport	NVvL-JB 1992
29-10-'92 ¹⁹	Ir. P.A. van Gelder (NLR)	De meting van staartbelastingen van een verkeersvliegtuig tijdens operationeel gebruik	NVvL-JB 1992
		In-flight tailload measurements	
26-11-1992		NVvL-prijswinnaars 1992	NVvL-JB 1992
	Ing. M. Brouwer (HTS Haarlem)	Gemeten drukverdeling voor enkelvoudig gekromde lichtdoorlatende constructies	
	Ir. B. van Wimersma Greidanus (TU-Delft)	The application of GLARE in the window area of the Airbus A320 fuselage section 13/14	
		Application of GLARE in the window area of the Airbus A320	NVvL-JB 1992
17-12-1992	M. van Eeghen (Fokker)	Fokker Jetline familieconcept.	
11-01-1993	Prof. L. Lesnevski (MAI)	Moscow Aviation Institute and the switch from military to civil production ²⁰	
28-01-1993	Ir. N. Voogt (Fokker)	Ontwerp en vliegbeproeving van een Laminar Profiel	NVvL-JB 1993
		European laminar flow investigation (ELFIN)	
25-02-1993	Dr. G.I. Zagaynov (Central Aerohydrodynamics Institute,TsAGI)	Development of civil aviation in Russia	NVvL-JB 1993
25-03-1993	Dr. W. Schneider (Airbus Industries)	A340 - Europe's new long range civil transport aircraft. A status report - Just after JAA certification	NVvL-JB 1993

¹⁸ Samen georganiseerd met de Royal Flemish Engineers Society, KVIV.

¹⁹ Jaarboek NVvL 1992, jaarverslag NVvL 1992 geeft incorrecte datum van 23 oktober.

²⁰ Gezamenlijke bijeenkomst met "Onze Luchtmacht".

NVvL-JB = NVvL-jaarboek

DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
29-04-1993	Y. Morier (JAA)	Developments within Joint Aviation Authorities, JAA	NVvL-JB 1993
	Ir. J.F. van der Spek (JAA)	Joint European certification in the past, present and future	NVvL-JB 1993
27-05-1993	Ir. E.P. Louwaard (Fokker Aircraft BV)	De bouw van het prototype Fokker 70 in 6 maanden	NVvL-JB 1993
		Building the Fokker 70 prototype in six months	
10-06-1993	T.M. Gaffey (Bell Helicopter Textron)	The V-22 Osprey tilt rotor aircraft	
28-10-1993	Ir. G.A.J. van de Moesdijk (Fokker)	MRVS-90 Vernieuwing van het Meet-, Registratie en Verwerkings Systeem voor vliegproeven	NVvL-JB 1993
		Development of a measurement, registration and data-processing system to support flighttesting through the nineties and beyond (MRVS-90)	
25-11-1993	Ir. J.A. Melkert (TU-Delft)	NVvL-prijswinnaars 1993	NVvL-JB 1993
		De eerste onderzoeken aan de Stratow-configuratie	
		Stratospheric towing of a glider. The STRATOW-project	
	Ing. B.H.J. van den Berg en Ing. G.J. Wolters (HTS Haarlem)	Helikopter voorontwerp	
16-12-1993	Ir. B. v. Wimersma Greidanus (SLC)	Recente ontwikkelingen bij vezel-metaal laminaten	
27-01-1994	Dr. E. Boletis (Fokker Aircraft BV)	Het luchtverkeer en de effecten daarvan op het milieu	NVvL-JB 1994
		Air traffic operations and the environment: Facts and concerns	
24-02-1994	Ir. P.H. Fuijkschot (ETW/NLR)	The European Transonic Windtunnel (ETW)	NVvL-JB 1994
31-03-1994	Ir. J.J. Meijer (NLR)	Limit Cycle Oscillation (LCO)	NVvL-JB 1994
	Ir. R.G. den Boer (NLR)	Application of the new NLR measurement system PHARAO in unsteady wind tunnel tests on straked delta wings	NVvL-JB 1994
28-04-1994	R.P. de Moel (NLR)	MSS/CAMPAL Mission Support System / Computer Aided Mission Preparation at Airbase Level	
26-05-1994	Ir. H.A.J.M. Offerman (NLR)	Ontwikkeling van de Nationale Simulatie Faciliteit NSF	NVvL-JB 1994
		Development of the Dutch National Simulation Facility NSF - The world's premier motion based F- 16 MLU simulator	
	S.K. Advani M.A. Sc, P.Eng (SIMONA TU-Delft)	SIMONA: The Centre for fundamental simulation research in the Netherlands; Improving flight simulator motion performance, through payload optimization	NVvL-JB 1994
24-11-1994	Ing. W.R.W. van de Poel (HTS Haarlem)	NVvL-prijswinnaar 1994	NVvL-JB 1994
		R.T. simulator for line oriented flight simulatoren	
15-12-1994	Ir. P. Arendsen (NLR)	ADAS: A system for preliminary structural design	NVvL-JB 1994
26-01-1995	Ir. H.N. Wolleswinkel (RLD) Ir. C.W. van Santen (RLD) Ir. H. Tigchelaar (RLD)	Ongevallenonderzoek naar aanleiding van Bijlmerramp	NVvL-JB 1995
		Algemene inleiding	
		Failure analysis engine/pylon separation EL AL B-747	
		Aerodynamic, flight mechanical and flight technical aspects of the EL AL 1862 accident investigation	
23-02-1995	Dr. ir. H.A. Mooij (Mooij & Associates)	OBSERVER for digital point-of-gaze measurement in simulators	NVvL-JB 1995

NVvL-JB = NVvL-jaarboek

DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
30-03-1995	KLTZ W.F. Visée (MLD)	The helicopter and the sea	NVvL-JB 1995
27-04-1995	Ir. R. Uijlenhoet (NVLS)	Mainport Schiphol	NVvL-JB 1995
	Ing. A van de Meent (NVLS)	Vijfde baan: balans tussen planologie en techniek	
18-05-1995	Prof. ir. E. Torenbeek (TU-Delft) en Dipl.-Ing. M.J. Basien (Extra Flugzeugbau GmbH)	The Extra EA-400, an advanced six-seat single engine cross-country and business aircraft	NVvL-JB 1995
08-06-1995	Drs. L.S. Buurma (KLu)	ROBIN, het vogeltrek-waarschuwingssysteem van de KLu	NVvL-JB 1996
		Prediction and detection of bird flights across the control zone of airports	
28-09-1995	E. Lancée (Fokker)	Fokker 60 Utility	NVvL-JB 1995
26-10-1995	J. Gonggrijp (Global Adventures Foundation)	Het UNICEF-FLYER ballonproject	NVvL-JB 1995
30-11-1995	Ir. P.J. de Bruin (TU-Delft) Ing. E.C. van Engelen (Hogeschool Haarlem)	NVvL-prijswinnaars 1995	NVvL-JB 1995
		Improved models for optimal abort landing maneuvers in the presence of windshear	
		Development of a basic mission analysis program	
21-12-1995	Ir. F. Holwerda (Fokker Aircraft BV)	FA-X: Een nieuw concept!	NVvL-JB 1995
25-01-1996	Ir. H. Haverdings (NLR) en Ir. W.F.J.A. Rouwhorst (NLR)	Current windshear research at NLR	NVvL-JB 1996
22-02-1996	Lt.Kol ing. H. Horlings (KLu)	KDC-10 van de Koninklijke Luchtmacht	
28-03-1996	Ir. A.A. Lambregts (Boeing)	Flight controls concepts and methods	NVvL-JB 1996
25-04-1996	Ir. R. Houwink (Fokker)	Toepassingsgericht aeroelastisch onderzoek aan vliegtuigen	
13-06-1996	Lt.Kol ir. M.H. Vermeulen (KLu)	AH-64D Apache aanvalshelikopter	NVvL-JB 1996
		De aanschaf van AH-64D Apache bewapende helikopter	
18-09-1996	Dr. ir. K. de Jong (Groninger Propeller Technology BV)	Schroeven ²¹	NVvL-JB 1996
		Ship's propellers	
31-10-1996	Ing. M.A. Piers (NLR)	The development and application of a method for the assessment of third party risk due to aircraft accidents in the vicinity of airports	NVvL-JB 1996
28-11-1996	Ir. J.P. Roos (TU-Delft) Ing. S. Baars (Hogeschool Haarlem)	NVvL-prijswinnaars 1996	NVvL-JB 1996
		Main rotor disc edge vortices, an analytical model	
		Ontwikkeling van een crashworthy troopseat volgens militaire normen	
19-12-1996	Ir. L.L.M. Veldhuis (TU-Delft)	Analysis of propeller slipstream effects on a trailing wing	NVvL-JB 1996
30-01-1997	Ir. A.F. Offringa (Fokker Special Products BV)	Vloerpanelen voor Gulfstream V	NVvL-JB 1997
		Gulfstream V floors - Primary aircraft structure in advanced thermoplastics	
27-02-1997	Prof. ir. K. Smit (TU-Delft)	Vliegtuigonderhoud	

²¹ Georganiseerd met het NIRIA, de Nederlandse Vereniging van Technici op Scheepvaartgebied en de Hogeschool Amsterdam afdeling Technische en Maritieme Faculteit.

NVvL-JB = NVvL-jaarboek

DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
27-03-1997	R. Lange (Airbus Industrie)	Ontwerpconcept voor Airbus A3XX	
		The Airbus A3XX	NVvL-JB 1997
24-04-1997	Ir. G.R. ter Haar (Fokker Aerostructures)	NH90 tactical transport helicopter (TTH)/NATO fregate helicopter (NFH)	NVvL-JB 1997
	Ir. C. Hermans (NLR)	The NH90 helicopter development wind tunnel programme	NVvL-JB 1997
29-05-1997		Toekomstige Air Traffic Management systemen	
	Ir. J.T.M. van Doorn (NLR)	PHARE Update	NVvL-JB 1997
	Ir. H. Visscher (LVB)	Future air traffic management systems	NVvL-JB 1997
	Ir. J. Brüggen (NLR)	Een globaal concept voor Air Traffic Management	NVvL-JB 1997
25-09-1997	Ing. J. van Hengst (Fokker Services BV)	Ice accretion and its effect on aircraft	
30-10-1997	Ir. M.A.D. van der Heijde (RLD)	Cabin Safety: een overleefbare crash moet overleefd worden	
		Airplane cabin safety: A survivable crash must be survived!	NVvL-JB 1997
27-11-1997		NVvL-prijswinnaars 1997	
	Ir. H.E. van den Broek (TU-Delft)	MANNEP - Mixed airtraffic noise evaluation program	NVvL-JB 1997
	Ing. R.A.C. van de Marel (Hogeschool Haarlem / Stichting Airship Reiderland)	Luchtschepen	
		Advanced airship design: The rigid airship construction	NVvL-JB 1997
18-12-1997	Dr. H.G. Klug (Daimler-Benz Aerospace Airbus)	Gebruik van vloeibare waterstof als vliegtuigbrandstof	
		CRYOPLANE - Liquid hydrogen fueled aircraft	NVvL-JB 1997
29-01-1998	Ir. H.G. Paar (RLD)	Technische operationele maatregelen Schiphol (TOMS)	NVvL-JB 1998
26-02-1998		Joint Strike Fighter: opvolger van de F-16? ²²	
	Ing. P. van der Spek (Fokker Aviation)	Industriële interesse voor de Joint Strike Fighter	
	Kol. E.H. Evers (KLu)	Defensie interesse voor de Joint Strike Fighter	
26-03-1998	Ir. W. Korenromp (RLD)	The ICAO safety oversight programme and its possible significance for safety in civil aviation	NVvL-JB 1998
	Ing. J.H. Wagenmakers (Aviation consultant)	Is it time to review the aircraft performance requirements?	NVvL-JB 1998
23-04-1998	Ir. J.W. Gunnik (Structure laminate industrie - SLI)	GLARE	
28-05-1998		Bezoek aan vliegbasis Soesterberg waar de jaarvergadering werd gehouden. De KLu had een rondleiding op de basis gearrangeerd, een diner en voorts twee korte inleidingen, te weten:	
	Lt. Kol. J. Verburg (KLu)	Operationele aspecten + logistieke onderwerpen	
	Lt. Kol. ir. R. Hol (KLu)	Operationeel/logistieke aspecten	
01-10-1998	Ing. O.F. Bleeker (Rockwell Collins Avionics)	Approach and landing guidance systems with multimode receiver	NVvL-JB 1998
29-10-1998	Ir. R.W.A. Vercammen (NLR)	Full scale fuselage panel tests	NVvL-JB 1998
26-11-1998	Ir. L.L.M. Veldhuis (TU-Delft)	Weerstandsverlaging van schaatsters door toepassing van kunstmatige transitie van de grenslaag - 'Aerostrips'	NVvL-JB 1998

NVvL-JB = NVvL-jaarboek

DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
17-12-1998		NVvL-prijswinnaar 1998 ²³	
	Ir. O.J. Bosker (TU-Delft)	Development of a GLARE blunt notch strength prediction tool for the Airbus A3XX	NVvL-JB 1998
28-01-1999	A. Niemeijer (DDA)	Nota historische luchtvaart	
25-02-1999	Ir. R.J. de Muynck (NLR)	Cockpit systems requirements in a future ATM environment	NVvL-JB 1999
25-03-1999	Ir. J.D. Reynen (Airbus Industry)	Airbus A3XX, een internationale uitdaging ²⁴	NVvL-JB 1999
22-04-1999	Ing. H.P.J. de Vries (NLR)	Ontwerp en fabricage van koolstof/epoxy masten	
		Design and fabrication of tall composite masts for large yachts	NVvL-JB 1999
27-05-1999	Ing. R. den Hertog (Fokker Services)	Safety starts at the manufacturer	NVvL-JB 1999
17-06-1999		NVvL-prijswinnaar 1998 ²⁵	
	Ing. C. Grit en Ing. J.Q. Gulien (Hogeschool Haarlem)	Pinhole reductie project Apache	NVvL-JB 1998
30-09-1999	I. Alexander (Rigid Airship Design)	Het ontwerpproces van een modern Rigid Airship	
		The rigid airship - its history and potential	NVvL-JB 1999
28-10-1999	Ir. J. van Toor (DaimlerChrysler Aerospace)	The MAKO light combat and advanced training	NVvL-JB 1999
25-11-1999		NVvL-prijswinnaars 1999	
	Ir. R. van der Sluis (TU-Delft)	Control law reconfiguration	NVvL-JB 1999
	Ing. J.J. de Jong (Hogeschool Haarlem)	Gust loading for the Cargolifter airship	
16-12-1999	Ing. L.J. Aartman (NLR)	COTS-technologie tussen hoop en wanhoop	
		Wat is COTS-technologie? COTS-elektronica onder extreme omstandigheden	NVvL-JB 1999
27-01-2000	Lt. Kol. ing. H. Horlings (KLu)	Veilig vliegen met een uitgevallen motor. De stille kracht van een ‘dode’ vliegtuigmotor”	NVvL-JB 2000
24-02-2000	Ir. R.R. Kalmann (KLM)	Luchtvaartallianties en vlootplanning. Een sprong voorwaarts in vlootproductiviteit?	NVvL-JB 2000
30-03-2000	Kap. A. van Gent (KLu)	Het ontwerpen en beproeven van een Automatic Flight Control System d.m.v. de Bell 205 Airborne Simulator	
		Development of a pitch and roll ACAH system for the VSS Bell 205 helicopter	NVvL-JB 2000
27-04-2000	Ir. J. de Jong (Stork Fokker Aerostructures)	Vernieuwde en uitgebreide fabriek van Fokker Aerostructures, Papendrecht	
	Ir. M. Oud (Stork Fokker Aerostructures)	Low cost, low weight productietechnieken	
25-05-2000	M.M. van der Mey	De Dornier Wal vliegboot	NVvL-JB 2000

²² Georganiseerd in samenwerking met de Afdeling voor Defensietechnologie van het KIVI.

²³ De voordracht van ing. C. Grit en ing. J.Q. Gulien (beiden Hogeschool Haarlem) over het onderwerp “Pinhole reductie project Apache” werd wegens ziekte van één van de sprekers uitgesteld tot medio 1999.

²⁴ Geselecteerde lezing tijdens het Symposium “De Nederlandse luchtvaartindustrie: Milleniumproof? Georganiseerd door de VSV Sipke Wynia, Hogeschool Haarlem, ondersteund door de NVvL.

²⁵ Ing. C. Grit zou de lezing houden op 17 december 1998, maar door ziekte werd dit uitgesteld. De lezing vond uiteindelijk plaats op 17 Juni 1999 tijdens een NVvL excursie naar Fokker Special Products in Hoogeveen.

NVvL-JB = NVvL-jaarboek

DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
28-09-2000	Ir. E. Jesse (ADSE)	De A3XX en de ICAO 80 x 80 m box. De eis, het product en de consequenties	NVvL-JB 2000
26-10-2000	Ir. B.J. Buijs (KLu)	Helicopter underslung equipment (HUSL)	
23-11-2000		NVvL-prijswinnaars 2000	
	Ing. T.G. de Jong (Hogeschool Haarlem)	Expanding the possibilities of a dextrous manipulator	NVvL-JB 2000
	Ir. R.F. Corporaal (TU-Delft)	Solar powered flight of high altitude long endurance aircraft	
		Solar powered flight. Analysis and conceptual design of uninhabited solar-powered high-alti	NVvL-JB 2000
14-12-2000	Ir. A.C. de Bruin (NLR)	Assessment of wake vortex safety (S-Wake)	NVvL-JB 2000
25-01-2001	Ir. D.J. Spiekhout (NLR)	Load and usage monitoring voor de F-16 vloot	
	Ir. H.H. Ottens (NLR)	Prognostics and health management voor de JSF	
		Prognostics and health management of fighter aircraft	NVvL-JB 2001
22-02-2001	O. Rijsdijk (Stork Aerospace Group)	Onderzoek naar luchtvaartongevallen en aansprakelijkheid	NVvL-JB 2001
	Ing. R. den Hertog (Fokker Services)	De twee rollen van Fokker Services in een ongeval	
		The two roles of Fokker Services in accident investigation	NVvL-JB 2001
22-03-2001	Ir. B.W.G. Schute	Toekomstige Nationale Luchthaven	
	Ir. H.A.J.M. Offerman Ing. M.A. Piers (NLR)	Future national airport	NVvL-JB 2001
18-04-2001	KLTZ H.H. Jansens (KM)	Missie en organisatie van de Groep Maritieme Helicopters	
	KLTZT ir. H.J.M. van Zwol (KM)	Vliegtuigen en vliegtech	
	Ing. A. Klip (KM)	Tail rotor drive shaft failure van de Lynx SH-14D	
14-06-2001	Ir. E. Jesse, J. Doornbos (ADSE)	A design study for a military surveillance UAV	NVvL-JB 2001
25-10-2001	Ir. W.P.J. Visser (NLR)	Gasturbine simulation and applications	NVvL-JB 2001
	Ir. T. Tinga (NLR)	Loads and lifting analysus of gasturbines components	
		Integrated lifting analysis of a film-cooled turbine blade	NVvL-JB 2001
29-11-2001	Ir. H. Hesselink (NLR)	Power II, Knowledge and reasoning in crew assistant application	
		On-board decision support through the integration of advanced information processing and human factors techniques - The POWER project	NVvL-JB 2001
13-12-2001		NVvL-prijswinnaars 2001	
	Ir. P.L.L. Vinken (TU-Delft)	The dynamics of in-trail station keeping for aircraft in the terminal area	NVvL-JB 2001
	Ing. J. Zuiderwijk (Hogeschool Haarlem)	Preliminary design of a large deployable UMTS antenna for the ConeXpress	NVvL-JB 2001
28-02-2002	Dr. B. Oskam (NLR)	Radar cross section prediction techniques and stealth technology	
28-03-2002	Prof. ir. H. Wittenberg (TU-Delft)	Stuwstraalmotoren met subsone en supersone verbranding (ramjets en scramjets)	NVvL-JB 2002
25-04-2002	Ir. G.W.H. van Es en Ir. P.J. van der Geest (NLR)	Veiligheid van crosswind operaties	NVvL-JB 2002
		Safety of crosswind operations	

NVvL-JB = NVvL-jaarboek

DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
22-05-2002	D. Mooney (Boeing)	Changing the way the world flies - New dimensions of long range flight	NVvL-JB 2002
13-06-2002	Ir. V.A.P. Schreurs (KLM)	Single pilot Fokker 50 in vrachtconfiguratie	NVvL-JB 2002
24-10-2002	Prof. ir. Th. van Holten (TU-Delft)	Een helikopterrotor zonder reactiekoppel: strijdig met Newton's wetten of mogelijk?	
		A single rotor without reaction torque: a violation of Newton's laws or feasible?	NVvL-JB 2002

28-11-2002	NVvL-prijswinnaars 2002		
SPREKER	Ir. W.R. van Soest (TU-Delft)		
LEZING	X-38 nonlinear flight controller design with model predictive control and online genetic algorithms		
	X-38 flight controller design		
PUBLIICATIE	NVvL-JB 2002		
SPREKER	Ing. P. Weststrate (Hogeschool Haarlem)		
LEZING	Risk & revenue sharing in the aerospace industry		
PUBLIICATIE	NVvL-JB 2002		



30-01-2003	Ir. P.L. van Daalen (IVW/DL)	Luchtschepen: Techniek en veiligheid	
		Airships: history, technology, safety, future applications	NVvL-JB 2003
27-03-2003	Ing. L. van der Laan (Stork Fokker Services)	De ontwikkeling van flight deck beveiliging	
		The development of flight deck security	NVvL-JB 2003
24-04-2003	Ir. R.K. van der Draai (DNW)	PSP in de transsone faciliteiten van DNW	
		Pressure sensitive paint in the transonic windtunnels of the DNW	NVvL-JB 2003
22-05-2003	Ir. P.J.A. Booy (NLR)	Helikopter-schip kwalificatieproeven	NVvL-JB 2003
25-09-2003	Ing. J. te Boekhorst (NLR museum)	100 jaar gemotoriseerde luchtvaart - 1903-2003	NVvL-JB 2003
30-10-2003	Dr. ing. A. Etzkorn (EADS)	Full-scale fatigue test of a megaliner-type fuselage section	NVvL-JB 2003
27-11-2003	Ir. M. Voskuijl (NLR)	Active control technology for tiltrotor structural load alleviation	NVvL-JB 2003



11-12-2003	NVvL-prijswinnaars 2003		
SPREKER	Ir. R.H.E. Huisman (TU-Delft)		
LEZING	Secondary power generation influences on High Altitude Long Endurance Unmanned Aerial Vehicles (HALE-UAVs)		
	The usage of a PEM fuel cell system for the secondary power supply of a High Altitude Long Endurance UAV (HALE-UAV)		
PUBLICATIE	NVvL-JB 2003		
SPREKER	Ing. J. Veerman (Inholland)		
LEZING	Ariane 5 EPC-BME-E: Study flux reduction for the Ariane 5 BME		
PUBLIICATIE	NVvL-JB 2003		

NVvL-JB = NVvL-jaarboek

DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
29-01-2004	Ing. E. Kleiboer (KLM)	Paperless flight deck – Introduction of a Class III Electronic Flight Bag in airline operations	NVvL-JB 2004
25-03-2004	Ir. A.R. Offringa (Stork Fokker AESP)	J-neus A380, speerpunttechnologie in de praktijk	NVvL-JB 2004
		Redesigned A340-500/600 fixed wing leading edge (J-nose) in thermoplastics	
15-04-2004	Maj. ing. J.J. Kalthof (KLu)	Certificeringsproces Air-to-Air Refuelling (AAR) bij KLu	NVvL-JB 2004
	Kap. ir. V.K. Wiendels (RNLAF)	Ontwikkeling camerasysteem t.b.v. AAR Upgrade Remote Vision System KDC-10	NVvL-JB 2004
27-05-2004	Dr. ir. G. de Vlieger (Eldim)	From jobshop to a strategic partner in the gasturbine market	NVvL-JB 2004
24-06-2004	Dr. W. Bles (TNO)	TNO Technische Menskunde (TM) en de DESDEMONA bewegingssimulator	NVvL-JB 2004
	Dr. E.L. Groen (TNO)	Motion perception modelling in flight simulation	NVvL-JB 2004
14-10-2004	M.G. Friend (Boeing)	The development of the air logistics solution for the 7E7	NVvL-JB 2004
28-10-2004	Ir. K.M.J. de Cock (NLR)	Innovatie van multidisciplinair onderzoek op het gebied van vliegtuigbelastingen	
25-11-2004		NVvL-prijswinnaars 2004	
	Ir. H. Bronkhorst (TU-Delft)	Design sTU-Delfty of a flapping wing micro air vehicle	NVvL-JB 2004
	Mw. Ing. M. Markestijn en Ing. R. Westerink (Hogeschool Inholland)	Composite seat: creating a lighter and a more ergonomic seat	NVvL-JB 2004
12-12-2004	Y. Morier (EASA) en Ing. R. den Hertog (Fokker Services)	Future Aviation Safety Team – FAST	NVvL-JB 2004
	Y. Morier (EASA)	Update on EASA	NVvL-JB 2004
27-01-2005	A. van der Holst	Aviodrome	
24-02-2005	Prof. ir J.W. Slooff (Em. Hoogleraar TU-Delft, NLR gepens.)	Zeilen: Aëro- en hydrodynamica in optima forma	NVvL-JB 2005
31-03-2005	E.F. Poolman Simons (KLM)	KLM Engine services en de nieuwe shop	NVvL-JB 2005
23-06-2005	Dr. ir. P. Sijsma (NLR)	Localiseren van vliegtuiggeluidsbronnen aan landende vliegtuigen en vliegtuigmodellen in de windtunnel	NVvL-JB 2005
27-10-2005	Dr. ir. L.L.M. Veldhuis (TU-Delft)	Propeller-wing aerodynamic interference	NVvL-JB 2005
24-11-2005	Ir. B. van Drooge (KLM)	Behoud van vliegtuig groot onderhoudswerk in Europa met een wereldwijd concurrerend product	NVvL-JB 2005

15-12-2005	NVvL-prijswinnaars 2005
SPREKER	Mw. Ir. A.W. Blom (TU-Delft)
LEZING	Design of a variable stiffness cone: Tow-placement applied to a section of the Apache tailboom
PUBLIICATIE	NVvL-JB 2005
SPREKER	Ing. R. Immink (Hogeschool Inholland)
LEZING	Maturation of flight regime recognition and damage calculations for the RNLAF CH-47D Chinook
PUBLIICATIE	NVvL-JB 2005



NVvL-JB = NVvL-jaarboek

DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
09-02-2006	KLTZT ir. H.J.M. van Zwol (MLA)	Nut en noodzaak van Militaire Luchtvaart Autoriteit	NVvL-JB 2006
02-03-2006	Dr. ir. J.M. Hoekstra (NLR)	Free flight in a crowded airspace	NVvL-JB 2006
30-03-2006	Dr. ir. R. Slingerland (TU-Delft)	Voorspelling van neerstroming, grondeffect en de laagste lostreksnelheid van straalverkeersvliegtuigen	NVvL-JB 2006
28-04-2006	J. van den Heuvel en R.G. Lenferink	Applications & processing techniques for Cetex thermoplastics in aerospace	NVvL-JB 2006
01-06-2006	Ir. L.M.M. Boermans (TU-Delft)	Research on sailplane aerodynamics at Delft University of Technology: recent and present developments	NVvL-JB 2006
28-09-2006		<i>Jaarvergadering en presentaties van 2 projectgroepen van elk 10 personen:</i>	
	S. Rijk, (Inholland, Delft)	Voorontwerp van een klein zakenvliegtuig	NVvL-JB 2006
	W. Baars en W. Berkelaar (TU-Delft)	Space for Wind: a wind energy conversion system	NVvL-JB 2006
19-10-2006	Dr. ir. R. Slingerland (TU-Delft)	Preliminary design of a range hydrogen-powered civil transport aircraft	NVvL-JB 2006



23-11-2006	NVvL-prijswinnaars 2006
SPREKER	Ir. D.J.P. van Heerden (TU-Delft)
LEZING	End-of-Life aircraft. How to deal with an old aircraft withdrawn from service
PUBLIICATIE	NVvL-JB 2006
SPREKER	Ing. E.J. Dekker (Inholland Delft)
LEZING	Feed system miniaturisation for micro propulsion of small satellites
PUBLIICATIE	NVvL-JB 2006

25-01-2007	Dr. F. Miccichè, MSc (TU-Delft)	Self healing materials. An emerging new class of materials	NVvL-JB 2007
22-02-2007	Drs. H.J. Abma en E.S. Hartlieb (NLR)	Snowwhite - Designing and organising a winter exercise for Amsterdam Airport Schiphol	NVvL-JB 2007
29-03-2007		<i>e-Enabling the KLM fleet:</i>	
	W. van der Veer-Jehee (KLM)	Vision on e-Enabling aircraft	NVvL-JB 2007
	P.S.C. van Dooren (KLM)	KLM e-enabled aircraft – technical aspects	NVvL-JB 2007
26-04-2007	B. Zuidhof	Stork Special Products Aerospace	NVvL-JB 2007
	T. Sijpkens	Landingsgestellen in kunststof	NVvL-JB 2007
31-05-2007	Drs. M. de Haan MBA (ETIRC Aviation)	Luchttaxi, de nieuwe manier van reizen!	NVvL-JB 2007
27-09-2007		<i>Unmanned Aerial Vehicles - UAVs:</i>	NVvL-JB 2007
	Ir. M. Selier (NLR)	National Technology Project OUTCAST	NVvL-JB 2007
	P.L. Hoogendijk (NLR)	Multi-disciplinary installation of the eagle's eye	NVvL-JB 2007
01-11-2007	Ir. J.W. Kooi (DNW)	Motorsimulatie bij windtunnelproeven in de DNW-LLF	NVvL-JB 2007

NVvL-JB = NVvL-jaarboek



06-12-2007	NVvL-prijswinnaars 2007		
SPREKER	Mw. ir. S. Vanhaeverbeke (TU-Delft)		
LEZING	Simulation of aeroacoustic emission for small wind turbines		
PUBLIICATIE	NVvL-JB 2007		
SPREKER	Ing. Th.M.A. Spanjaard (Inholland Delft)		
LEZING	Minimizing the exposure time to infrared surface-to-air missiles for different RNLAF platforms during takeoff and landing		
PUBLIICATIE	NVvL-JB 2007		

DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
28-02-2008	J. Bakker and R. Dingemane (PAL-V Europe N.V)	PAL-V, wordt de vliegende auto nu echt werkelijkheid? Personal Air Land vehicle	NVvL-JB 2008
24-04-2008	L. Aartman (NLR)	Eerste bijeenkomst van het NVvL Avionica Netwerk NVvL avionics network	
29-05-2008	R. van Gent (TU-Delft)	CleanEra: cost-effective low emissions and noise efficient revolutionary aircraft	
19-06-2008	D. Alta (Aeronamic)	Your subsystem partner for air management systems	NVvL-JB 2008
25-09-2008	R. den Hertog (Fokker Services)	Instandhouding Fokker vloot First occurrence & accident treatment	NVvL-JB 2008
09-10-2008	S. Klaver (IVW) F. Kaiser (ADSE)	Tweede bijeenkomst van het Avionica Netwerk Inleiding toelating organisaties en personeel Human factors in cockpit design	
23-10-2008	O. van Hees (IVW)	Safety Assessment of Foreign Aircraft (SAFA) inspecties op luchthavens	NVvL-JB 2008
11/13 11-2008	Ir. A. Karwal (NLR)	European Flight Test Safety Workshop “Defining the Edge”	
27-11-2008	R. Harderwijk (Belgraver B.V.) T. Versteeg (IVW) O.R. van Hees (IVW) O. Toet (Aeroworks Composites)	Eerste bijeenkomst van het Aircraft Cabin Interiors netwerk EPA delen op ISO artikelen Traceerbaarheid van certificatie documentatie SAFA inspectie Reparatie aan interieurdelen	NVvL-JB 2008 NVvL-JB 2008 NVvL-JB 2008 NVvL-JB 2008
11-12-2008	Ir. K. Kumar (TU-Delft) Ing. F.J. Suurmond (Inholland Delft)	NVvL-prijswinnaars 2008 Weak capture and the weak stability boundary AHUMS on the S76B tail and main rotor track and balance check	NVvL-JB 2008 NVvL-JB 2008
26-02-2009	Peter van Dooren (KLM)	Paperless aircraft technical log bij de Boeing 777-300ER	
15-03-2009		Netwerkbijeenkomst Voortstuwing	
19-03-2009	Meine Oosten (TU-Delft)	Delfly	
15-04-2009		Netwerkbijeenkomst ‘Avionics’	
02-06-2009		Netwerkbijeenkomst ‘Aircraft interiors’	
11-06-2009	Herman Koolstra (MLA) en Hans Janssen (NLR)	Militaire training in vluchtsimulators; hoe een virtuele omgeving het realisme van gevechtstraining vergroot	

DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
28-09-2009		ICAS PC 2009 Workshop - Aviation and Environment	
09-12-2009	Ir. J. Venrooij (TU-Delft) ²⁶ Ing. L. Lip (Inholland Delft)	NVvL-prijswinnaars 2009 Relating biodynamic feedthrough to neuromuscular admittance FlapSizer, the improvement and expansion of en existing KBE application	
21-01-2010	Jan Verhulst (DMO)	NH90 helicopter	
18-02-2010	Arnt Offringa (Fokker Aerostructures)	Thermoplastic Affordable Primary Aircraft Structures (TAPAS)	NVvL website
22-04-2010	Leo van der Laan (Fokker Services)	VIP aircraft conversies – geen standaard aerospace engineering	
20-05-2010		Netwerkbijeenkomst ‘Avionics’	
24-06-2010	M. van Eeghen en R. den Hertog (Rekkof Aircraft NV)	Second Life: Fokker Next Generation project	
08-06-2010		Netwerkbijeenkomst ‘Aircraft Interiors’	
11-11-2010		Netwerkbijeenkomst ‘Avionica’	

25-11-2010	NVvL-prijswinnaars 2010		
SPREKER	Ing. A. Avezaat (HvA)		
LEZING	Cessna Citation II Simulink model; Implementing and testing into GRACE’		
SPREKER	Ir Maarten de Jong (TU-Delft)		
LEZING	Ab initio – thermodynamic modeling of precipitation processes in the aluminum 7xxx family’		
SPREKER	Ing. Björn van Koppen (Inholland Delft)		
LEZING	Tolerance analysis box assembly A380 vertical tail plane’		



01-12-2010	Jesse van Kuijk (TU-Delft)	Home-built human-powered aircraft	
02-12-2010		Netwerkbijeenkomst ‘Flight testing’	
27-01-2011	Rob Ruigrok Henk Jentink (NLR) Remco den Besten (KNMI)	Invloed vulkaan as op luchtverkeer	NVvL website
17-02-2011	Evert Jesse (ADSE)	High speed aircraft design	
09-06-2011		Netwerkbijeenkomst ‘UAS’	
26-06-2011	Warner van der Veer-Jehee en Paul Diepenhorst (KLM)	De mens in vliegtuigonderhoud bij KLM	
29-09-2011	Frans van Schaik (NLR)	ATM ontwikkelingen in Europa	
06-10-2011		Netwerkbijeenkomst ‘Flight testing’	

²⁶ Omdat Venrooij in de Verenigde Staten verbleef, werd zijn presentatie verzorgd door prof. Max Mulder, zijn afstudeerhoogleraar. Joost kon via een skype-verbinding de prijsuitreiking ‘op afstand’ meemaken.

24-11-2011	NVvL-prijswinnaars 2011
SPREKER	Ing. Yinor Cheung & Ing. Sorosh Shoaie (HvA)
LEZING	Feasibility study Lelystad spaceport
SPREKER	Ir. Rogier Giepman (TU-Delft)
LEZING	On transition delay with plasma actuators - PIV diagnostics, reduced order modeling and adaptive control
SPREKER	Ing. Wouter Spruijt (Inholland Delft)
LEZING	UD Fibre placement process - optimization of the TAPAS wing skin fibre placement process



DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
15-12-2011	Martin Laban Harry Brouwer Harrie Hoeijmakers (NLR)	Nieuwe voortstuwingsconcepten voor volgende generatie verkeersvliegtuigen	
16-01-2012	Michel Piers en Gerard van Es (NLR)	Veiligheid in de luchtvaart	
14-02-2012	Robert Dingemanse (PAL-V)	PAL-V project	NVvL website
19-04-2012	Thijs Komen (KLM) en Paul de Witte (DMO)	Vliegen op biobrandstof bij KLM en Defensie	NVvL website
31-05-2012	Herry Klumper (ADSE) en Wim Beukenkamp (ILT)	Veiligheidsbenadering in de luchtvaart en op het spoor – uitwisseling van ideeën	
20-09-2012	LtKol Tjebbe Haringa (CLSK)	Military test flying in the Netherlands	
18-10-2012	Dries Visser (TU-Delft)	Economic and environmental optimization of flight trajectories connecting a city-pair	



22-11-2012	NVvL-KIVI/NIRIA-prijswinnaars 2012
SPREKER	Ir. John-Alan Pascoe (TU-Delft)
LEZING	Delaminatie van gelijmde reparaties
PUBLIICATIE	NVvL website
SPREKER	Ing. Stefan van de Weerdt (Inholland)
LEZING	Gap filling technologies
PUBLIICATIE	NVvL website
SPREKER	Ing. Tom Belgers en Ing. Coen Turk (HvA)
LEZING	Redelivery centre

20-12-2012	Leo Veldhuis (TU-Delft)	Novel passive and active flow control for high lift	
17-01-2013	Fred Abbink (NLR)	Survival of the Fittest, 90 years Aeronautical RDT&E	NVvL website
14-02-2013	Pim van Santen (TU-Delft)	Aircraft certification and continued airworthiness	NVvL website
18-04-2013	Alain Garcia (ANAE)	Flying in 2050	NVvL website
22-05-2013	Jan Verbeek (ADSE)	Trends in aerospace supply chains	NVvL website
27-06-2013	Harry van Hulten (TU-Delft)	Space Expedition, a life-changing experience	

DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
26-09-2013	Harry Horlings (AvioConsult)	Analyse Faro ongeval	NVvL website
17-10-2013	Alrik Hoenkamp (Defensie)	NH90 NFH operaties aan boord van schepen	
21-11-2013		NVvL-KIVI prijswinnaars 2013	
	Ir. Donato Girolamo (TU-Delft)	Progressive damage analysis of bonded composite joints	NVvL website
	Ing. Anton Koenraadt (Inholland Delft)	Implementation of “Single Shot Curing” process on Airbus A380 Glare door-fuselage panels	
	Ing. Ivar Cuyk (HvA)	Onderzoek naar optimalisatie mogelijkheden voor de security scanner	



19-12-2013	Frank van Dalen (Fokker Technologies)	Outboard flap design: Getting on board A350XWB	
23-01-2014	Gerald Poppinga (NLR)	Ontwikkelingen en uitdagingen in de kleine onbemande vliegtuigtechnologie	
19-02-2014	Jos Wilbrink (INM)	Airspace infringements	NVvL website
17-04-2014	David Abbink (TU-Delft)	Understanding and supporting humans during vehicular control tasks: what aviation might learn from automotive	NVvL website
22-05-2014	Marten Hendriksma (CLSK)	F-35 Lightning II	
19-06-2014	Frank Kaiser (ADSE)	In-Flight entertainment and connectivity	
18-09-2014	Roeland de Breuker (TU-Delft)	Morphing technologies and their development: Are we morphing in the right direction?	

20-11-2014	NVvL-KIVI prijswinnaars 2014
SPREKER	Ir. Jan Schneiders (TU-Delft)
LEZING	Time-supersampling 3D-PIV measurements by vortex-in-cell simulation
SPREKER	Ing. Krister de Ridder (Inholland)
LEZING	Development of an enhanced classic motion drive algorithm dedicated to the approach flight phase
SPREKER	Ing. Aaron Bussue & Ing. Kriston Sorton (HvA)
LEZING	Ultrasonic verification analysis – A non-destructive way to detect composite damage



DATUM	SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
18-12-2014	Franc Buijsen (TiaT)	Non Destructive Testing NDT	
22-01-2015	Gianfranco La Rocca (TU-Delft)	Conceptual design of a passenger aircraft for aerial refueling operations	
18-02-2015	Bram Elsenaar (Stichting Historisch Museum NLR)	Door de geluidsbarrière in de jaren vijftig. De hoge snelheid windtunnels van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium	NVvL website
19-03-2015	Kol. Harold Boekholt (CLSK)	Opleiding en training vliegend personeel Defensie Helikopter Commando	
23-04-2015	Richard Cobben en Albert Entink (Fokker Aerostructures)	Fokker staart sectie voor de nieuwe Dassault Falcon 5X	
21-05-2015	Jos Wilbrink (INM)	State Safety Program	NVvL website
18-06-2015	Gerben van Baren (NLR)	Ontwikkeling van wake turbulentie separatie voor veilig en efficiënt landen	
22-10-2015	J. van Kan en W. van de Brink (NLR)	Design and testing for composite aircraft	



19-11-2015	NVvL-KIVI prijswinnaars 2015
SPREKER	Ing. Mitchel Pappot (HvA)
LEZING	The integration of drones in today's society
SPREKER	Ing. Ard-Jan de Blaeij (Inholland)
LEZING	Free-state quality inspection of non-rigid components
SPREKER	Ir. Harry Linskens (TU-Delft)
LEZING	Tether dynamics analysis and guidance & control design for active space debris removal

17-12-2015	Bert Thuis (NLR)	Automatisering t.b.v. composietfabricage van vliegtuigcomponenten	
28-01-2016	Egbert Torenbeek (TU-Delft)	We nemen (opnieuw) een schoon vel tekenpapier	
18-02-2016	Rik van Zwol (ADSE)	Militaire type certificatie '2.0'	
17-03-2016	Tjaard Sijpkens (Fokker Landing Gear)	Lezing 'Ontwikkeling van cutting edge technology voor F-35' en bedrijfsexcursie Fokker Landing Gear	
21-04-2016	John Stoop (Kindunas)	Ongevallenonderzoek: een tijdloos concept?	NVvL website

In deze bijlage met alle door de NVvL georganiseerde lezingen gedurende 75 jaar, staan verwijzingen naar bladen waar- in de lezingen zijn gepubliceerd. Het blad *Luchtvaarttechniek*, waarvan in de periode 1946-1972 meer dan 130 edities zijn verschenen, bevat de meeste van die lezingen waarvan

de titels soms afwijken van de titels van de lezingen vermeld in de aankondigingen.Verder bevatten een aantal edities van *Luchtvaarttechniek* artikelen op luchtvaarttechnisch gebied, die als lezing door anderen dan de NVvL zijn georganiseerd. De titels daarvan zijn niet in deze bijlage opgenomen.

Bijzondere aflevering van het blad Luchtvaarttechniek

Luchtvaarttechniek kent enkele afleveringen, volledig gewijd aan een bijzonder onderwerp. De editie van 24 oktober 1969 is er een van, gewijd aan de zeventigste verjaardag van prof. dr. ir. H.J. van der Maas. Voor een aantal van

zijn oud-leerlingen is dat aanleiding om hem te eren met een reeks artikelen over hun werk, welke met medewerking van de redactie van *De Ingenieur* het gehele nummer vult. Het be- treft de volgende artikelen:

AUTEUR	TITEL
Ir. P. Bergmeijer (Fokker)	Aerodynamic development of Fokker F28 wing: flap, lift dumpers and lateral control
Ir. W. Dijkshoorn (Fokker)	Planning and execution of the Fokker F28 flight tests <i>lezing gehouden op 16 januari 1969 voor de NVvL-leden</i>
Ir. C.H. Reede (KLM)	Buying the product: selection of aircraft by an airline
Dr. ir. J.L. van Ingen (TH-Delft)	On the design of airfoil sections utilizing computer graphics <i>lezing gehouden op 21 maart 1968 voor de NVvL-leden</i>
Ir. L.R. Lucassen en ir. H.J.G.C. Vodegel (NLR)	An analysis of tuft position on a helicopter rotor blade and a comparison with experiments
Prof. dr. ir. O.H. Gerlach (TH-Delft)	Aircraft performance measurements in nonsteady flight
Prof. dr. ir. J. Schijve (NLR)	Fatigue in aircraft structures
Ir. P. Kant (NLR)	Launch vehicle guidance, with particular reference to the Europa I and II rockets
Prof. ir. H. Wittenberg (TH-Delft)	Range performance of hypervelocity vehicles
Ir. J. Boel (NLR)	Over management van spuurwerk

Het nummer begint met een 'Liber Amicorum' opgedragen aan Van der Maas, geschreven door Wittenberg. Daarin wordt melding gemaakt van het afscheid van Van der Maas als hoog- leraar in de Vliegtuigbouwkunde aan de TH te Delft op 21 maart 1967. Verder staat vermeld dat ter gelegenheid daarvan op 13 juni 1969 een ornament is onthuld in de hal van het gebouw van de (toen nog) Onderafdeling der Vliegtuig- bouwkunde, dat hem door een comité onder voorzitterschap van prof. dr. ir. A. van der Neut is aangeboden, met als tekst: **dr. ir. H.J. van der Maas, hoogleraar 1940-1967, promotor van de Nederlandse luchtvaarttechniek.** De auteurs ontvangen achteraf als dank voor hun artikelen elk een door Van der Maas ge- signeerd exemplaar van het betreffende blad Luchtvaarttechniek.

Het gesigneerde exemplaar van ir. L.R. Lucassen, de eerste bij prof. Van der Maas afgestudeerde student Vliegtuigbouwkunde

'Liber amicorum',

opgedragen aan prof. dr. ir. H. J. van der Maas

Het is thans ruim twee jaar geleden dat prof. dr. ir. H. J. van der Maas op 21 maart 1967 afscheid nam als hoogleraar in de Vliegtuigbouwkunde aan de Technische Hogeschool te Delft. Ter gelegenheid van dit afscheid werd een comité gevormd onder'voorzitterschap van prof. dr. ir. A. van der Neut, dat zich ten doel stelde professor Van der Maas hulde te betuigen, onder meer door het aanbrengen van een ornamentatie met passende tekst in de entreehal van het nieuwe gebouw van de Onderafdeling der Vliegtuigbouwkunde. De nadere uitwerking van deze gedachte is, in samenwerking met het Ministerie van Onderwijs en Wetenschappen, in handen gelegd van de graficus W. Crouwel te Amsterdam. Deze kunstenaar ontwierp een fries die, overeenkomstig de in de luchtvaart gebruikelijke bouwwijze, in aluminium is uitgevoerd. De fries vertoont banen in verschillende niveaus, die herinneren aan de stroomlijnen om vliegtuigvleugels en die, symbolisch voor de lucht- en ruimtevaart, eindigen in vooruit en omhoog wijzende pijlvormen. De fries werd vervaardigd door de N.V. Lichtwerk te Hoogeveen en is - met een duide- lijke accentuering van de gegeven architectonische situatie - aangebracht rondom de antracietgrijze liftschacht in de entreehal van het gebouw van Vliegtuigbouwkunde. Op het kunstwerk, dat uitdrukking wil geven aan de waardering voor al datgene wat professor Van der Maas voor de Nederlandse luchtvaart, mede in zijn functie van hoogleraar aan de Technische Hogeschool, heeft gedaan, is de navolgende tekst aangebracht:

dr. ir. H. J. van der Maas
hoogleraar 1940 - 1967
promotor van de Nederlandse luchtvaarttechniek
Het zeer geslaagde kunstwerk is op 13 juni 1969 tijdens een korte plechtigheid in aanwezigheid van professor Van der Maas onthuld.
Het afscheid van professor Van der Maas als hoogleraar in de



Prof. dr. ir. H. J. van der Maas

Vliegtuigbouwkunde betekende geenszins een afsluiting van zijn activiteiten op het gebied van de lucht- en ruimtevaart. Als voorzitter van het Nederlands Instituut voor Vliegtuig- ontwikkeling en van het Bestuur van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium is professor Van der Maas zijn stu- vende werkracht in dienst blijven stellen van de vliegtuig- ontwikkeling en het lucht- en ruimtevaartkundig onderzoek in ons land.



Artikel 'Liber Amicorum' in *Luchtvaarttechniek* nummer 2, 1969

Bijlage 3

LUCHTVAARTTECHNISCHE
ARTIKELN IN DE INGENIEUR
(1974-1980)

(geplaatst door tussenkomst van de NvVL)

UITGAVE*	DATUM	AUTEUR	TITEL
26/86	27-06-1974	Prof. ir. H. Wittenberg (TH-Delft)	Het westeuropese korte-afstand luchtverkeer in de toekomst
40/86	03-10-1974	J.S. Smit (RLD-LVB)	Verkeersleiding in de luchtvaart
08/87	20-02-1975	Diverse auteurs	Enkele beschouwingen over de toekomst van het lucht- en oppervlakte verkeer
19/87	09-05-1975	Ir. C.K. Pasmooij (TNO, Laboratorium voor Ergonomische Psychologie)	De luchtverkeersleider in de luchtverkeersleiding
19/87	09-05-1975	Ing. D.J. Rozema (NLR)	Concorde één jaar voor indienststelling
35/87	28-08-1975	Ir. J.M. ten Have (NLR)	Eigenschappen en mogelijkheden van ‘Area Navigation’ (RNav)
35/87	28-08-1975	Ir. W. Brouwer (KLM)	Het operationele gebruik van ‘Area Navigation’ (RNav)
36/87	04-09-1975	Dr. J.H. Greidanus (Fokker VFW)	De toekomst van de europese lucht- en ruimtevaartindustrie ¹
40/87	02-10-1975	S. Grashoff (RLD-LI)	Vliegtuigwaarschuwingsapparatuur voor botsingen met terrein
05/88	29-01-1976	Ing. D.J. Rozema (NLR)	Luchtvaart en Nederland ²
05/88	29-01-1976	Mr. G.C. Klapwijk (Fokker VFW)	De ontwikkeling van de nederlandse en westeuropese vliegtuigindustrie
05/88	29-01-1976	Ir. L.J. van Ameyden (KLM)	De toekomstige vlootontwikkeling in de burgerluchtvaart
10/88	04-03-1976	Ir. H.A. Mooij M.Sc., ir. S.O.T.H. Han en ir. W.P. de Boer (NLR)	Control Configured Vehicles, een nieuwe techniek ten behoeve van het ontwerpen van vliegtuigen
15/88	08-04-1976	Ir. R.J. Schliekelmann (Fokker-VFW)	De ontwikkeling van het lijmen van metaal in de nederlandse vliegtuigindustrie
26/88	02-09-1976	Anon	De Duits-Nederlandse Windtunnel (DNW)
07/89	17-02-1977	Dr. ir. Th. van Holten (TH-Delft)	Modern onderzoek op het gebied van windenergie
09/89	03-03-1977	Dr. ir. R.J.H. Wanhill (NLR)	Titaniumconstructies in subzone verkeersvliegtuigen
27/89	07-07-1977	Eric G. Friberg en Robert S. Attiyeh (McKinsey & Company Nederland)	Toekomstmogelijkheden voor de europese luchtvaartindustrie?
42/89	20-10-1977	Ir. W.P. Koevermans (NLR)	Vluchtsimulatie met bewegende stuurhut en uitzichtnabootsing
42/89	20-10-1977	Anon	Verbeterde visuele simulatiesystemen in vluchtnabootsers, bestemd voor vliegtraining
50/89	15-12-1977	Anon	Fokker-VFW bereidt nieuwe variant van de F28 voor
17/90	27-04-1978	Ir. J.P.K. Vlegghert (NLR)	Tipwervelhinder

UITGAVE*	DATUM	AUTEUR	TITEL
22/90	01-06-1978	Prof. J.H.D. Blom (Fokker-VFW)	Veiligheid van vervoerssystemen nader beschouwd
46/90	16-11-1978	H.C. Vorhauer (RLD-LVB)	Luchtverkeersleiding
49/90	07-12-1978	Ing. D.J. Rozema (NLR)	Geavanceerde technologie leidt tot geluidsarm vliegtuig
08/91	22-02-1979	Ir. E. Torenbeek (TH-Delft)	Succes en mislukking in de vliegtuigbouw
14/91	05-04-1979	Ing. Tj. Hoekstra, ing. R. Fang, ir. C. Leijnse en ir. L.T. Renirie (NLR)	De bepaling van operationele limieten voor het gebruik van helikopters aan boord van schepen
20/91	17-05-1979	J. Keulen (KLM)	Het Omega navigatiesysteem in de burgerluchtvaart
34/91	23-08-1979	Ir. E. Obert (Fokker-VFW)	De superkritieke vleugel
46/91	15-11-1979	Ir. C.H. Reede (KLM)	Vernieuwing van KLM Europavloot in de jaren tachtig
47/91	22-11-1979	Dr. ir. Th. van Holten (TH-Delft)	Perspectieven voor windenergie(?)
51-52/91	20-12-1979	Ing. D.J. Rozema (NLR)	Fokker en de civiele vliegtuigbouw in de jaren tachtig
02/92	10-01-1980	Ir. Y.M.D. Kentie (RLD-LT)	Het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen
15/92	10-04-1980	Dr. R.J.H. Wanhill, ir. W.G.J. ‘t Hart en ir. W. van der Hoeven (NLR)	Ontwikkelingen van constructiematerialen voor vliegtuigen
40/92	02-10-1980	Ir. F.J. Abbink (NLR)	Avionica-systemen in verkeersvliegtuigen

• nummer/jaargang De Ingenieur



¹ Reactie van de auteur op een uitspraak van Allen Greenwood (voorzitter AICMA en vice-voorzitter van British Aerospace Corporation).

² Naar aanleiding van een symposium georganiseerd op 18 september 1975 door de Vliegtuigbouwkundige Studievereniging ‘Leonardo da Vinci’.

Bijlage 4

DOOR DE NVvL
GEORGANISEERDE EXCURSIES

LT = Luchtvaarttechniek

PLAATS	DATUM	EVENEMENT	PUBLICATIE
Schiphol	24-11-1948	Excursie naar het Laboratorium en Werkplaats KLM	
Amsterdam	07-11-1950	Filmvertoning in het NLL-gebouw:	
		Faster than sound	
		Tussen gisteren en morgen (KLM)	
		Conquête de l’Air	LT 1951, blz. L12
Schiphol	10-12-1952	Excursie naar de Fokkerfabrieken	LT 1953, blz. L19
Soesterberg	24-03-1956	Bezoek aan het Nationaal Luchtvaart Geneeskundig Centrum	
Schiphol	29-04-1961	Excursie naar de DC-8	
Schiphol	1967	Excursie Koninklijke Nederlandse Vliegtuigenfabriek Fokker	
Noordoostpolder	20-09-1968	Excusie naar NLR in de Noordoostpolder	
Schiphol	18-04-1969	Excursie naar Schiphol, bezichtiging luchtverkeersbeveiligingsinstallaties	
Delft	20-03-1970	Excursie naar de Technische Hogeschool afdeling Vliegtuigbouwkunde te Delft	
Schiphol	29-10-1970	Excursie KLM	
Soesterberg	23-04-1971	Excursie naar het Nationaal Luchtvaartgeneeskundig Centrum	
Geldrop	14-04-1972	Excursie naar Philips	
Schiphol	13-04-1973	Excursie naar KLM IERA	
Schiphol	23-04-1974	Excursie naar de motorenwerkplaats en de proefbanken van de KLM	
Nieuw Milligen	25-04-1975	Excursie naar CRC/SOC/MILATCC	
Schiphol	20-11-1975	Een bezoek is gebracht aan de vliegsimulatieafdeling van de KLM op Schiphol, waar inleidingen zijn gegeven door J. A. Giel and G. Wezel	
Enschede	23-04-1976	Excursie samen met de Nederlandse Vereniging voor Ruimtevaart, een bezoek is gebracht aan het Internationaal Instituut voor Luchtkaartering en Aardkunde (ITC). Inleidingen zijn gegeven door ir. F. J. L. H. Corten (data-collection with aircraft) en ir. S.A. Hempenius (data-collection with satellites)	
Schiphol	24-09 en 08-10-1976	Excursie naar de Luchtverkeersbeveiliging van de RLD. De inleiding is gegeven door F. Kramer (RLD)	
Marknesse	27-04-1979	Excursie naar de Duits-Nederlandse Windtunnel (DNW) en de akoestische windtunnels en de laboratoria voor ruimtevaartonderzoekingen van het NLR	
Schiphol, Amstelveen	08-05-1981	40-jarig bestaan van de NVvL, een aantal semi-technische excursies bij KLM, Fokker en RLD gevolgd door een diner in het KLM-hoofdkantoor	
Schiphol	22-03-1984	Excursie F-16 productielijn bij Fokker	
Schiphol	27-04-1991	Excursie in het kader van 50-jarig jubileum van de NVvL naar Schiphol	

PLAATS	DATUM	EVENEMENT	PUBLICATIE
Valkenburg	10-04-1992	Excursie naar het Marine Vlieggkamp Valkenburg	
Woensdrecht	14-04-1994	Excursie naar Fokker Aircraft B.V. bedrijf ELMO, Fokker Aircraft Services B.V. en het Depot Mechanisch Vliegtuigmaterieel en Straalmotoren van de Koninklijke Luchtmacht op de vliegbasis Woensdrecht	
Köln, Duitsland	14-03-1996	Excursie naar de Europese Transone Windtunnel (ETW) in Köln, Duitsland	
Enschede	13-12-1996	Excursie naar het “International Institute for Aerospace and Earth Sciences” (voorheen “International Training Centre for Aereal Survey-ITC”), Enschede, samen met de Nederlandse Vereniging voor Ruimtevaart (NVR)	
Woensdrecht	22-04-1998	Excursie van KIVI, Afd. Defensie Technologie, naar Depot Mechanisch Vliegtuigmaterieel en Straalmotoren, KLu, Woensdrecht.	
		Eén van de presentaties ging over: “Overview fatigue load monitoring RNLAF F-16 fleet”, door ir. D.J. Spiekhout (NLR)	
Hoogeveen	17-06-1999	Excursie naar Stork Aerospace Fokker Special in Hoogeveen	
Papendrecht	27-04-2000	Excursie naar Stork Fokker Aerostructures	
De Kooy	18-04-2001	Bezoek aan de Groep Maritieme Helicopters	
Papendrecht	30-10-2003	Excursie naar de GLARE fabriek van Stork Fokker Aerostructures	
Hoogeveen	25-03-2004	Rondleiding bij Stork Fokker AESP	
Eindhoven	15-04-2004	Excursie naar de militaire vliegbasis Eindhoven	
Lomm	27-05-2004	Bedrijfsbezoek aan ELDIM	
Schiphol	31-03-2005	Excursie naar de KLM Engine Services en Shop	
Nijverdal	28-04-2006	Excursie naar Ten Cate Advanced Composites BV	
Geldrop	26-04-2007	Excursie naar Stork Special Products Aerospace	
Marknesse	01-11-2007	Bezichtiging van de DNW-LLF	
Almelo	19-06-2008	Excursie naar Aeronamic	
Woensdrecht	15-04-2009	Bezoek aan LCW	
Marknesse	02-10-2014	Bedrijfsbezoek aan NLR en DNW-LLF (Flevoland)	

Bijlage 5

NATIONALE SYMPOSIA
GEORGANISEERD DOOR DE NVvL

21 februari 1948 - Hélicoptère-Congress¹ LT = Luchtvaarttechniek

SPREKER	LEZING
Dr. J.A.J. Bennett	Modern helicopter-research
Jhr. Kol. P.J. Six	Het hefschroefvliegtuig van Ir. von Baumhauer
Ir. L.L.T. Huls (NIV)	Overzicht over de ontwikkeling en problemen van het Hefschroefvliegtuig

10 december 1958 - Symposium: Beproeving Fokker F27 “Friendship” LT = Luchtvaarttechniek

SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
Ir. T. van Oosterom (NLL)	Het instrumentarium voor de vliegproeven met de Fokker F27 “Friendship”	LT 1959, blz. L13
J.H.D. Blom (Fokker)	Vliegervaringen met het Fokker-verkeersvliegtuig F27 bij sterke ijsafzetting	LT 1959, blz. L23
Dr. J.H. Greidanus (Fokker)	Het spectrum der mechanische trillingen in de F27	LT 1959, blz. L28

2 mei 1959 - Symposium: Afdeling Luchtvaartwetenschappen

SPREKER	LEZING
Dr. M. A. Bouman (RVO-TNO)	Gehoorsbeschadiging door lawaai en de bescherming daartegen
Ir. G.Y Fokkinga (NLL)	Methoden voor het meten op afstand
Ir. J. Geertsma (Ruimtevaart-redacteur Avia-Vliegwereld)	Het re-entry probleem in de ruimtevaart

23 april 1960 - Symposium: Afdeling Luchtvaartwetenschappen “Afstand – Tijd – Ruimte”

SPREKER	LEZING
Ir. J. Luymes (KLM)	Jet age
Dr. M.P. Lansberg	Physiologische adaptieverschijnselen in lucht- en ruimtevaart
Ir. dr. J.M.J. Kooy	Waar is de maan van Venus gebleven

4 november 1961 - Symposium: Afdeling Luchtvaartwetenschappen²

SPREKER	LEZING
Prof. ir. H. Wittenberg (THD)	De ontwikkeling van V-STOL vliegtuigen
Prof. dr. P.M. van Wulfften Palthe	Enkele experimentele gegevens betreffende het isolatie-phenomeen
Prof. dr. ir. J.L. Bordewijk	Communicatie met behulp van satellieten.

¹ Gezamenlijke bijeenkomst met de VSV ‘Leonardo da Vinci.
² gezamenlijke bijeenkomst met de Nederlandse Vereniging voor Ruimtevaart ook de jonge Nederlandse Vereniging voor Raketonderzoek en de Nederlandse Vereniging voor Luchtvaartpublicisten.
³ In samenwerking met de afdeling Ruimtevaart van de KNVvL.

6 april 1963 - Symposium: Afdeling Luchtvaartwetenschappen Oriënteringsprobleem

SPREKER	LEZING
Ir. F.E. Douwes Dekker (NLR)	Oriëntatie in de vlucht
Dr. Roy G. Kelly	Orientation in space
Dr. J. Hoogerheide (NLGC)	Zintuigelijke oriëntatie

9 januari 1965 - Symposium Afdeling Luchtvaartwetenschappen

SPREKER	LEZING
Ir. L.R. Lucassen (NLR)	Aerodynamische aspecten van de hefschroef
Em. Kol. E. De Vries (Vliegerarts)	Medische problemen inzake het vliegen op grote hoogte

1 oktober 1966 - Symposium ter gelegenheid van 25 jaar NVvL (Schiphol)

SPREKER	LEZING
Ir. H.C. van Meerten	De vliegtuigindustrie nu en in de naaste toekomst
Prof. ir. H Wittenburg	Het luchtvaartonderzoek
Ir. J. Luymes	Het luchtverkeer nu en in de naaste toekomst
S. de Mul	Inleiding over het nieuwe verkeersgebied van de luchthaven Schiphol

17 januari 1970 - Symposium over de Astronomische Nederlandse Satelliet³

SPREKER	LEZING
Drs. W. Bloemendal	Inleiding
Ir. C. Kramer	Algemene beschrijving satelliet
Dr. R.J. van Duinen	Het ultra-violet experiment
Ir. P. van Otterloo	Standregelsysteem en on board computer
Ir. L.J.W. van Loon	Energievoorziening communicatiesysteem
Ir. J.H. de Koomen	Constructie, thermische systeem test programma

28 februari 1974 - Lezingenserie over het Mammoet-vliegtuig NVvL-JB = NVvL-jaarboek

SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
Prof. ir. H. Wittenberg (TH-Delft)	Some considerations on the design of very large aircraft	NVvL-JB 1974
Ir. J.C. van der Sluis (TH-Delft)	The nuclear propelled aircraft	NVvL-JB 1974
Ir. W.P. de Boer en ir. H.A. Mooij (NLR)	Vliegeigenschappen van zeer grote subzone transportvliegtuigen in de naderingsvlucht	NVvL-JB 1974
Ir. F.T. Segers (Hoofd Plangroep 2e Nationale Luchthaven)	Airport planning	

25 april 1980 - Symposium on Developments in Avionics

O.a. over de avionica-systemen in de Airbus A.310, de Boeings B 757/767 en de Fokker F29. Verder kwam de algemene tendens in de avionica aan de orde, alsmede de operationele en onderhoudsaspecten.
--

14 mei 1982 - Symposium: Kwaliteitszorg in de Luchtvaart en Ruimtevaart⁴

SPREKER	LEZING
Dr. ir. B. Veen (AKZO R&D)	Begrippen en definities zoals gebruikt bij kwaliteitsborging
Ir. Th. Leeman (RLD)	Kwaliteitszorg zoals gezien door de certificerende instantie
M.J.A. Vink (ESA/ESTEC)	Kwaliteitszorg in de ruimtevaart
Ir. D.S.P. Biekart (Fokker BV)	Kwaliteitszorg in het vliegtuig nieuwbouwproces
H.B. Rouws (Fokker BV)	Kwaliteitszorg in de ruimtevaart industrie
Ir. G.F.J.A. van Gestel (DAF-Special Products)	Kwaliteitszorg in de toeleverende bedrijven
Ing. J.A. Moll (KLM)	Kwaliteit zorg door het onderhoud van civiele vliegtuigen
Maj. Ing. R. Hilverdink	Invoering van ‘self-control’ bij het onderhoud van militaire vliegtuigen

6 mei 1983 - Symposium: Oriëntering op CAD/CAM met het oog op het belang voor de Nederlandse vliegtuigontwikkeling⁵

13 april 1984 - Symposium: Luchtvaartmeteorologie⁶

SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
Ir. H. Haverdings (NLR)	Windshearonderzoek op het NLR	NLR MP 84027 U
J. Kastelein (KNMI)	Luchtvaartmeteorologie - Het internationale systeem van voorzieningen	
H.R.A. Wessels (KNMI)	Ontstaan en oplossen van mist	
Ir. T.H.M. Hagenberg (NLR)	Ontwikkelingen op het gebied van luchtverkeers-leidingssystemen en de relatie met meteorologie	NLR MP 84029 U
H. Zeedijk (KLM Helikopters)	De betekenis van het weer voor een helikopter operatie	
Prof. ir. F.J. Abbink (NLR)	Vliegen in weerwil van het weer	NLR MP 84021 U
Ir. J.E. Rozema (KLM)	Weer en maatschappij	



26 april 1985 - Symposium: Recente ontwikkelingen op aerodynamisch gebied⁷

25 april 1986 - Symposium: Developments in aerospace production and maintenance⁸

SPREKER	LEZING
G. van Kalsbeek (Fokker)	Onderhoudbaarheid. Een voortdurende ontwikkeling
W.H.M. van Dreumel (TH-Delft)	Moderne vezelversterkte materialen inde vliegtuigbouw
H. Timmerman (Fokker)	Kabelboomproductie – Automatisering
F.J.L. Peeraer (DAF-SP)	Onderstelproductie en - revisie
L. Masy (FN Motor afd.)	Motoronderhoud
A.J. Lamboo (KLM)	Vliegtuigexterieur-onderhoud
A. Kwakernaak (Fokker)	Vliegtuigbouw. Van ambacht tot procesindustrie

24 april 1987 - Symposium: Unconventional aircraft concepts⁹

SPREKER	LEZING
Roy H. Lange (Lockheed)	Survey of unconventional design concepts
Samuel M. Dollyhigh (NASA)	Advanced technology and unconventional aircraft concepts
Dr. W.B. Herbst (MBB)	Delta-Canard
Dr. R.K. Nangia (Consulting Engineer)	Forward swept wings & application in high aspect ratio aircraft configurations
Dr. Manfredo Chiarvetto (Rinaldo Piaggio)	P-180 Avanti, story of a project
Dr. Julian Wolkovitch (ACA-Industries)	A second look at the joined wing



29 april 1988 - Symposium: Certificatie van vliegtuigen¹⁰

SPREKER	LEZING
Ir. J.F. van der Spek (RLD)	Rol overheid bij certificatie
Ir. A.J. Ovaa (Fokker Aircraft B.V.)	Vaststelling certificatiebasis: een afwegingsproces, waarbij de veiligheid zwaar weegt
B.L. Perry (CAA)	The certification of safety critical digital systems for civil aircraft
Ir. H. Tigchelaar (RLD)	Certificatie in de praktijk: RLD-ervaring met de Fokker F28 Mk 1000
Ing. W.H.A.R. Willemse (Fokker Aircraft B.V.)	Water spray characteristics of the Fokker 50 and Fokker 100
Ir. D.F. Volkers (Fokker Aircraft B.V.)	Certification of aircraft in icing conditions
Ir. K.W. Vegter (Fokker Aircraft B.V.)	Sterktebeproeving t.b.v. de certificatie van vliegtuigconstructies (Fokker 100)
Ir. H. Vlieger (NLR)	Statische en damage tolerance beproeving van het Fokker 100 stabilo
Ing. P.P. Meegdes (KLM)	Continued airworthiness certification aspects



25 april 1989 - Symposium: Bij de HTS Haarlem: Hoger luchtvaarttechnisch onderwijs in Nederland - Ontwikkelingen en problemen

NVvL-JB = NVvL-jaarboek

SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
Prof. ir. H. Wittenberg en Prof. ir. E. Torenbeek (TU-Delft)	Ontwikkelingen van luchtvaarttechnisch onderwijs aan de Technische Universiteit Delft na 1945	NVvL-JB 1988, 1989
Ir. P.J.L.M. van der Zanden en Ir. M.F. Eikelboom (HTS Haarlem)	De opleiding aan de HTS-Haarlem	NVvL-JB 1988, 1989
	Het luchtvaarttechnisch onderwijs in Nederland	
Ir. KA. Moulijn (HTS Haarlem)	Van ontwerp tot product. Trefwoord: Integratie	NVvL-JB 1988, 1989

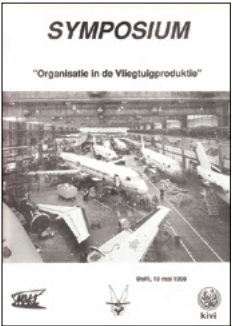
⁴ NVvL, NVR.
⁵ Samen met de VSV ‘Leonardo da Vinci’.
⁶ Samen met de VSV ‘Leonardo da Vinci’.
⁷ Samen met de VSV ‘Leonardo da Vinci’.
⁸ Samen met de VSV ‘Leonardo da Vinci’.
⁹ Samen met de VSV ‘Leonardo da Vinci’.
¹⁰ Samen met de VSV ‘Leonardo da Vinci’.

3 mei 1989 - Symposium: Constructie- en fabricagetechnieken in vezelversterkte kunststoffen (V.V.K.) in de vliegtuig-, scheeps- en werktuigbouwkunde¹¹

SPREKER	LEZING
Ir. J.H.A. Peeters (CPM-TNO)	Een inleiding in vezelversterkte kunststoffen
Ir. E. Broeksema (Philips PMF)	De fysische eigenschappen van V.V.K.
Ir. A.J. Ingen Housz (UT)	Werktuigbouwkundige V.V.K.-toepassingen
Ir. J. Olthoff (NLR)	Ontwerptechnieken voor dunwandige V.V.K. schaalconstructies
Ir. E. Spronk (KICK design BV)	Toepassing V.V.K. in nieuwe concepten
Ir. C.J. Vernooij (Fokker Aircraft BV)	CFRP (Carbon Fibre Reinforced Plastics)-toepassingen in de civiele vliegtuigbouw: Verwachting en werkelijkheid
Ir. H.G. Scholte (TU-Delft)	Scheepsbouwkundige V.V.K.-toepassingen
Ir. T.N. Bosman (KM)	Schokbestendigheid van GVP-rompconstructie van mijnenbestrijdingsvaartuigen
Ir. L.G. Meyers (TU-Delft)	Nieuwe matrixmaterialen en hun mogelijke toepassingen

18 mei 1990 - Symposium: Organisatie in de vliegtuigproductie¹²

SPREKER	LEZING
Drs. G.J. Pronk (Fokker Aircraft BV)	Enige karakteristieken van de civiele vliegtuigmarkt
Prof. ir. J. in 't Veld (TU-Delft)	Inleiding op productie-organisatie
Ir. D. Slager (Fokker Aircraft BV)	Invloed van enige ontwerpaspecten op productie
Ing. H. Houthuijsen (Fokker Aircraft BV)	Logistieke problemen bij de onderdelenaanmaak
R.L. Lewis (McDonnell Douglas)	MD-11 Program organization in aircraft production
D.I. Bausor (Airbus Industrie)	Assembling Europe's biggest baby: The Airbus
J. Berger (Boeing Commercial Airplane Company)	Boeing handling of customer configuration changes on the 747-400



26 april 1991 - Symposium: De toekomst voor Nederland in de luchtvaart (ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van de NVvL)

SPREKER	LEZING
Ing. F.J. Sterk (NVvL)	Vijftig jaar NVvL: Een terugblik
Prof. ir. H. Wittenberg (TU-Delft)	Voorspelde en werkelijke ontwikkelingen in de verkeersluchtvaart ('61-'91)
Dr. R. den Besten (NVLS)	De toekomst van Schiphol. Groeien binnen grenzen
Ir. J.P.F. de Koning (RLD-LVB)	Ontwikkelingen in de Europese luchtverkeersbeveiliging
Ir. H.N. Wolleswinkel (RLD-LI)	Toekomstverwachting RLD, Luchtvaartinspectie
Ir. C. den Hartog (KLM)	De luchtvaart en de KLM: Verleden en toekomst
Ir. M. van der Veen (Fokker Aircraft)	Toekomstverwachtingen Fokker
Kol. ir. R.J. Merison (Min. van Defensie)	Toekomstverwachtingen militaire luchtvaart
Dr. ir. B.M. Spee (NLR)	Toekomstverwachtingen NLR
Ir. P.J.L.M. van der Zanden (Hogeschool Haarlem)	Ontwikkelingen in het vliegtuigbouwkundig Hoger Technisch Onderwijs
Prof. dr. ir. Th. de Jong (TU-Delft)	Toekomstverwachtingen faculteit der Luchtvaart- en Ruimtevaarttechniek TU-Delft



8 mei 1992 - Symposium: De menselijke factor in de luchtvaart. Human factors in aeronautics¹³

SPREKER	LEZING
Prof. C.J. Snijders (Erasmus/TU-Delft)	Inleiding over de ergonomie in de luchtvaart
M. Simons (NLRGC)	Het effect van het cabine-mileu op het functioneren en het welzijn van vliegend personeel
A. Kuipers (ESTEC)	Desoriëntatie bij jachtvliegtuig
Dr. W. Bles (IZF-TNO)	Lucht- en ruimteziekte
Ir. R.J.A.W. Hosman (TU-Delft)	Waarneming door de vlieger van vliegtuig- en simulatorbeweging
P.A. Verbaarschot (Fokker)	Mens-machine aspecten in de Fokker 100
P. Antersijn & M. Verhoef (KLM)	Crew management
Drs. P.G.A.M. Jorna en ir. R.N.H.W. van Gent (NLR)	Human factors in de cockpit



16 april 1993 - Mini symposium on aircraft noise abatement

NVvL-JB = NVvL-jaarboek

SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
A. Joustra (Fokker)	Fokker 100 Competition-induced noise design	
Ir. J.B.H.M. Schulten (NLR)	Propellergeluid	NVvL-JB 1993
Ir. E.J. Kors (Fokker)	Registratie en Evaluatie van Fly-over noise Fly-over-noise - Test and evaluation	NVvL-JB 1993
Drs. E.H. Waterman (Fokker)	Anti-geluid experimenten in de Fokker 100	
Ir. E.A.F.A. Demmenie en H.M.M. van der Wal (NLR)	Experimenteel onderzoek naar cabinegeluid	
Dr. S. Sarin & A. Kwakernaak (Fokker)	Perfolin als geluiddempend materiaal	

1 juli 1994 - Jubileumsymposium: Nederland 75 jaar luchtvaartland
Fokker - KLM - NLR: (75+25) Jaar technische ontwikkeling in de burgerluchtvaart in Nederland

SPREKER	LEZING
Prof. ir. H. Wittenberg (TU-Delft)	Grepën uit de Nederlandse luchtvaarthistorie en een blik in de toekomst
Prof. ir. J.W. Slooff (NLR)	Aerodynamica - Kennis, ontwikkeling en toepassing
Dr. ir. G. Bartelds (NLR) en Ir. P.A. van de Schee (Fokker)	Vliegtuigconstructies: een ontwikkelingsproces
Prof. ir. E. Obert (Fokker)	Vliegtuigontwikkeling en vliegtuigbeproeving bij de Koninklijke Nederlandse Vliegtuigfabriek Fokker NV.
Ir. Th. van Bijleveld (Fokker)	Productie van vliegtuigen in Nederland
Ir. H. Benedictus (KLM)	Vliegtuigoperaties
Ir. T. van der Velde (KLM/NIVR)	Ontwikkeling vliegtuigonderhoud



¹¹ NVvL, KIVI, NIRIA en studentenverenigingen van Technische Universiteiten.

¹² Georganiseerd door NVvL, KIVI en de VSV 'Leonardo da Vinci'.

¹³ NVvL-NVvLG-VSV 'Leonardo da Vinci'.

19 april 1996 - 21st-Century Acoustics ...will the sound of the future be silence?¹⁴

SPREKER	LEZING
(NN) MacDonnell Douglas	Helicopter Noise Reduction
Ir. G. Bekebrede (NLR)	Trends in aircraft noise research
Ing. H.W. Veerbeek (NLR)	Midlife update global development of airport environmental monitoring systems
Ir. O.M.J. Ritchi (Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs B.V.)	Sound insulation application in housing near airports
Drs. J. Krul (Amsterdam Airport Schiphol)	Noise abatement near Schiphol
Ir. F. van Heygen (Bose European Headquarters)	Acoustic noise cancelling
Ir. J.W. Pulles (RLD)	Dutch green aircraft intelligence
Dr. H.H. Brouwer (NLR)	The aircraft as noise source



18 oktober 1996 - Plannen voor landingssystemen in Nederland¹⁵

SPREKER	LEZING
M. Deul, Ir. J. Kamphuis (RLD-LVB)	Afwegingsproces
Ir. E.B. de Boer (NVLS)	De invloed van de navigatiestructuur (met name ILS Cat. III) op het milieu
A. Kleinjan (KLM)	De situatie met betrekking tot de Multimode Receiver
H. Vonk (Martinair)	De opinie van de Chartermaatschappijen en de Regionale Luchtvaartmaatschappijen
Ir. O.B.M. Pietersen en ing. F. Klinker (NLR)	Modellering van de invloed van bebouwingsreflecties op ILS

25 maart 1999 - De Nederlandse Luchtvaartindustrie Milleniumproof?¹⁶

SPREKER	LEZING
Dr.ir. B.M. Spee (NLR)	De Europese dimensie in de luchtvaarttechnologie
Ir. H.J.D. Reijnen (Airbus Industrie)	Het Airbus A3XXX-project
Ir. P.H. de Saint Aulaire (Randstad Polytechniek Aerospace)	Aerospace flex-arbeid na 2000
Ing. H. de Groot (ADSE)	Het succes van de luchtvaarttechnische ingenieursbureaus
J.K. Veenstra (VSV Sipke Wynia)	Internet in vogelvlucht
Dr.ir. G.J.N.E. de Vlieger (Eldim B.V.)	Luchtvaartindustrie en het MKB
Ir. C.J. Berends van Loenen (Fokker Aviation)	Fokker Aviation



31 januari 2002 - Maatschappelijke toepassingen ruimtevaart; navigatie en remote sensing¹⁷

NVvL-JB = NVvL-jaarboek

SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
Ir. D. de Hoop (NIVR)	Ruimtevaart in Nederland	NVvL-JB 2002
Drs. H.P.J. Veerman (NLR)	Demonstration of satellite based navigation for civil aviation	NVvL-JB 2002
Dr. G. van der Burg (Geomatica Business Park)	Integratie van remote sensing binnen de operationele & commerciële geo-informatievoorziening	NVvL-JB 2002

20 februari 2003 - Satelliet navigatie nu en in de toekomst - Nieuwe ontwikkelingen en toepassingen¹⁸

NVvL-JB = NVvL-jaarboek

SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
Ir. P. Dieleman (NLR)	GALILEO – Developing a European satellite navigation system	NVvL-JB 2003
Em. prof. ir. Jac. A. Spaans (Ned. Inst. Voor Navigatie)	Verwachte ontwikkelingen in satellietnavigatie tot 2015 PPT presentation: Satellite Navigation Perspective	NVvL-JB 2003
Ir. J. Samson (NLR)	Benefits of GPS plus Galileo for applications of satellite navigation	NVvL-JB 2003

26 februari 2004 - De Nederlandse DELTA Soyuz-missie naar het internationale ruimte-station ISS met de Nederlandse astronaut André Kuipers¹⁹

NVvL-JB = NVvL-jaarboek

SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
Ir. D. de Hoop (NIVR)	Nederlandse Soyuz-missie DELTA naar het ruimtestation ISS met André Kuipers	NVvL-JB 2004
Ir. J.P.B. Vreeburg (NLR)	Experimenten in DELTA; een overzicht	NVvL-JB 2004
Ir. Z. Pronk (NLR)	Dutch Soyuz Mission DELTA; operationele aspecten	NVvL-JB 2004

19 mei 2005 - Infrastructuur en toepassing van Satelietnavigatie²⁰

NVvL-JB = NVvL-jaarboek

SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
Ir. P. Dieleman (NLR)	Introductie GNSS, EGNOS en Galileo	NVvL-JB 2005
Drs. H.P.J. Veerman (NLR)	Vliegproeven voor EGNOS kwalificatie	NVvL-JB 2005
Ir. F.J.P. Wokke (NLR)	Galileo verificatie: systeem en missie aspecten	NVvL-JB 2005
Dr. H.W. Jentink (NLR)	SPADES: nauwkeurig afleveren van lading met een parachute en satellietnavigatie	
Dr. ir. F.J. van Schaik (NLR)	Satellietnavigatie als enabler voor toekomstige Air Traffic Management concepten	NVvL-JB 2005
Ir. P. Dieleman (NLR)	NLR ambities in satellietnavigatie	NVvL-JB 2005

24 maart 2011 - NH90 symposium t.g.v. 70-jarig bestaan NVvL te Gilze Rijen
NH90: Innovatie ter vergroting van de inzetbaarheid en concurrentiekracht¹⁴

SPREKER	LEZING
Vice-admiraal Matthieu Borsboom (Commandant Zeestrijdkrachten) (Keynote spreker)	Innoveren in het maritieme belang
Kol. Ir. Jan Verhulst	Overzicht NH90
Erik Paul Scheeren (Fokker Aerostructures)	Stork Fokker, NH90 internationale samenwerking en Fokker bijdrage
Ir. Tjaard Sypkes (Fokker Landing Gear BV)	Fokker SP, NH90 composiet onderstel ontwikkeling



¹⁴ Georganiseerd door de VSV ‘Sipke Wynia’, Hogeschool Haarlem, ondersteund door de NVvL.

¹⁵ Georganiseerd samen met het Nederlands Instituut voor Navigatie (NIN).

¹⁶ Georganiseerd door de VSV ‘Sipke Wynia’, Hogeschool Haarlem, ondersteund door de NVvL.

¹⁷ Gezamenlijk initiatief van NVvL en NVR.

¹⁸ gezamenlijke bijeenkomst van NVvL en NVR.

¹⁹ gezamenlijke bijeenkomst van NVvL en NVR.

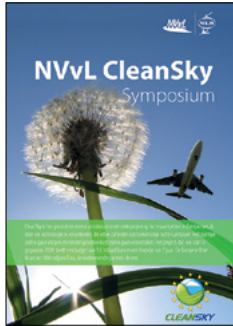
²⁰ gezamenlijke bijeenkomst van NVvL en NVR.

> VERVOLG

SPREKER	LEZING
Ruud Kleinendorst (NEDAERO)	Avionica ontwikkeling NH90
Ir. Michel Peters (NLR)	NLR RDT&E en OT&E voor de NH90
Prof. Dipl.-Ing. Georg Eitelberg (DNW)	NH90 Windtunnelbeproeving in de DNW
Commodore Chris James Lorraine (MLA)	MLA Certificatie NH90
Commodore Theo ten Haaf (Defensie Helikopter Commando)	Introductie NH90 into service

13 maart 2012 - Symposium CleanSky

SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
Eric Dautriat (JU)	CleanSky programme	NVvL website
Peter Kortbeek (Fokker Aerostructures) en Dr. ir. Johan Kos (NLR)	Smart flaps for smart fixed wing aircraft	
Arnt Offringa (Fokker Technologies) Irene Fernandez Villegas (TU-Delft) ing. Henri de Vries (NLR)	Eco Design: Greener materials and processes	
Tahira Ahmed (Airborne) en ir. Joost Hakkaart (NLR)	Low-noise rotor blades for green rotorcraft	NVvL website
Sido Kermans (Aeronamic), ir. Wilfred Rouwhorst en ir. Alte de Boer (NLR)	Green Continuous Descent Operations and low-weight starter generators for green operations	NVvL website
Dr. Michel van Eenige (NLR)	Evaluating new technologies	



14 maart 2013 - NVvL Single European Sky ATM Research Symposium

SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
Florian Guillermet (Deputy Executive Director Operations & Programme, SJU)	SESAR Programme status (Keynote on SESAR)	NVvL website
Jacqueline Prins (Deputy Director Civil Aviation, Ministry of Infrastructure and Environment)	Ministry of Transport on SESAR	NVvL website
Ad Rutten (COO of Schiphol and Chairman ACI Europe)	Airport Collaborative Decision Making	NVvL website
Drs. ing. Peter Hartman (President/CEO of KLM and Vice-Chairman ACARE)	The airline perspective	NVvL website
Commodore Chris Lorraine (Director MLA)	SES/SESAR and the military; the military perspective	NVvL website
Dr. ir. Paul Riemens (CEO LVNL and Chairman ExCom CANSO)	Air Traffic Control	NVvL website



Linksboven: Lezing van Peter Hartman (KLM)

Rechtsboven: Toehoorders in de zaal

Linksonder: De sprekers voor de pauze: v.l.n.r. Chris Lorraine, Peter Hartman, Florian Guillermet, Paul Riemens, Jacqueline Prins, Fred Abbink

Rechtsonder: De sprekers na de pauze: v.l.n.r. Jac Jansen, Michel Peters, Floortje Hanneman, Ricky Curran, Fred Abbink



> VERVOLG

SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
Lt.-Gen Ret Jac Jansen (Director MUAC)	MUAC - A passion for performance - From SESAR development to deployment	NVvL website
Drs. Floortje Hanneman (Director-Weather KNMI)	Meteorological services, now and in the SESAR era	NVvL website
Ir. Michel Peters (CEO of NLR)	SESAR NL(R) status	NVvL website
Prof. Ricky Curran (TU-Delft)	University research	NVvL website

20 maart 2014 - NVvL mini-symposium ‘Human-in-the-loop’ simulatie: ontwikkelingen en uitdagingen

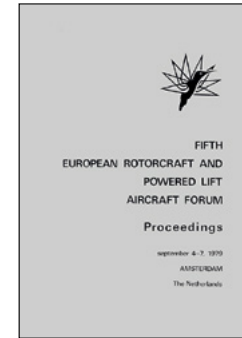
SPREKER	LEZING	PUBLICATIE
Prof. Max Mulder (TU-Delft)	Flight simulation; fundamental research and new developments (Keynote lecture)	NVvL website
Drs. Harrie Bohnen (NLR)	Trends in training en simulatie	NVvL website
Drs. Rolf Zon (NLR)	Human- in- the loop simulatie bij het NLR	NVvL website
Drs. Marian Schuver-Blanken (LVNL)	ATC training en simulatie bij LVNL - nu en in de toekomst	NVvL website
Herman Hello (KLM)	KLM training en simulatie	NVvL website
Kol. Robert Adang (Klu)	Simulatie in Luchtmacht 3.0: Inzet van simulatie voor training van vliegers.	NVvL website



Bijlage 6

DOOR DE NVvL GEORGANISEERDE INTERNATIONALE SYMPOSIA GEHOUDEN IN NEDERLAND

DATUM	SYMPOSIUM	PLAATS
24-29 september 1956	Tweede Europees Congres voor Luchtvaarttechniek ¹	Scheveningen
28 augustus - 2 september 1972	8th ICAS-congres	Amsterdam
28-31 augustus 1979	5th European Rotorcraft Forum (ERF)	Amsterdam
4-7 september 1984	10th European Rotorcraft Forum (ERF)	Den Haag
28 september - 2 oktober 1987	18th SFTE Symposium	Amsterdam
12-15 september 1989	15th European Rotorcraft Forum (ERF)	Amsterdam
25-26 oktober 1993	Looking Ahead, International Symposium on Head Up Display Enhanced Vision Virtual Reality ²	Amsterdam
9-10 mei 1994	7th Symposium van de Society of Flight Test Engineers (SFTE) European Chapter	Aviodome, Amsterdam Airport
4-7 oktober 1994	20st European Rotorcraft Forum (ERF)	Amsterdam
25-26 april 1995	Crossing Borders - International Cooperation in Aerospace ³	Delft
16-17 mei 1995	International Forum on Turbine Powered Simulation	Noordoostpolder
30 oktober - 1 november 1995	Symposium Making it Real	Delft
20-22 oktober 1997	10th CEAS European Aerospace Conference 'Free Flight' ⁴	Amsterdam
5-6 november 1997	Fist CEAS-ASC Workshop Windtunnel testing in aeroacoustics	Noordoostpolder
21-23 juni 1999	11th Symposium van de Society of Flight Test Engineers (SFTE) European Chapter ⁵	Delft
26-29 september 2000	26th European Rotorcraft Forum (ERF)	Den Haag
28-30 mei 2001	7th AIAA/CEAS Aeroacoustics Conference	Maastricht
2-6 juni 2003	4th International Krash Users' Seminar (IKUS 4) & International Forum on Aeroelasticity and Structural Dynamics (IFASD)	Amsterdam
12-14 juni 2006	17th Symposium van de Society of Flight Test Engineers (SFTE) European Chapter	Amsterdam
12-14 september 2006	32nd European Rotorcraft Forum (ERF)	Maastricht
25-29 mei 2009	31st ICAF Conference	Rotterdam
11-13 juni 2012	23rd Symposium van de Society of Flight Test Engineers (SFTE)	Amsterdam
4-7 september 2012	38th European Rotorcraft Forum (ERF)	Amsterdam
7-11 september 2015	5th CEAS Air & Space Conference	Delft



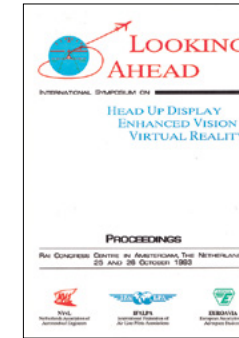
08-1979



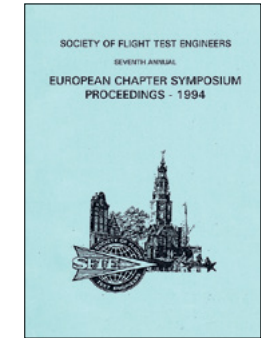
10-1984



09-1987



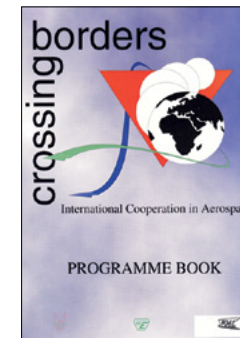
10-1993



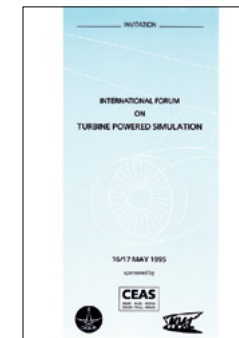
05-1994



10-1994



04-1995



05-1995



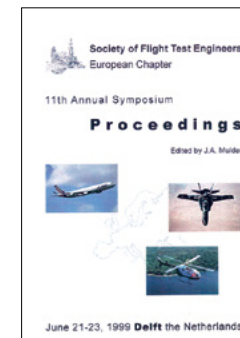
10-1995



10-1997



11-1997



06-1999



09-2000



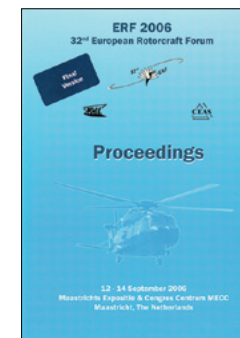
05-2001



06-2003



06-2006



09-2006



06-2012



09-2012



09-2015

¹ Georganiseerd door de NVvL in samenwerking met de KNVvL en onder auspiciën van de "Association Internationale de Constructeurs de Matériel Aéronautique" (AICMA).
² Georganiseerd door de NVvL in samenwerking met IFALPA en EUROAVIA.
³ Georganiseerd door de VSV 'Leonardo da Vinci' ter gelegenheid van zijn 50-jarig jubileum, samen met EUROAVIA, met medewerking van de NVvL.
⁴ Georganiseerd door de NVvL in samenwerking met IFALPA, VNV en NLR.
⁵ Georganiseerd in samenwerking met de TU-Delft, faculteit Luchtvaart- en Ruimtevaarttechniek.

Bijlage 7

LEZING IN HET KADER VAN 10 JAAR NVvL

10 JAAR NED. VER. VOOR
LUCHTVAARTTECHNIEK

Moeilijkheden en mogelijkheden van de NEDERLANDSE VLEGITUIGINDUSTRIE

OP 25 APRIL J.L. HERDACHT DE NEDERLANDSE Vereniging voor Luchtvaarttechniek, thans synoniem met de vakafdeling voor Luchtvaarttechniek van de KNVvL, haar 10-jarig bestaan. Ter gelegenheid van dit heuglijke feit werd in het gebouw Bellevue te Amsterdam een officiële bijeenkomst gehouden, waarbij ook de pers aanwezig was. Het bestuur van de Vereniging was van mening geweest, dat deze bijzondere datum een gereide aanleiding vormde voor het houden van een voordracht, die het thans reeds meer dan 5 jaren spelende probleem van het al of niet doen voortbestaan van een zelfschepende Nederlandse vliegtuigindustrie nader zou belichten. Prof. Dr. Ir. W. T. Koiter werd als in deze probleemstelling volkomen neutrale, edoch dank zij zijn vroegere arbeidsveld competente figuur, aangezocht en bereid gevonden om een lezing betreffende dit onderwerp te houden.

Voordracht prof. Koiter

Nadat Ir. W. Koning, Wetenschappelijk Directeur van het N.L.L., een niet van humor ontholte schets van de levensgang van de thans tienjarige Vereniging had gegeven, nodigde hij vervolgens prof. Koiter uit zijn pièce de résistance van deze middag, onder de titel „Moeilijkheden en mogelijkheden van de Nederlandse Vliegtuigindustrie”, voor te dragen. Het zij ons vergund op deze plaats de inhoud van deze voordracht zelfs niet beknopt op de voet te volgen en ons te beperken tot het weergeven van enkele algemene indrukken. Een woordelijk verslag van het besprokene, ook waar het repliek en dupliek betreft, zal men ongetwijfeld binnenkort in „De Ingenieur” kunnen aantreffen.

Het betoog van prof. Koiter was ongetwijfeld helder en logisch opgebouwd en deed ons dientengevolge denken aan de vele waardevolle colleges, die wij jaren geleden zelf in Delft mochten volgen. Alhoewel hiermede beslist niets denigrerends bedoeld wil zijn, houdt deze vergelijking desalniettemin wel in, dat aan deze lezing als zodanig niet meer praktische stimulans kon worden ontleend dan doorgaans met brillante Delftse colleges het geval pleegt te zijn.

Uit het ongerijmde

Immers het geheel was niet af: de probleemstelling zelf geschiedde zeer grondig, een enkele „randvoorwaarde” (wij denken hierbij o.a. aan de afbouw van het N.L.L. volgens de oorspronkelijke plannen!) werd zeer terecht aangegeven, doch de vraag binnen welke termijn een eventueel redelijke, dan wel acceptabele (hetgeen nog iets anders kan zijn!), uitkomst diende te worden verkregen, werd eigenlijk uitsluitend in negatieve zin beantwoord, door de aanvaarding van de stelling, dat er geen enkele reden is, waarom Nederland ook in technisch opzicht voor het buitenland zou onderdoen. Nu vormt deze stelling niets meer en niets minder dan een begrip uit het ongerijmde en al is zij al vaak aangehaald en wint zij wellicht daardoor iedere keer aan bewijskracht, met het thema van deze middag had het slechts in zoverre te maken dat het de conditio sine qua non vormde,

zonder hetwelk elk gesprek over dit onderwerp tot het niveau van een bitterpraatje moet terugvallen. Zou het geloof in deze stelling niet meer kunnen worden opgebracht, dan hield zonder meer ook alles in eens op, want een dergelijk manco nu nog — anno 1951 — met de huidige schaarse middelen en met open oog voor de normale risico's te willen gaan dekken zou geen werkelijk praktische zin meer hebben. Het pijnlijke van het misbruiken van deze stelling als culminatiepunt van de voordracht, werd dan ook nog eens extra voelbaar gemaakt doordat juist de laatste van de zes toegelaten debaters, Ir. M. Beeling, oud-directeur/hoofdconstructeur van „Fokker”, in zijn repliek kwam met een voor onze vliegtuigindustrie levensbelangrijke financieel-economische beschouwing, die, ware zij door prof. Koiter opgeworpen als de omarming, waarbinnen de oplossing van het door hem gestelde probleem diende te worden uitgewerkt, niemand ook maar een ogenblik meer aan het hanteren van de genoemde stelling zou hebben doen denken. Hiermede wil zeker niet gezegd zijn, dat de toehoorders dan ineens opgemonderd en volledig vraagtekenloos op de hen wachtende borrel zouden zijn ingestormd, doch men zou in ieder geval geweten hebben, dat er een internationaal geaccepteerde weg wijd open lag en welbeschouwd dus eerder een ernstig gebrek aan spreekwoordelijk bijbehorende wil gevreesd zou behoeven te worden! Immers weliswaar werd ook reeds door prof. Koiter erkend, dat de militaire productie wereldwijd en zonder uitzondering

Hieronder: Onder de velen, die reeds belangstelling toonden voor Fokkers nieuwste (en nu geheel voltooide) product, de side-by-side straaltrainer S-14, was ook de president-directeur der KLM. V.l.n.r.: Ir. P. J. C. Vos, directeur van Fokker, Dr. A. Plesman, E. v. d. Woude, directeur Fokker en Ir. H. C. v. Meerten, hoofdconstructeur van deze fabriek. De S-14 begon reeds op 10 Mei op Schiphol met taxi-proeven en zou nog vóór Pinksteren de lucht ingaan.



188

AVIA

15 Mei 1951

de kurk was, waarop de volledige vliegtuigbouw en -ontwikkeling dreef, doch deze geachte spreker, noch de aan de laatste debater voorafgegane repliekvoerende eminenties hadden zichzelve de vraag gesteld binnen welke noodzakelijkerwijze toch zeer feitelijke financieel-economische grenzen zulks zich dan eigenlijk wel afspeelde.

Woord en daad

Dit nu had de heer Beeling — en wij menen hierbij van geluk te mogen spreken — wel gedaan. Gelukkig, omdat hij hiermede, zij het op de valreep, diegenen, die nauwlettend hebben toegelisterd, een doelstelling offereerde, die de moeite voor het volhouden van de strijd voor een eigen scheppende industrie waard maakte. Door uit te gaan van het altijd bij uitstek volledige Amerikaanse cijfermateriaal voor de nationale economie en hier naast te leggen de huidige Nederlandse begroting voor de militaire uitgaven toonde de heer Beeling aan, dat er heden ten dage ook in Nederland een als internationaal normaal te beschouwen verhouding tussen het nationaal inkomen en de militaire uitgaven was bereikt. Men kan zulks uiteraard betreurden, doch dit zijn nu eenmaal de feiten, waarvoor wij ons ten rechte of ten onrechte geplaatst zien. Vervolgens het rond 1½ miljard Ned. guldens grote bedrag, jaarlijks in Nederland aan de verdediging te spenderen, naar Amerikaanse verhoudingen opsplitsende, kwam hij uiteindelijk op een budget voor de militaire luchtvaart, waarin bijv. de 25 miljoen gulden, die de volledige verwerking van de toekomstplannen van het N.L.L. zou moeten kosten relatief van geen enkele importantie meer bleek. Dit te meer, wanneer men bedenkt, dat deze investering zich reeds over meerdere jaren heeft verdeeld. Zeer terecht werd door de heer Beeling dan ook de vraag gesteld, waarom onder deze omstandigheden, wanneer ook door de regering steeds weer opnieuw de wens tot het behoud der eigen industrie wordt beaamd, dit woord dan niet wordt gevolgd door de daad, die aan deze industrie binnen het kader van het militaire luchtvaart-budget zo groot mogelijke opdrachten voor eigen ontwikkeling verleent waardoor weer een betere ondergrond voor de civiele productie wordt geschapen. Houdt men daarbij in gedachten, dat ingevolge een door prof. Koiter in zijn voordracht gegeven analyse voor een gelijke kostprijs per eenheid vergeleken met Amerika hier in Nederland als gevolg van het belangrijk lagere loonniveau een ca. vijfmaal zo kleine serie al voldoende is, dan zouden wij ons zelfs kunnen voorstellen, dat er Amerikanen te vinden moeten zijn, die met graagte naar Nederland zouden willen emigreren om van hier uit hun eigen vaderland te gaan beconcurreren!

In verband hiermede is het verheugend, dat begin Mei een wetsontwerp werd ingediend om de begroting van Verkeer en Waterstaat te verhogen met f 4.645.000 ten behoeve van de voltooiing der S-13 en S-14 prototypen en voor opdrachten aan het N.L.L., de wetenschappelijke- en ontwikkelingsafdeling van Fokker, aan nevenindustrieën en buitenlandse laboratoria.

Chef Luchtmachtstaf aan het woord

Lt-gen. I. A. Aler, Chef Luchtmachtstaf Nederland, die als 4de debater reeds voor het forum was getreden, had reeds in zeer krachtige, en dientengevolge niet mis te verstane taal medegedeeld, dat hij het zelfschepende element van onmiskenbaar militaire waarde oordeelde. En al zal hij het, gezien de rangorde der sprekers, wellicht niet als zodanig bedoeld hebben, door deze uitspraak steunde hij het betoog van de heer Beeling in elk opzicht. Want eenmaal daarvan uitgaande, kan een positieve inschakeling der eigen industrie nauwelijks meer als een

aanmerkelijke verzwarende van de militaire uitgaven worden gezien en op den duur zelfs slechts een betere besteding van ons nationale inkomen betekenen. Natuurlijk vormt de huidige omvangrijke licentiebouw bij Fokker een belangrijke steun voor onze vliegtuigindustrie, maar op den duur zal men hier toch bovenuit moeten zien te komen, omdat eensdeels licentiebouw onze luchtmacht technisch nooit volkomen up to date kan doen zijn en anderdeels de volkomen afwezigheid van ruimte voor eigen initiatief voor diezelfde luchtmacht, omdat zij Nederlands is, een zekere verlamming in haar doelstellingen zal moeten gaan teweegbrengen.

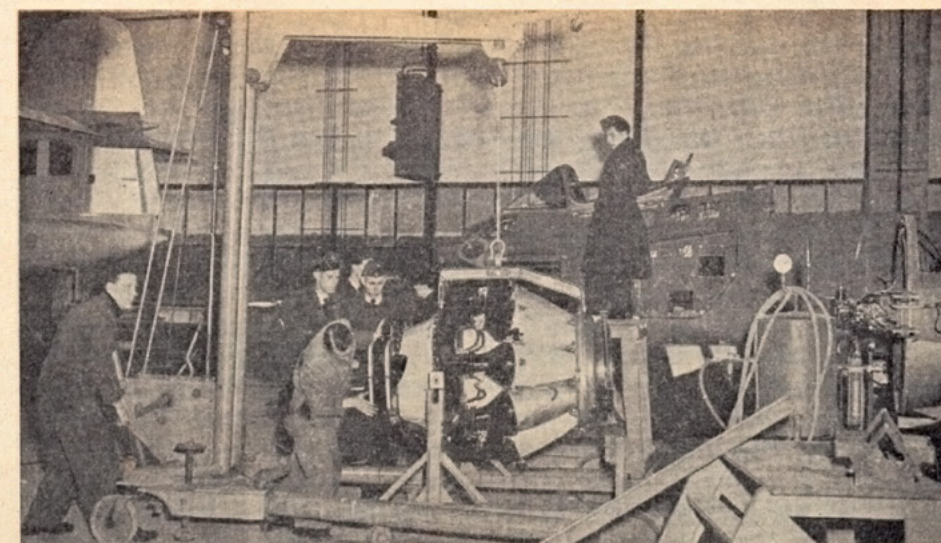
Andere debaters

Aan het debat werd verder nog deelgenomen door Dr. A. Plesman, pres.-directeur der KLM; J. W. F. Backer, dir.-generaal van de Rijks Luchtvaart Dienst; Ir. P. J. C. Vos, dir. N.V. Koninklijke Nederlandse Vliegtuigen Fabriek „Fokker”; en prof. dr Ir. H. J. v. d. Maas, voorzitter van het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling.

Al liepen bij al deze sprekers uiteraard de inzichten uiteen, geen enkele toonde werkelijke twijfel aan de mogelijkheid om, in Nederland althans, in principe vliegtuigen te bouwen die niet met hun tijd mee konden gaan. Dat bepaalde risico's onafwendbaar zouden zijn en dat deze nu eenmaal zoveel mogelijk door de producerende partij dienden te worden aanvaard, stond ook voor iedereen vast. Het is dan ook onze stellige indruk, dat indien nu eens eindelijk van het gebrek aan een leidende idee, aan welk gemis nu al zo lang wordt gelaboreerd, zou kunnen worden afgekomen, alle partijen die deze middag aan het woord zijn geweest veel dichter bij elkaar zouden blijken te staan, dan nu reeds sedert het einde van de laatste oorlog stilzwijgend als vaststaand werd aangenomen. Wat bereikt kan worden — zij het dan ook dikwijls ten koste van zeer grote inspanning — wordt heden ten dage toch wel zeer duidelijk aangetoond door landen als bijv. Engeland en Zweden. Engeland heeft uiteraard nog veel voor gehad, maar een openhartige vergelijking met de door Zweden betoonde volharding zou stellig veel opbeurende punten van overeenkomst kunnen opleveren.

Tijdens de de voordracht volgende borrel verleende de aangeroemde aanwezigheid van vele echtgenoten der jubilerende verenigingsleden het sociale verkeer een steeds feestelijker aanblik en in deze sfeer werd de herdenkingsbijeenkomst door een druk bezette gezamenlijke maaltijd besloten.

J. R.



Een in België bij F.N. in licentie gebouwde Rolls Royce „Derwent V” gasturbine wordt gemonteerd in de motorgondel van een door Fokker in licentie gebouwde Gloster „Meteor”. Het resultaat dezer Benelux-samenwerking: 300 „Meteor”-jagers, wordt straks gelijkelijk verdeeld tussen de luchtmachten van Nederland en België.

Bijlage 8

HET NVvL-JAARBOEK



Als gevolg daarvan verschijnt het jaarboek gedurende enkele jaren per twee of drie jaar. Sterk laat zich voor het redactiewerk bijstaan door ir. D.M. (Daan) de Vos en ing. D.J. (Dirk-Jan) Rozema. Jaarboek 1982-1984 verschijnt door die vertragingen pas in 1987. Om de jaarboeken weer jaarlijks te laten verschijnen besluit het NVvL-bestuur om in 1989 een nieuwe en grotere redactiecommissie in te stellen, die aanvankelijk bestaat uit de leden Lt. Kol. F.J.A. (Fred) Beerlage, H.S.N. (Henk) van Kampen, F.G.C.M. (Frank) Sturm en ing. J.H. (Joop) Wagenmakers.

Het lukt de redactiecommissie om de nog resterende achterstand in te lopen en vanaf 1992 weer ieder jaar een jaarboek te publiceren. Na het aftreden van Fred Sterk als NVvL-secretaris in 1991 neemt redactiecommissielid Joop Wagenmakers het eindredacteurschap op zich. In 1994 wordt in de redactiecommissie Henk van Kampen vervangen door ir. A.M. (Arie) Hofman die in 1997 wordt opgevolgd door ing. O. (Otto) de Vries. In 2008 treedt Frank Sturm af en neemt ir. K. (Kees) Bakker zitting in de redactiecommissie.



In deze periode richt de redactiecommissie zich tot in detail op het vastleggen van stijlafspraken voor het jaarboek, wat leidt tot een verdere kwaliteitsverbetering. De commissie vergadert regelmatig en legt alle afspraken vast in verslagen.

In jaarboek 1974 verschijnt ook het jaarverslag van de NVvL over het vorige kalenderjaar. De jaarboeken van 1974 t/m 1979 bevatten tevens overzichten van de NVvL-leden met adresgegevens, evenals de jaarboeken van 1982-1983, 1988-1989, 1992 en 1993.

Vanaf 1980 kan redacteur ing. F.J. (Fred) Sterk steeds minder tijd besteden aan het redactionele werk, naast zijn andere werkzaamheden.

Nieuwjaarskaart (1993)
van Frank Sturm
aan het NVvL-bestuur



De uitvoering van het jaarboek berust bij enkele medewerkers van de groep grafische vormgeving van het NLR, Iris Koene, Daniëlle Woudstra en Wim Lauret.

In de loop van 2001 wordt de inhoud van de uitgebrachte jaargangen van het jaarboek, door deze te scannen of door gebruik te maken van reeds digitaal beschikbare teksten, omgezet in pdf-bestanden (portable document format) en samengebracht op een CD-ROM.



Gelijktijdig met het verschijnen van het jaarboek 2002, wordt ook de eerste NVvL CD-ROM uitgebracht, met alle tot dan toe verschenen jaargangen van het jaarboek (inclusief het jaarboek 2002). Naar aanleiding van de positieve reacties daarop wordt besloten in het vervolg het jaarboek niet meer in gedrukte vorm uit te brengen, maar alleen in de vorm van een CD-ROM. De laatste CD-ROM verschijnt in 2009, met de inhoud van alle jaarboeken tot en met 2008.



Tijdens de algemene ledenvergadering van 11 juni 2009 vraagt redactielid Kees Bakker aandacht voor het feit dat de redactiecommissie momenteel nog slechts uit twee actieve leden bestaat. Deze terugloop van de effectieve sterkte vindt zijn oorzaak in het feit dat het karakter van het aangeleverde lezingenmateriaal in de loop van de tijd gewijzigd is, waardoor vrijwel geen papers meer worden gepubliceerd in het NVvL-jaarboek. De laatste jaren



is gebleken dat NVvL lezingen steeds minder gebaseerd zijn op rapporten of artikelen, die in het jaarboek zouden kunnen worden gepubliceerd. Sprekers maken voor hun lezingen veelal gebruik van powerpoint presentaties. Besloten wordt daarom om vanaf 2009 het tijdens de lezingen gepresenteerde materiaal toegankelijk te maken voor leden via de NVvL-website en geen CD-ROM meer uit te brengen. De NVvL-jaarverslagen en CEAS-nieuwsbrieven staan dan al enkele jaren op de website.

Iris Koene, hier afgebeeld met dr. B. J. (Bé) Meijer, publicatieingenieur bij het NLR

NVvL website

Covers van de CD-ROM

Bijlage 9

PRIJZEN EN ONDERSCHIEDINGEN

Winnaars NVvL & KIVI/NIRIA (afdeling Aerospace Engineering) Studieprijs

De NVvL-studieprijs is op initiatief van de NVvL voor het eerst in 1991 uitgereikt, naar aanleiding van het 50-jarig jubileum in 1991. De studieprijs is bestemd voor zowel één afstudeerverslag van de Technische Universiteit Delft, faculteit L&R, als één van de Hogeschool Inholland, opleiding Luchtvaarttechnologie en vanaf 2010 de Hogeschool Amsterdam, opleiding Aviation Studies, die de verbreiding van de lucht- en ruimtevaarttechnische kennis in Nederland het beste ondersteunt. Belangrijke beoordelingscriteria zijn wetenschappelijke inhoud, innovatie en relevantie.

Vanaf 2009 reiken NVvL en KIVI-NIRIA jaarlijks gezamenlijk studieprijzen uit aan het beste afstudeerverslag van de TU-Delft L&R, Hoge-

school Inholland (beide NVvL) en Hogeschool Amsterdam (KIVI-NIRIA) van elk €1000,-. De laatste versie van het Reglement Studieprijs dateert van 14 februari 2013.

De prijs, bestaande – naast de officiële erkenning van de kwaliteit van het werk – uit een oorkonde en een geldbedrag, is een blijk van waardering en respect voor studenten die zich op opmerkelijke wijze hebben onderscheiden. Deze beroepsmatige erkenning zal een positieve invloed hebben op de professionele carrière van de prijswinnaars. Met het uitreiken van deze prijs wordt bovendien lucht- en ruimtevaarttechnologie overeenkomstig de doelstellingen van de NVvL en KIVI/NIRIA gepromoot.

JAAR	LEDEN PRIJZENCOMMISSIE
1991-1994	ir. W. (Wytze) Brouwer, ir. D. (David) Sjerp, ing. P. (Piet) Kluit
1995-1996	prof. ir. J.G.(Jan) ten Asbroek, ir. D. (David) Sjerp, Ing. P. (Piet) Kluit
1997-2001	ir. R.J.W. (Ruud) Merison, prof.ir. H. (Hans) Wittenberg, ir. F. (Fedde) Holwerda
2002-2008	ir. E. (Evert) Jesse, prof.ir. J.W. (Joop) Slooff, ir. R.J.W. Ruud) Merison
2009	ir. E. (Evert) Jesse, prof.ir. J.W. (Joop) Slooff, drs. S. (Sijbrand) Veenstra
2010-2011	ir. E. (Evert) Jesse, drs. S. (Sijbrand) Veenstra, ir. F.G. (Frank) Kaiser
2012	ir. E. (Evert) Jesse, drs. S. (Sijbrand) Veenstra, ir. F.G. (Frank) Kaiser, ir. J.J. (Jos) Meijer
2013	ir. E. (Evert) Jesse, drs. S. (Sijbrand) Veenstra, ir. J. (Johannes) van Doorn, ir. J.J. (Jos) Meijer
2014-2015	ir. E. (Evert) Jesse, drs. S. (Sijbrand) Veenstra, ir. F.G. (Frank) Kaiser, ir. J.J. (Jos) Meijer

Vanaf 2016 gaat de NVvL de studieprijzen voor de beste luchtvaartafstudeerverslagen weer zelfstandig uitreiken, maar nu als de Hans Wittenbergprijs.

Benoeming
van Fred Abbink
tot AIAA Honorary
Fellow



Benoeming tot AIAA Honorary Fellow

January 16, 2015 – Reston, Va. – The American Institute of Aeronautics and Astronautics (AIAA) has selected its 2015 Class of AIAA Fellows and Honorary Fellows. The induction ceremony for the new Fellows and Honorary Fellows will take place at the AIAA Aerospace Spotlight Awards Gala on 6 May 2015 at the Ronald Reagan Building and International Trade Center in Washington, D.C.

Honorary Fellow is the highest distinction conferred by AIAA, and recognizes preeminent individuals who have had long and highly contributory careers in aerospace and who embody the highest possible standards in aeronautics and astronautics. The 2015 Honorary Fellows are:

- **Frederik J. Abbink**, The National Aerospace Laboratory of the Netherlands
- **Kyle T. Alfried**, Texas A&M University
- **Wanda M. Austin**, The Aerospace Corporation
- **Ben T. Zinn**, Georgia Institute of Technology

“The titles of AIAA Fellow and Honorary Fellow are among the most prestigious honors in the aerospace profession,” said AIAA President Jim Albaugh. “Each title is a mark of excellence and distinction, and recognizes extraordinary contributions to aerospace. AIAA congratulates the members of the 2015 Class of Fellows and Honorary Fellows on their selection.”

(bron: www.aiaa.org)

Onderscheidingen

Hieronder zijn de namen van NVvL-leden vermeld die onderscheidingen hebben ontvangen uit hoofde van hun werk voor de NVvL (uitgereikt door de NVvL) en/of die zich namens de NVvL hebben ingezet voor de organisatie die de onderscheiding aan hen heeft toegekend.

JAAR	NVvL-LID	ONDERSCHIEDING
1958	Prof. dr. ir. H.J. van der Maas	ICAS Honorary Fellow (Life Member)
1964	Prof. dr. ir. H.J. van der Maas	AIAA Honorary Fellow
1972	Ir. G.Y. Nieuwland	ICAS: Daniel and Florence Guggenheim Memorial Lecture Award
1974	Ir. A. Boelen	Erelid NVvL
1975	Ir. E.A.B. de Graaff	RAeS: “George Taylor (of Australia)” prijs
1990	Ing. F.J. Sterk	Bronzen KNVvL-onderscheiding
1996	Dr. ir. R. Roos	RAeS: Fellow of the Royal Aeronautical Societ
1997	Ing. F.J. Sterk	Erelid NVvL
1998	Ing. F.J. Sterk	ICAS: ICAS Honorary Fellow
2005	Ir. J. Slooff	AIAA: AIAA Fellow
2007	Ir. F.J. Abbink	AIAA: AIAA Fellow
2010	Ir. F.J. Abbink	ICAS: ICAS Honorary Fellow
2010	Prof. dr. ir. J.L. van Ingen	AIAA: AIAA Fellow
2013	Op uitnodiging van de Polish Society of Aeronautics and Astronautics heeft ir. Fred Abbink op 15 maart 2013 in Warschau een avondlezing gegeven. Bij die gelegenheid is hij benoemd tot Honorary Member of the Polish Society of Aeronautics and Astronautics.	
2014	Ir. F.J. Abbink	CEAS: CEAS Gold Award 2014
2015	Ir. F.J. Abbink	AIAA: AIAA Honorary Fellow
2016	Ir. F.J. Abbink	RAeS: Fellow of the Royal Aeronautical Society

Voor- en achterzijde
‘CEAS Gold Award’



Bijlage 10

HET BEGIN VAN “THE INTERNATIONAL COUNCIL OF THE AERONAUTICAL SCIENCES (ICAS)”

Onderstaande tekst is overgenomen uit een ICAS-document opgesteld door John E. Green, ICAS President 1996-1998 en Fred Sterk, ICAS Executive Secretary, 1990-1998) opgesteld ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van ICAS

“The history of ICAS begins in 1956, little more than a decade after the end of World War II. The distinguished American industrialist and philanthropist Harry Guggenheim, an Honorary Fellow of the Institute of the Aeronautical Sciences (the IAS, now the AIAA), had for more than 30 years been a supporter of aeronautical activity in the USA. One of his most significant actions in the 1920s was to found the Guggenheim Aeronautical Laboratory at the California Institute of Technology (GALCIT) and in 1930 to recruit the Hungarian Theodore von Kármán to be its director.

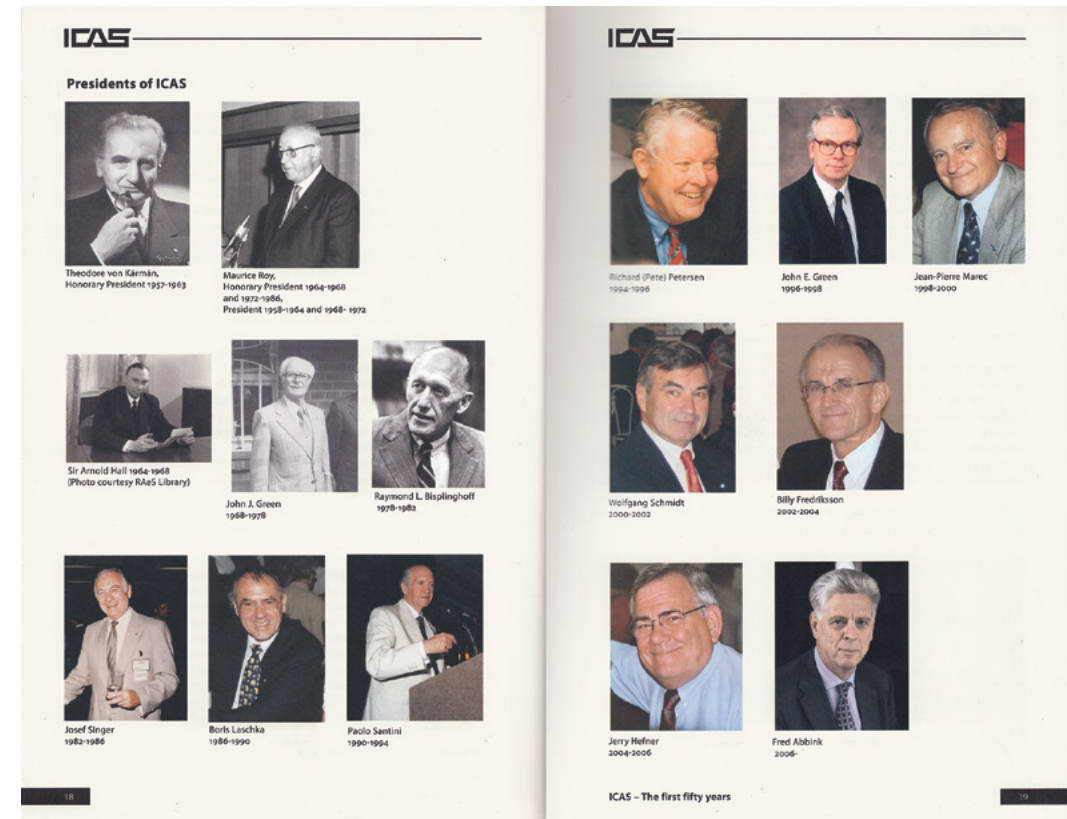
Over the next two decades von Kármán emerged as a leader of aeronautical research, advisor to governments, promoter of international co-operation and one of the most outstanding figures in the history of aeronautics. In 1956, at the age of 75, he was Chairman of AGARD. Harry Guggenheim, who had recently donated the proceeds of the sale of the Guggenheim Estate at Sands Point, Long Island to the IAS, suggested to von Kármán and Paul Johnston, Director of the IAS, that these funds be used to support a programme of international co-operation in the aeronautical sciences. He shared von Kármán's strong commitment to fostering better understanding among all nations of the world and the idea emerged that the funds might be used to develop an International Congress.

The first ICAS meeting was an informal discussion, over dinner but lasting five hours, on January 29 1957 during the IAS Annual Meeting. At von Kármán's suggestion, rep-

resentatives of the aeronautical societies of eight other countries had been invited to join representatives of the IAS to consider the possibility of establishing such a congress. With von Kármán in the chair, the meeting agreed on a set of principles which have remained the guiding ideals of ICAS ever since. It was agreed that a series of international congresses would be initiated in order to encourage the interchange of information on all phases of flight. Every country having a recognized national organisation dedicated to the advancement of the aeronautical sciences, technology, and engineering would be invited to participate without regard to immediate military or political interest. The congresses would be held at about two year intervals. Harry Guggenheim expressed the wish that the fund should be used “with a pioneering intent” and that “we should be looking ahead 100 years, not just on a short term basis”. At a time when there was strong political and military tension between the countries of NATO and the Warsaw Pact, the creation of an International Congress open to all countries irrespective of politics, in a field such as aeronautics with its strong military overtones, did indeed show pioneering intent. It was agreed during the discussions in January 1957 that the governing body of the organisation would be a Council, consisting of one representative of each participating country, which would meet at the time of the bi-annual congress. An Executive Committee, formed of 5 to 7 members of the Council, would be the main working body of the organisation. The Executive Committee was formed immediately from among those present, with Maurice Roy,



Theodore von Kármán



Director of ONERA, as its first Chairman. The fund from the sale of the Long Island estate was named “The Daniel and Florence Guggenheim Memorial Fund for the Promotion of International Co-operation in the Aeronautical Sciences” in honour of Harry Guggenheim's parents. The income from it, approximately \$20,000 every two years, would be used to support the congress-

es, with administrative support being provided by the IAS. On von Kármán's recommendation, it was agreed that at each congress there would be a lecture by a person of distinction, reviewing the state of the art in a particular research field. It would be known as “The Daniel and Florence Guggenheim Memorial Lecture” and would carry an honorarium.”

Citaat uit het boek ‘The Wind and Beyond’ door Theodore von Kármán

“The International Geophysical Year seemed like a good time to put some of my plans into motion. I went one day to see Harry Guggenheim and told him that there was no international organization in the aeronautical sciences, just independent national societies. I suggested that an international organization would contribute greatly to the advance of those sciences, just as the IGY was contributing spectacularly to the study of the earth. Guggenheim was interested

and later was persuaded to supply a grant to bridge the gap. I formed a council of representatives of aeronautical societies from a number of countries and proposed a biennial lecture which would bring them together. This lecture is called the Daniel an Florence Guggenheim Lecture and was first given in Madrid in 1958. Two years later we held another lecture in Zurich, and then in Stockholm. The assemblage included a number of distinguished Soviet scientists. The organization that sponsors the lecture is known as the International Congress for the Aeronautical Sciences (ICAS) and is still a going concern.”

In 2008 schrijft ing. F.J. Sterk het boek “ICAS – The first fifty years”. Het bevat o.a. een uitvoerige opsomming van activiteiten sinds de oprichting van ICAS in 1957. Twee pagina's uit het boek tonen de portretten van de ICAS presidenten over de eerste 50 jaren. De laatste daarvan is ir. F.J. Abbink, die tot 2008 die functie bekleedt.

Bijlage 11

SOCIETY OF FLIGHT TEST ENGINEERS EUROPEAN CHAPTER - THE BEGINNING

by Wim Dijkshoorn and Erwin Reil



> Wim Dijkshoorn

“Until 1986 European SFTE members who wanted to make their membership effective by visiting the annual SFTE symposium, sometimes found it a little hard to convince their company or institution that the cost of travelling to the USA for taking part in the activities of their professional organization was rightly spent. Even so the attendance to the symposium of 5 to 10 out of 25 European SFTE members was not bad in the early eighties. For the Society Board this was sufficient reason to consider the possibility of a future annual symposium to be held in Europe.

At the 1983 Symposium, hosted by the Los Angeles Chapter, Ron Hart, who was then the Society President, approached me about the subject and said that the Board was trying to find persons who would take initiatives in that direction. I answered cautiously that there might well be interest, but this should first be verified. Well, it became clear that action was expected from my side, and since I was about to retire from my job at Fokker Aircraft, I agreed to see what could be done. Other European members, such as Gösta Niss and Erwin Reil, whom I had got to know at SFTE symposium, did also see chances for European activities and promised to support the enterprise.

Fall 1983 and spring 1984 saw efforts to gain further support from European members and sponsoring from industry and institutions. The result was promising; the Netherlands Association of Aeronautical Engineers was prepared to offer patronage for an SFTE Symposium in Amsterdam in 1987. Details on the plan and the adhesion received were reported the Society Headquarter. The SFTE Board gave the green light by June 1984.

The first priority was to inform the members in Europe about the Amsterdam Symposium and start the preparations. A Symposium Committee was set up, headed by Professor Hans Wittenberg of the Technical University Delft, members from the National Aerospace Laboratory (NLR), industry (Fokker and KLM), airworthiness Authorities (RLD), SFTE Board Director Jeff Posner (USAF, then stationed in Europe) and myself as Publicity Chairman. Fred Sterk of NLR took up the secretariat. Secondary in urgency, but very important also, was the aim to start a European SFTE Chapter.

The number of SFTE members “at large” in the European and Mediterranean area had increased in the meantime from about 25 to 45 and it was clear that they wanted a more complete membership by establishing a European Chapter, mostly similar to the Chapter in the USA, but adapted to the European situation.

At first the subject of starting a European Chapter was mainly covered by correspondence and some personal and telephone contacts. In May 1985 a rough outline of how the Chapter would operate was circulated. The first idea was to have the chapter headed on a rotational basis by members in the different areas: north, west, centre and south. A committee, chosen out of the members in the particular area would bear organizational responsibility for the chapter as a whole and would also host a chapter event in the form of a one or two days conference. Corporate members would be asked to provide conference facilities.

The Washington D.C. Annual SFTE Symposium in 1986 was the place where the structure for the European Chapter was further discussed and agreed upon by 11 members, representing five European countries and where decisions for further actions were taken. Present were: R.G. Brookes (Westland Helicopters), W. Dijkshoorn (Fokker), G. Ferretti (Aeritalia), T.D.L. Gregory and R.J. Osborne (A&AEE Boscombe Down), E. Reil (MBB), S. Rodling (SAAB), F.J. Sterk (NLR), E. Trombetta (Aermacchi), C.H. Vallance (G.E.C.).



< SFTE logo

Again in January 1987 a meeting of European members was held in Amsterdam on Schiphol Airport. Present were Dick Boers (RLD), Bob Brookes (Westland Helicopters), Wim Dijkshoorn (retired), Ken Edwards (GEC Avionics), Martin Friedlander (C.E.V. France), John Gregory (A&AEE), Jeff Posner (USAF), Erwin Reil (MBB), Sture Rodling (SAAB) and Eligio Trombetta (Aermacchi).

At the end of meeting the European Chapter “was born”. A committee was formed with the task to apply for a Chapter Charter from the main SFTE Board and to find candidates for the first elected Chapter Officers Committee. Wim Dijkshoorn, Jan van Doorn (NLR), Harry Horlings (Royal Netherlands Airforce) and Jeff Posner executed these preliminary actions. The European Chapter Bylaws were conceived and submitted for approval to the Board of Directors. On 7 July 1987 the Board of Directors approved these bylaws. In the meantime a voting procedure had been started, resulting at the members meeting of 28 September 1987 in the installation of the first Chapter Officers Committee.”

(bron: www.sfte-ec.org)

INDEX PERSOONSNAMEN Namen in de bijlagen 2 t/m 7 zijn om praktische redenen hierin niet vermeld.

NAAM	PAGINA
A	
Aarts, T.	88, 89
Abbink, F.J.	6, 8, 88, 89, 92, 93, 94, 96, 108, 109, 110, 111, 114, 120, 121, 123, 139, 140, 141, 142, 143, 199, 201, 213
Ackeret, J.	37
Adriaansen, W.	213
Agricola, M.	139
Albaugh, J.	199
Aler, I.A.	53, 102
Algera, J.	101
Allen, H.R.	33
Alonso, F.	110
Amateo, M.	119
Amstutz, E.	53
Asbroek, J.G. ten	129, 130, 131, 132, 133, 198
Asselt, B.J. van	101
Augustijn, J.A.	43
B	
Baas, H.	96
Backer, J.W.F.	29, 31, 40
Bakker, B.	80
Bakker, C.N.	96
Bakker, K.	114, 196, 197, 213
Bakker, L.H.D.	122
Bartelds, G.	80
Barto, H.	21, 59
Baumhauer Oldenhuis	
Gratama, mevr. H.J. von	52, 53
Baumhauer, A. von	10, 11, 13, 28, 39, 52, 53
Bavelaar, mevr. E.	140
Beckers, A.J.L.	37
Beek, E.J. van	99
Beekman, M.	140
Beeling, M.	5, 18, 21, 31, 34, 39, 59
Beerlage, F.J.A.	196, 213
Benedictus, H.	80
Bennet, J.A.J.	37, 39
Benoit, A.	74
Berch van Heemstede,	
I.L. van den	26
Bergh, G. van den	55
Bergh, H.	51, 101, 104,
Bergmeijer, P.	48, 127, 128
Besseling, J.F.	99
Biekart, D.S.P.	51
Biezeno, C.B.	11

NAAM	PAGINA
Bijleveld, Th. van	80
Binkhorst, I.	21
Blaauw, G.	93, 94
Blackstone, J.	20, 21, 25, 26
Blauw, W.	137, 138, 139, 140, 141, 142, 213
Bleeker, W.	21
Bliek, J.A. van der	68, 106, 108,
Bloemendal, W.	68
Blom, J.H.D.	26, 48, 50
Boeijnga, mevr. S.J.A.	142
Boelen, A.	21, 45, 46, 47, 49, 51, 54, 57, 58, 59, 63, 64, 67, 69, 82, 100, 103, 104, 106, 127, 128, 129, 130, 131
Boer, A. de	108
Boer, I. de	48, 70
Boer, J.F.	122
Boer, P.A. de	21
Boers, D.	110, 203
Bol, E.	138, 139, 140
Bonne, D.I.	60
Boonstra, J.J.	32
Bordewijk, J.L.	55, 56
Borsboom, M.	91
Bos, E.	213
Bouman, M.A.	54, 55
Boumans, W.C.M.	136, 137
Bouwhuijzen, M.	77
Brandt, P.	119
Bredt, mevr. A.M.A.E.	121, 122, 142
Bridel, G.	119
Brink, F.	92
Brinkgreve, P.R.	132, 133
Brookes, R.G.	203
Brouwer, H.	122
Brouwer, W.	122, 133, 134, 135, 136, 198
Buhrman, J.	67
Burgers, J.M.	11, 21, 26
Buuren, J. van	21, 35, 59, 77
Buijs, B.	111
Buys, P.	33
C	
Cate, J. ten	21
Cheeseman, I.C.	113
Cleaver, A.V.	47
Cock, K.M.J. de	122
Contant, J.M.	115, 117, 118, 119, 120
Cool, W.	30

NAAM	PAGINA
Cools, J.J.	48
Coutts, W.	110
Cronheim, A.	101
Curran, R.	122
Cuypers, P.J.J.M.	19, 53
D	
Dam, D.	141, 142
Dam, G. van	96
Damme, M.H.	25, 26, 27
Deen, M.	75
Dellaert, U.F.M.	18, 21
Deventer, H. van	136, 137, 138
Dijk, mevr. C. van	213
Dijkshoorn, W.	32, 110, 202, 203
Dijkstra, R.	213
d’Engelbronner, K.G.	21, 59, 77
Dijck, W.J.D. van	19
Dobbeman, Th.A.H.M.	21
Dobbinga, E.	11
Dohmen, mevr. C.	141
Doorn, J. van	198
Doon, J.T.M. van	203
Dousset, C.	107
Douwes Dekker, F.E.	39, 48, 55, 56, 101, 104, 127, 128
Douwes, E.	51
Dragstra, J.	70
Drayer, C.	48
Driessen, E.A.	34, 101, 128, 129, 130
Drift, mevr. C. van der	123
Drost, R.	88, 89
Duynstee, L.W.A.	100
Duyster, J.C.D.	21, 25, 31, 34, 37
E	
Ede van der Pals,	
H.Ch.E. van	25
Elsenaar, A.	26, 122
Emden, E. van	101, 102
Emeis, C.A.	21
Erdmann, S.F.H.A.P.	101, 104
Eussen, B.	122
Eylers, B.C.F.	35
F	
Fage, A.	36
Falkenhagen, C.A.F.	19, 21, 34, 43, 51, 57, 59, 100, 127, 128, 129, 130
Ferrero, I.	117
Ferretti, G.	203

NAAM	PAGINA
Floor, W.K.G.	21
Fokker, A.	10
Fokkinga, G.Y.	54, 55
Fournier, G.	112
Françoys, J.J.	73
Franse, M.	21
Friedlander, M.	203
Frieswijk, Tj.	138, 139, 140
G	
Gaastra, D.S.	21
Geertsma, J.	54
Gelder, G. de	12
Geudeker, A.H.	31, 35
Geverdinck, R.	96
Giel, J.A.	60
Go, mevr. S.	140, 141, 142
Goede, M. de	109
Graaf, E.A.B. de	67, 199
Graaff, A. de	122, 123
Gravendeel, W.	54
Greidanus, J.H.	21, 23, 41, 42, 50, 53, 59, 68, 99, 100, 101, 104, 128, 129
Green, J.	200
Gregory, T.D.L.	203
Greve, E.H.	21
Griffin, A.R.	46, 47
Grimm, J.H.	50
Groot, H. de	138, 139, 140
Guggenheim, H.	103, 200, 201
Guj, G.	112
H	
Haaf, T. van	90
Haas, J. de	130, 131, 132, 133
Hakkaart, J.	114, 122
Hall, A.	53
Haringa, T.	111
Hart, R.	202
Harten, R.J. van der	113
Hartree, D.R.	36
Hattum, J. van	26
Hazen, A.M.	21, 59, 77
Hegener, H.	55
Heijde, M.A.D. van der	85, 86, 96, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 213
Heijden, J. van der	17
Heijne Makkreel, H.	70
Heineken, A.H.	51

NAAM	PAGINA
Heller, H.	112
Hendriks, D.	138
Hengeveld, J.F.	21
Hengst, J. van	75
Hermans, C.	86, 92, 96, 108, 109, 114, 121, 122, 123, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 213
Herpen, A. van	132, 133
Hoekstra, J.	88, 109, 138, 139, 140, 142
Hoekstra, J.K.	19
Hoffmann, H.	117
Hofman, A.M.	196
Holroyd, F.	117, 118
Holterman, J.W.	18, 20, 21, 39, 126
Holwerda, F.	79, 83, 84, 85, 86, 88, 89, 108, 115, 118, 121, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 198
Hoogerheide, J.	55, 56
Hoogstraten, S.P.J.A. van	13, 32, 33
Horlings, H.	110, 133, 134, 135, 136, 203
Houwelingen, T. van	39
Huijts, M.	141
Huls, L.L.Th.	31, 32, 39
Huson, W.J.	110
I	
Ingen, J.L. van	11, 68, 69, 70, 101, 130, 131, 132, 142, 199, 213
Ingen, mevr. Van	69
Iterson, H.A. van	21
J	
Jacques, R.	72
Jaeger, H.E.	21
Jarry, J.	99
Jentink, H.W.	110, 111
Jesse, E.	198
Johnston, P.	200
Joly, P.	111
Jongh, G.J. de	80
Jongbloed, J.	43
Jonge, J.B.	98
K	
Kaiser,F.G.	198
Kalkman, C.M.	48, 101
Kalmann, R.	86, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141
Kalthof, J.	140, 141, 142
Kamminga, M.S.	53

NAAM	PAGINA
Kampen, H. van	77
Kamps, J.M.	78
Kapteijn, A.	13
Kármán, Th. von	37, 103, 200, 201
Kaspar, J.	120
Kat, C.G. de	19, 21, 35, 59
Kauw, W.J.	135
Kalsbeek, G. van	96
Kelder, W.J.	21
Kelly, R.G.	55, 56
Kennett, R.J.	116, 117
Kersting, J.	48
Klapwijk, G.C.	31
Klein Lebbink, G.	142
Kleinendorst, R.	91
Kleingeld, H.W.	67
Kloos, J.	48, 99
Kluit, P.	71, 78, 79, 85, 86, 89, 92, 94, 96, 108, 110, 115, 116, 117, 119, 121, 122, 123, 134, 135, 136, 137, 140, 141, 142, 143, 197, 198, 213
Kock, A.C. de	101
Koene, mevr. I.E.M.	197
Koiter, W.T.	7, 11, 16, 21, 26, 27, 30, 32, 34, 39, 45, 51, 57, 58, 59, 69, 73, 77, 101, 126
Koks, W.	111
Kolff, C.	25, 53, 55
Koning, C.A.M. de	84, 135, 136, 137
Koning, C.	5, 11, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 25, 26, 27, 30, 34, 35, 38, 39, 40, 41, 43, 44, 46, 126, 127, 142
Koo, W. de	26
Koolhoven, F.	10
Kooper, C.R.	50
Kooy, J.M.J.	21, 54, 55
Korenromp, W.	134
Kosman, H.	37, 45, 59
Kraal, J.	74
Kramer, J.N.	21
Kramer, M. van der	131, 132
Kramer-Kort, mevr. N.	142
Krayenhoff, A.	21
Kreuning, H.	130
Krijn, R.	111
Kroes, W.	61, 65
Kruisheer, A.	21, 59
Kruisinga, R.J.H.	105

NAAM	PAGINA
Kuipers, A.	78
Kuipers, W.A.	51
Kylstra, J.	50
L	
Lafon, J.L.	117
Lam, G.	21
Lambach, J.W.H.	21, 26
Laméris, J.	122
Lamers, G.	67
Lammeren, T.J.W.	12
Lange, L.A. de	68, 129, 130, 131
Lange, R.	82
Lansberg, M.P.	54, 55
Laschka, B.	67
Lathouder, A. de	21, 36
Lauret, W.	197
Ledeboer, K.H.	130, 131
Lederer, J.F.	52
Leeman, Th.	132, 133, 134
Leeuwen, D. van	127
Leeuwen, H.J.M. van	86, 115, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142
Leeuwen, H.P. van	104
Legger, R.J.	35
Linssen, P.F.	101
Liptrot, R.N.	36
Little, A.	119
Lockspeiser, B.	36
Lowson, M.	113
Lucassen, L.R.	35, 47, 55, 56, 60, 67, 106, 114
Lugt, O.V. de	69
Lugten, B.	21
Lugtenburg, J.	21
Lugtenborg, mevr. L.	96, 142, 143
Luyben, K.	124
Luymes, J.	5, 18, 20, 21, 27, 39, 43, 47, 51, 53, 54, 55, 59, 69, 101, 105, 126, 127, 128, 142
M	
Maan, W.J.J.	39
Maas, H.J. van der	9, 11, 12, 19, 21, 26, 31, 57, 59, 64, 101, 103, 104, 105, 106, 108, 199
Magendans, J.F.	49
Martienssen, A.K.	53
Marx, A.J.	17, 21, 29, 34, 39, 43, 59, 61, 63, 77, 101, 104, 105, 108
Masson-Zwaan, mevr. T.	94
Maurits, A.A.	130

NAAM	PAGINA
Meerten, H.C. van	17, 18, 19, 20, 21, 30, 31, 34, 37, 39, 44, 45, 46, 47, 49, 52, 58, 59, 68, 77, 99, 100, 101, 103, 126, 127, 128
Meier, H.	112
Meijer Drees, J.	47, 48, 53, 101
Meijer, B.J.	197
Meijer, J.	96, 89, 198
Melkert, J.A.	96, 108, 123, 140, 141, 142, 143
Merison, R.J.W.	74, 198
Meulen, H.F. van der	96
Meulen, M.H. van der	96
Meurs, W.J. van	70
Mey, J. de	43
Meyer, A.Ph.	21
Michielsen, H.F.	21
Moelker, A.	67
Moeshart, H.E.	33
Montauban van Swijndrecht, J.	18, 38, 40
Moorman, H.C.W.	49
Moorman, J.Th.	49
Muller, W.H.	48
Muelen, J.H.W. van der	21, 59
Mueller, G.E.	62, 63
Muijlwijk, D. van	77
Mul, S. de	58
Mulder, J.A.	88, 111
Muller, W.H.	48
Munster, G. van	48, 60
Mychelov, E.	78
N	
Naudts, B.	74
Neut, A. van der	11, 21, 28, 29, 34, 35, 51, 56, 59
Nieuwland, G.Y.	105, 199
Niss, G.	202
O	
Obert, E.	80
Ockels, W.J.	80
Olsson, U.	119
Onnouw, E.	94
Oosterom, T. van	21, 38, 43, 44, 46, 49, 59, 65, 66, 77, 101
Osborne, R.J.	203
Oscariz, I.	117
Oskam, B.	115
P	
Pasteuning, W.G.J.	86, 137, 138, 139, 140, 141
Patoir, H.C.	127, 128

NAAM	PAGINA
Peetoom, F.	43
Peters, M.A.G.	108
Pigeaud, F.D.	11
Plantema, F.J.	21, 28, 34, 59, 98, 100
Plantenberg, W.P.	21
Plesman, A.	10, 39, 58
Plooy, C.	128, 129, 130
Poggi, J.C.	117, 118
Poll, I.	109
Pool, A.	60, 110
Posner, J.	202
Puts, mevr. I.	107
R	
Reichart, G.	113
Reil, E.	110, 202, 203
Renirie, L.	114
Rest, K. van der	96
Richards, R.	72, 73
Rivière, Th.W. la	21
Rodling, S.	203
Rombouts, P.J.C.	43
Roode, A.A. de	33
Rooij, C.N. van	142
Roos, R.	79, 80, 81, 108, 116, 117, 118, 121, 132, 133, 134, 135, 199, 213
Roos, W.F.	21, 82
Roskam, P.	101
Rotgans, J.S.	21
Rozema, D.J.	6, 66, 198, 212, 213
Roy, M.	201
Runne, K.	96, 122
Ruys, J.	32, 45
S	
Samkalden, I.	105
Sangster, H.	30, 38, 44
Santen, P. van	80
Sarin, S.L.	122
Schee, P.A. van der	80
Scheeren, E.	91
Scheffer, J.S.	21
Schering, D.C.	35, 101
Schijve, J.	48, 98, 99
Schipper, H.	34, 39
Schipper, N.	21
Schliekelmann, R.J.	99
Schnitker, R.	7
Schoehuizen, J.	129, 130

NAAM	PAGINA
Schoevers, H.	15, 69, 70, 71, 74, 79, 84, 114, 131, 132, 133, 134, 142, 213
Scholte, J.B.	24, 25
Scholtes, mevr. A.	123, 142
Schwäbisch, H.	117
Schwing, H.	60
Sevenhuysen, J.G.	21
Sijpkens, T.	91
Simmons, I.	113
Simón, J.	119
Six, P.J.	39
Sjerp, D.	80, 133, 134, 135, 198
Slager, B.	77
Slooff, J.W.	70, 80, 122, 198, 199
Slotboom, J.G.	21, 35
Sluys, A.G.J. v.d.	21
Smit	49
Smit, J.	139
Smit, K.	135, 136
Smit-Kroes, mevr. N.	113, 114
Smoorenburg, G.F.	75
Snepvangers, C.J.	50
Snijders, C.J.	13
Spee, B.M.	108
Spek, J.F. van der	131, 132
Spiegel, E. van	128, 129
Spit, G.	17, 43
Spitz, A.A.	21
Staderman, W.	21
Staufenbelt, R.	106
Sterk, F.J.	15, 59, 60, 63, 64, 65, 67, 69, 71, 73, 77, 78, 82, 106, 107, 108, 110, 116, 130, 131, 132, 133, 134, 196, 199, 200, 201, 203, 213
Sterkenburg, W.Chr.	48
Stok, F.Ph.	21, 59, 77
Stoop, H.	10
Storm van Leeuwen, S.	110
Sturm, F.G.C.M.	196, 197, 213
Stüssel, R.	117
Stutterheim, E.	25
Swert, P.K.M. de	72, 82, 107,
Szodruch, J.	119, 124
T	
Tak, G. van der	21
Takens, H.J.	21
Taub, J.	104

NAAM	PAGINA
Taub, mevr.	69
Tellegen-Hartman, mevr. A.	142
Termaat, R.	92
Terry, C.	120
Tervoert, J.H.W.	50
Thuis, B.	96
Thuis, H.G.S.J.	96
Tigchelaar, H.	80, 85, 134, 135, 136
Timman, R.	11, 21, 101
Torenbeek, E.	60, 108, 132, 133, 134, 135
Torre, L.F. de la	117, 118
Trombetta, E.	203
V	
Vallance, C.H.	203
Vallerani, E.	117, 118
Vanhecke, A.	72
Veenstra, S.	198
Veitsma, J.	22
Velde, T. van de	80
Veldhuis, L.L.M.	86, 123, 137, 138, 139, 140
Velzen, J. van	21
Verbeek, J.D.	140, 141, 142
Vercammen, R.W.A.	109
Verhage, G.F.	101
Verhulst, J.	91
Vermeulen, H.	68
Videler, J.J.	75
Vinke, B.W.	21
Visch, E.	13
Vleghert, J.P.K.	101
Vles, S.J.	21
Vlist, J. van der	47
Vodegel, H.J.G.C.	106, 113, 114
Voerman, G.J.	96, 111
Vogelesang, L.B.	98, 122
Vooren, A.I. van der	35, 101
Voorn, M.	8, 213
Vos, D.M. de	69, 70, 131, 132, 133, 134, 198
Vos, P.J.C.	31
Voûte, C.H.	43
Vries, E. de	55, 56, 101
Vries, O. de	196
Vroon, P.	21, 59
W	
Wagenmakers, J.H.	196
Wansbeek, G.C.	53

NAAM	PAGINA
Weber, mevr. M.	117
Wesseling, H.C.	21
Westerhuis, H.	21, 34, 59
Whittle, F.	36
Wijdooge, C.	21, 59, 69, 73
Wijers, G.J.	81, 82
Wijk, I.Th. van	50, 51, 54
Wijsman, J.A.	21, 59, 77
Willekens, J.A.	77
Winter, P. de	17, 18, 20, 21, 28, 100, 101, 102, 126
Wiselius, S.I.	21, 59
Wittenberg, H.	6, 51, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 63, 64, 65, 68, 69, 80, 104, 105, 106, 108, 110, 113, 114, 129, 130, 142, 198
Wolf, W.B. de	122
Wolff, E.B.	7, 11, 16
Wolff, W.J.	74
Wolleswinkel, H.	80
Woudstra, mevr. D.G.	197
Wulfften Palthe, P.M. van	55, 56
Wynia, S.	21
Y	
Yff, H.	43, 101
Yperlaan, P.J.	40, 44, 45, 52, 54, 57, 59, 61, 100, 102, 103, 104,
Z	
Zagainov, G.I.	78
Zanden, P.J.L.M. van der	85, 134, 135, 136
Zanden, J.M. van der	65
Zielstra, H.P.	53
Zwaaneveld, J.	48
Zwalen, H.C.	49
Zweypfennig, V.J.J.	21
Zwikker, C.	101

AFKORTINGEN

AFKORTING	PAGINA
3AF	Association Aéronautique Astronautique de France
A&AEE	Aeroplane and Armament Experimental Establishment
AAAF	Association Aéronautique Astronautique de France
AAAR	Romanian Aeronautical & Astronautical Association
AAE	Académy de l’Air et de l’Espace
ACARE	Advisory Council for Aeronautical Research in Europe
ADSE	Aircraft Development & Systems Engineering
AFITA	Association Française des Ingenieurs et Techniciens de l’Aéronautique
AGARD	Advisory Group for Aeronautical Research and Development
AIAA	American Institute of Aeronautics and Astronautics
AIAE	Asociación de Ingenieros Aeronáuticos de España
AICMA	Association International des Constructeurs de Matériel Aéronautique
AIDAA	Associazione Italiana di Aeronautica e Astronautica
ALW	Afdeling Luchtvaartwetenschappen (van de KNVvL)
ARS	American Rocket Society
ASD	AeeroSpace and Defence Industries Association
ATM	Air Traffic Management
BEA	British European Airways
CAA	Civil Aeronautics Administration
CAD/CAM	Computer Aided Design/Computer Aided Manufacturing
CASI	Canadian Aeronautics and Space Institute
CEAS	Council of European Aerospace Societies (voor 26 september 2005 Confederation i.p.v. Council)
CPM-TNO	Centrum voor Polymere Materialen-TNO
CSA	Chinese Society of Astronautics
CTZ	Commissie Technische Zaken (van de KNVvL)
CzAeS	Czech Aerospace Society
DAF-SP	DAF Special Products
DAG	Dutch Aviation Group
DASA	Deutsche Aerospace A.G.
DGLR	Deutsche Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt
DHC	Defensie Helikopter Commando
DNW	Duits-Nederlandse Windtunnels

AFKORTING	PAGINA
EC	European Chapter
EDA	European Defence Agency
ELTA	Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling Amsterdam
ENIAC	Electronic Numerical Integrator Analyzer and Computer
EREA	Association of European Research Establishments in Aeronautics
ERF	European Rotorcraft Forum
ESA	European Space Agency
ESTEC	European Space Research and Technology Center
EZ	Ministerie van Economische Zaken
FSAE	Finnish Society of Aeronautical Engineers
FTF	Svensk Föreningen för Flygteknik och Rymdteknik
GARTEUR	Group for Aeronautical Research and Technology in Europe
GEC	General Electric Company
HAES	Hellenic Aeronautical Engineers Society
HBO	Hoger Beroeps Onderwijs
HBS	Hogere Burger School
HST	Hoge Snelheids Windtunnel
HTS	Hogere Technische School
HVA	Hogeschool van Amsterdam
IAF	International Astronautical Federation
IAS	Institute of the Aeronautical Sciences
IATA	International Air transport Association
ICAF	International Committee on Aeronautical Fatigue
ICAS	International Council of the Aeronautical Sciences
IFALPA	International Federation of Airline Pilots’ Associations
IFASD	International Forum on Aeroelastic and Structural Dynamics
IGY	International Geophysical Year
IKUS	International Krash Users Seminar
ISASTI	International Symposium on Aeronautical Science and Technology of Indonesia
ISLO	Instituut voor Schriftelijk Luchtvaart Onderwijs
IVW	Inspectie Verkeer en Waterstaat
IZF/TNO	Instituut voor Zintuigfysiologie/TNO
KIVI (AE)	Koninklijk Instituut van Ingenieurs (Aerospace Engineering)
KLM	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij
KLu	Koninklijke Luchtmacht
KM	Koninklijke Marine

AFKORTING	PAGINA
KMA	Koninklijke Militaire Academie
KNVvL	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart
KRITNO	Kunststoffen en Rubber Instituut TNO
KSAS	Korean Society for Aeronautical and Space Sciences
KVIV	Koninklijke Vlaamse Ingenieurs Vereniging
L&R	Luchtvaart- en Ruimtevaarttechniek
LA	Luchtvaartafdeeling
LAETA	Associated Laboratory for Energy, Transports and Aeronautics (Portugal)
LSK	Luchtstrijdkrachten
MAI	Moscow Aviation Institute
MBB	Messerschmitt-Bölkow-Blohm
MLA	Militaire Luchtvaart Autoriteit
MLD	Marine Luchtvaartdienst
MoU	Memorandum of Understanding
MTS	Middelbare Technische School
NAG	Netherlands Aerospace Group
NASA	National Aeronautics and Space Administration
NHI	Nederlandse Helikopter Industrie
NIRIA	Nederlands Insituut voor Register-Ingenieurs en afgestudeerden van Hogere Technische Scholen
NIV	Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling
NIVR	Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en Ruimtevaart
NLC	Nederlands Luchtvaart College
NLL	Nationaal Luchtvaartlaboratorium
NLR	Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum
NLRGC	Nederlands Lucht- en Ruimtevaart Geneeskundig Centrum
NPL	National Physical Laboratory
NVR	Nederlandse Vereniging voor Ruimtevaart
NVvL	Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek

AFKORTING	PAGINA
NVvLG	Nederlandse Vereniging voor Luchtvaartgeneeskunde
ONERA	Office National d’Etudes et de Recherches Aérospatiales
OT&E	Operations Test and Evaluation
PC	Program Committee
Ph.D.	Doctor of Philosophy
PSAA	Polish Society of Aerospace Sciences
RAeS	Royal Aeronautical Society
RAF	Royal Air Force
RLD	Rijksluchtvaartdienst
RLD-LVB	Rijksluchtvaartdienst-Luchtverkeersbeveiliging
ROC	Regionaal Opleidings Centrum
RSL	Rijks Studiedienst voor de Luchtvaart
SAE	Society of Automotive Engineers
SBAC	Society of British Aerospace Engineers
SESAR	Single European Sky ATM Research
SFTE	Society of Flight Test Engineers
SpaceNed	Association of Space companies in the Netherlands
STOL	Short Take Off and Landing
SVFW	Schweizerische Vereinigung für Flugwissenschaften
TH-Delft	Technische Hogeschool Delft
TNO	Nederlandse Organisatie voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek
TsAGI	Tsentralnyi Aero-Gidrodinamicheskiiy Institut
TU-Delft	Technische Universiteit Delft
UAS	Unmanned Aerial Systems
USAF	United States Airforce
VAC	Vakafdelingscommissie (van de KNVvL)
V-STOL	Vertical - Short Take Off and Landing
VSV	Vliegtuigbouwkundige Studie Vereniging
VTOL	Vertical Take Off and Landing
WSV	Werktuigkundige Studievereniging

BRONVERMELDING AFBEELDINGEN

Shutterstock / G. Grechishkin omslag **Ronald Schnitker** pagina 7 **Martyn Voorn** pagina 8 **Stichting Collectie Aviodrome** pagina 9, 14, 15, 21, 27, 28, 31, 32, 33 36 (re), 39, 40, 41 (re), 42 (bo), 46 (on), 47, 48 (bo), 50 (re), 54, 55, 60, 66, 68, 69 (3 kleurenfoto's), 73, 79, 127, 128, 134 en 214 **Stichting Historisch Museum NLR**: pagina 11, 16, 36 (li), 38, 46 (bo), 52, 53, 67, 98, 99, 126 en 202 **DirkJan Rozema** pagina 40 (li), 96, 143, 176 en 212 **Ronald Dijkstra** pagina 43 **www.delpher.nl** pagina 49 **Fred Sterk** pagina 64 en 82 **Herry Schoevers** pagina 71 en 132 **Marnix van der Heijde** pagina 88 en 95 **NVR** pagina 94 **Jan van Twisk** pagina 110 (li) **Henk Jentink** pagina 111 **AIAA** pagina 199 **André Ran** pagina 215 (bo) **Qantas (Kees Nassenstein)** pagina 215 (on)

De overige afbeeldingen zijn afkomstig uit het archief van de NVvL.



VAN DE SCHRIJVER

Hoe schrijf je een boek over een zo serieuze vereniging als de NVvL? Wat zijn de bronnen? Zijn er nog leden van destijds die kunnen verhalen over mogelijke kwesties in de vereniging?

Het begon voor mij met het raadplegen van het archief, dat zich tot voor kort bevond in de ‘Centrale’ van het NLR. Bepaald niet de plek om een archiefstudie te doen. Daarom is dit archief, grotendeels bestaande uit zo’n 80 ordners, in 2016 ondergebracht in de archiefruimte van de Stichting Historisch Museum NLR waar het beter toeven is.

Bij het doornemen van al die documenten leer je de werkwijze van de achtereenvolgende NVvL-secretarissen kennen, ieder met hun eigen opbergmethode. Na het ordenen van de inhoud van de ordners resteerde een overzichtelijk archief. De CEAS-ordners zijn door Piet Kluit onder handen genomen, die de (CEAS-) deskundigheid heeft om deze netjes in te delen. Ook de vele gigabytes aan meer recente informatie, het zogenaamde digitale archief, kwam voor mij beschikbaar.

Een andere belangrijke bron voor dit boek was het Documentatiecentrum van Luchtvaartthemapark Aviodrome, dat naast het (sterk uitgedunde) KNVvL-archief ook beschikt over vele foto’s en documenten, onder andere van verscheidene oud-NVvL-leden.

Enkele observaties over de inhoud van al die archiefstukken zijn:

Het papieren archief is weliswaar kwetsbaar maar bevat veel interessant materiaal. Een digitaal archief, niet anders dan een veelheid van elektronische mappen met bestanden van computerprogramma’s die het NLR in de afgelopen 30 jaren heeft gebruikt, mist de “flavour” van handgeschreven notities, ontbeert vaak ingekomen post (steeds meer email) waardoor de gebeurtenissen in de vereniging lastiger zijn te analyseren.

De eerste 50 jaren met een klein bestuur waren de lijnen kort en was er kennelijk geen behoefte aan het maken van notulen van vergaderingen. De genomen besluiten moesten daarom op een andere wijze worden opgespoord. De laatste 25 jaren treden bestuurders aan die wel gewend zijn vergaderingen te notuleren, waardoor dat deel van de historie van de vereniging beter is te traceren.

Veel NVvL-besturen waren summier met hun jaarverslaggeving. De optelsom van al die jaarverslagen zou bepaald niet geschikt zijn voor een jubileumboek. Toen het dagelijks bestuur meer tijd ging besteden aan de internationale organisaties ICAS en vooral CEAS werden de jaarverslagen een stuk uitgebreider en informatiever.

Er zijn nauwelijks foto’s gevonden in het archief. Hoe interessant en gezellig bijeenkomsten ook mochten zijn, niemand kwam kennelijk op het idee om foto’s te maken en te bewaren. Gelukkig is daarin de laatste 20 jaar een kentering gekomen. De weinige foto’s uit de eerste jaren zijn dan ook uit andere bronnen afkomstig.

De aankondigingen voor lezingen, symposia en andere uitingen van de NVvL zijn gedurende de eerste 50 jaar zakelijk en ronduit saai te noemen. De laatste 25 jaren komt daar verandering in en verschijnen kleurrijke uitnodigingen.

De bereidheid van auteurs van lezingen om hun verhaal in uitgeschreven tekst vast te leggen verdwijnt met de komst van het computerprogramma PowerPoint. Het gevolg is dat er sinds de eerste tien jaren van de 21ste eeuw nauwelijks meer valt

te achterhalen wat tijdens lezingen is gezegd; de PowerPoint-plaatjes vormen de enige herinneringen aan die lezingen. Daarmee is een belangrijk product van de NVvL: de gebundelde lezingen die eerst in het blad Luchtvaarttechniek, vervolgens in het NVvL-jaarboek en tot slot op CD-ROM verschenen, verdwenen.

De pogingen tot samenwerking met aanverwante organisaties lopen als een rode draad door de NVvL-historie. Eerst nationaal, zoals binnen het verband van de afdeling Luchtvaartwetenschappen van de KNVvL, met de KNVvL zelf, het KIVI, het NIRIA, met de zusterinstellingen in Groot Britannië en in Vlaanderen. Het levert wisselende resultaten op en de samenwerking is lang niet altijd bestendig. Om de jongeren meer bij de activiteiten van de NVvL te betrekken wordt de samenwerking met de studentenverenigingen ‘Leonardo da Vinci’ en ‘Sipke Wynia’ verstevigd. Gelijktijdig wordt gewerkt aan een betere meer eigentijdse uitstraling. De aansluiting van de NVvL bij grote internationale organisaties als ICAS (1957) en later CEAS (1994) is voor de NVvL-besturen een grote uitdaging gebleken. Het kost weliswaar tijd en geld, maar het levert onmiskenbaar internationale erkenning op, een veel groter netwerk en een breed platform voor de leden. De internationale symposia, bij uitstek de gelegenheden voor kennisuitwisseling, komen gemakkelijker binnen het bereik van Nederlandse luchtvaartingenieurs en die symposia worden ook steeds meer in Nederland gehouden. Dat gebeurt met de steun van enkele Nederlandse luchtvaartorganisaties die daarvan eveneens profiteren. Daarbij blijkt de NVvL als organiserende vereniging steeds beter in staat te zijn de daaraan verbonden financiële risico’s te dragen. Het vergt veel van de organisatorische talenten binnen het bestuur van de vereniging.

Dat laatste brengt mij tot de vraag hoe de NVvL zich de komende 25 jaar gaat ontwikkelen. De organisatie van lezingen en excursies voor de eigen leden is niet genoeg gebleken. Internationale

samenwerking blijft het credo voor de NVvL in combinatie met een bedrijfsmatiger functioneren. Het succes van de vereniging lijkt vooral afhankelijk te zijn van de bereidheid van grote Nederlandse luchtvaartbedrijven om hun getalenteerde technische topmanagers af te vaardigen in het NVvL-bestuur, waardoor deze managers – en daarmee de NVvL en de Nederlandse luchtvaartsector – zich ook in internationaal verband nadrukkelijk in de schijnwerpers kunnen blijven plaatsen.

Met dank aan...

Bij het samenstellen van dit jubileumboek heb ik velen bereid gevonden mij te assisteren.

Ronald Dijkstra heeft een groot aandeel gehad in het samenstellen van de bijlagen 2, 3, 5 en 6 en daarbij oude jaargangen van het blad Luchtvaarttechniek opgediept.

De bestuursleden Fred Abbink, Christophe Hermans, Piet Kluit, Marnix van der Heijde en Wim Blauw waren behulpzaam bij het toegankelijk maken van de recente historie en de oud-bestuursleden Jan van Ingen, Ruud Roos, Herry Schoevers en Fred Sterk voor wat betreft de historie van de voorgaande decennia.

De tekst is grondig doorgenomen en waar nodig gecorrigeerd door Wim Adriaansen en Kees Bakker. Fred Beerlage en Frank Sturm hebben bijlage 8 over het NVvL-jaarboek redactioneel bewerkt. Tot slot waren Matys Voorn (VSV ‘Leonardo da Vinci’) en Emiel Bos (‘Sipke Wynia’) behulpzaam bij het opzoeken van oude symposiumdocumenten.

Het was voor mij (alweer) een genoegen bij de vormgeving van dit boek samen te werken met Christine van Dijk (C10 Ontwerp, Den Haag), die de aangeleverde kopij tot een fraai boekwerk heeft weten te maken.

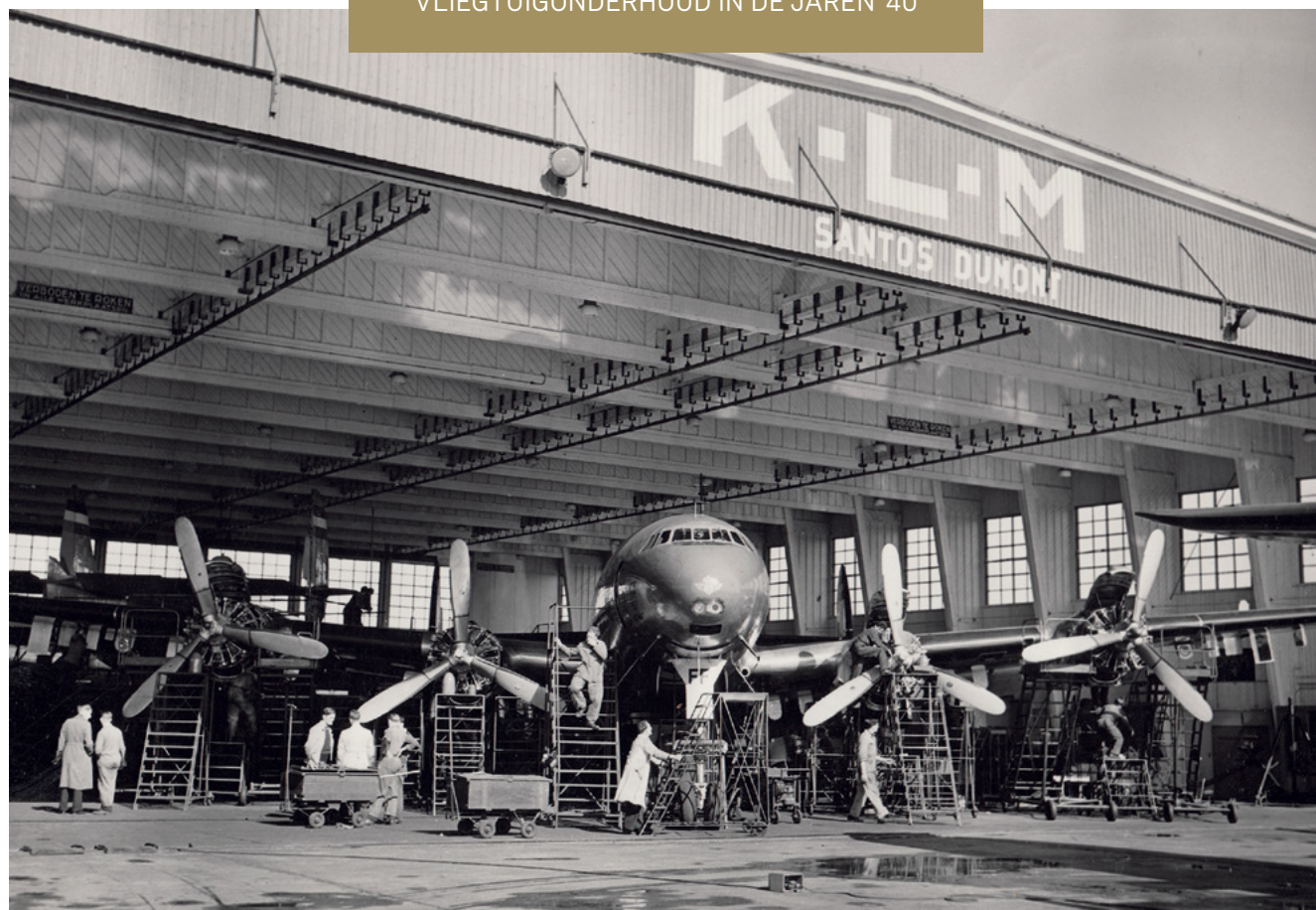
Voor de hulp van bovengenoemde personen ben ik hen bijzonder dankbaar.

DirkJan Rozema

DirkJan Rozema (1946) rondt in 1969 zijn studie Vliegtuigbouwkunde aan de HTS Haarlem af. Na vervulling van zijn militaire dienstplicht treedt hij in 1971 in dienst van het NLR, waar hij gedurende 36 jaar verscheidene technische en management functies vervult. Hij is sinds 2000 bestuurslid van de Stichting Historisch Museum NLR en in die hoedanigheid nauw betrokken bij het bewaren en toegankelijk maken van het erfgoed van het NLR. In 2009 schrijft hij ter gelegenheid van het 90-jarige bestaan van het NLR het jubileumboek: “Waypoint NLR90YR”. DirkJan is mede-oprichter van de Vliegtuigbouwkundige Studievereniging ‘Sipke Wynia’ in 1966.



VLEGTUIGONDERHOUD IN DE JAREN '40



EN ZEVEN DECENNIA LATER



Luchtvaarttechniek was in Nederland in 1940 al meer dan 30 jaar een zich uitbreidend en verdiepend vakgebied. Pas bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog ontstond bij enkelen het plan om voor luchtvaartingenieurs een vereniging op te richten, die uiteindelijk de naam kreeg Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek (NVvL). Onder de papaplu van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL), die de NVvL faciliteerde, organiseerden de talloze NVvL-besturen voor hun leden in de afgelopen 75 jaar vele honderden lezingen en tientallen excursies en symposia. In veel gevallen in een samenwerkingsverband met andere organisaties, zoals met de studieverenigingen VSV 'Leonardo da Vinci' en 'Sipke Wynia' en met het Koninklijk Instituut van Ingenieurs (KIVI). Na verloop van tijd sloot de NVvL zich aan bij internationale organisaties, zoals de "International Council for the Aeronautical Sciences" (ICAS) en de "Council of European Aerospace Societies" (CEAS). Daardoor breidde de rol van de NVvL als kennisplatform zich ook in internationaal opzicht sterk uit.

De NVvL viert in 2016 zijn 75-jarig bestaan. Reden voor het bestuur om over deze periode dit jubileumboek te laten schrijven. Daarin wordt de ontwikkeling van de vereniging beschreven en wordt zichtbaar gemaakt wat de vereniging aan lezingen, excursies en symposia heeft georganiseerd en welke publicaties tot stand zijn gekomen.

