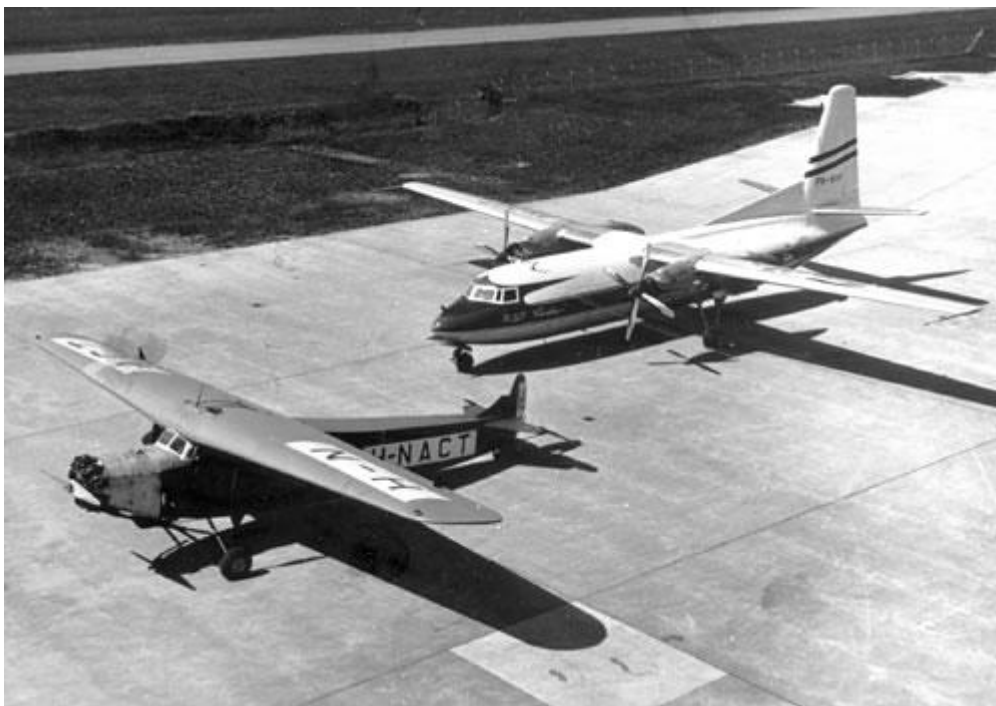


'De geschiedenis van Aviod(r)ome'

1955, oprichting van de Stichting voor het Nationaal Luchtvaartmuseum

In 1955 namen diverse maatschappelijk organisaties het initiatief om een Nationaal Luchtvaartmuseum op te richten. Dit waren de KLM, de vliegtuigfabriek Fokker, de Luchthaven Schiphol, de Ministeries van Cultuur, Verkeer & Waterstaat en Defensie (de Koninklijke Luchtmacht & de Koninklijke Marine) en de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart. Op 18 oktober 1955 wordt deze stichting opgericht met als doel het verzamelen van een historische luchtvaartcollectie. Een van de eerste grote collectiestukken was een Fokker F.7a uit 1925, een cadeau van Fokker en de KLM.



1960, het eerste museum: het 'Aeroplanorama'

In 1960, vijf jaar na de oprichting van de Stichting voor het Nationaal Luchtvaartmuseum, werd op het toenmalige Schiphol (het huidige Schiphol-oost) het eerste luchtvaartmuseum geopend: het Aeroplanorama. Er waren zeven vliegtuigen te zien, waaronder een Fokker Spin, een Fokker C.5 (het enige complete Nederlandse militaire vliegtuig dat de Tweede Wereldoorlog had overleefd) en een Spitfire-jager uit de Tweede Wereldoorlog. Dit museum bestond tot 1967. Het sloot zijn deuren toen het 'nieuwe Schiphol' werd geopend.



1971, het tweede museum: de 'Avidome'
In 1971 werd het tweede museumgebouw van de Stichting voor het Nationaal Luchtvaartmuseum geopend: de Avidome. Het was een spectaculair gebouw op het 'nieuwe Schiphol', later beter bekend als Schiphol-centrum. 's-Werelds grootste aluminium koepel bood aanvankelijk plaats aan een collectie van dertien vliegtuigen. De snelle groei van de collectie vliegtuigen leidde ertoe dat er later maar liefst 30 vliegtuigen te zien waren, waaronder grote vliegtuigen als een Dakota en diverse straaljagers.



1971-1998, ruimtevaart en grote exposities

Jarenlang was de Fokker F.7a uit 1925 het vlaggenschip van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartmuseum Aviodome. Tot 1992 was een groot deel van de eerste verdieping gewijd aan de geschiedenis van de ruimtevaart. Het hoogtepunt van deze ruimtevaarttentoonstelling was in het eind van de jaren zeventig de originele capsule van de Apollo 10, die van de NASA in bruikleen was ontvangen. Op de begane grond was de geschiedenis van de luchtvaart te zien. Er werden door de jaren heen diverse grote tijdelijke exposities georganiseerd, waaronder 'Innovatiek; de toekomst van de luchtvaart' in 1995; 'Nederland 75 Jaar Luchtvaartland' in 1996 en 'De Grote Fokker-expositie' in 1997-'98.



1997-1999, grote reddingsacties voor Fokker en de Uiver

Na de grote exposities kwam voor het Nationaal Luchtvaartmuseum Aviodome een periode van grote publieksacties ten behoeve van het behoud van het historisch luchtvaarterfgoed in Nederland. De eerste grote actie was de poging om de erfenis van de failliete Fokkerfabriek te beschermen voor verspreiding en verkoop naar het buitenland. Dit gebeurde met de Fokker Heritage Trust, die was opgericht door het Nationaal Luchtvaartmuseum Aviodome en de F27 Friendship Association. In 1999 werd de actie 'Uiver back home' gestart om de laatste nog vliegende DC-2 ter wereld met hulp van het bedrijfsleven en het publiek, te kopen.



2000-2001, 'Connie' komt naar Nederland

Het publiek en het bedrijfsleven reageerde enthousiast op de reddingsacties. Na de succesvolle redding van het Fokkererfgoed en de 'Uiver' deed het publiek in 2000-2001 weer even enthousiast mee toen de Avidome de 'Connie', een viermotorig Lockheed Constellation-passagiersvliegtuig uit 1947, wilde kopen om naar Nederland over te vliegen en te bewaren. De actie 'Connies Comeback' werd opnieuw een succes! En tussendoor werden er ook nog drie expedities naar de Venezolaanse binnenlanden georganiseerd, om een in 1939 verloren gegane Fokker F.8 uit 1928 te bergen en naar Nederland te halen.



1997-2003, verhuizen naar ... Lelystad

Het Aviodome op Schiphol werd te klein. Er was geen ruimte voor grotere vliegtuigen, voor meer dynamiek en voor de snel groeiende collectie. Er werd gekozen voor een nieuw luchtvaart-themapark op een andere locatie. Er werd vergaderd en overlegd, gezocht naar sponsors en risicodragende partners en een geschikte locatie. Het moest een luchthaven worden, dat was duidelijk. Alternatieven waren, een andere plaats op Schiphol, de luchthavens Rotterdam, Teuge, Soesterberg, Deelen, Den Helder en Maastricht. Uiteindelijk was Lelystad de meest geschikte locatie. Op 6 januari 2003 sloot de Aviodome op Schiphol definitief zijn deuren. Het trotse gebouw, ooit 's-werelds grootste aluminium koepel, werd gesloopt.



2003, het Nationaal Luchtvaart-Themapark Aviodrome

De luchthaven Lelystad had niet alleen voldoende ruimte beschikbaar, maar lag ook centraal in Nederland en was goed bereikbaar. Binnen een jaar werd een bijna tien hectare groot luchtvaart-themapark uit de grond getoverd. Naast een reusachtig expositiegebouw, dat twee maal zo groot was als de Aviodome op Schiphol, verrees in een dynamisch openluchtmuseum ook de grootste replica van Nederland. Het stationsgebouw dat in 1928 op Schiphol was gebouwd werd volledig authentiek herschapen. Het gebouw was het een toonbeeld van architectuur volgens de Amsterdamse School. En het zou ook weer echt als vertrekhal gebruikt gaan worden.



2004-2005, een Jumbojet naar Lelystad

Er was al veel verhuisd in de voorgaande jaren, maar de klap op de vuurpijl werd het transport per boot en over de weg van een echte Boeing 747 Jumbojet 'Classic', die voor 1 euro van de KLM was overgenomen. Na de demontage op Schiphol in 2004, volgde een tocht per boot door de Amsterdamse grachten, waarbij heel Nederland meeleeftte. Tienduizenden Amsterdammers en andere belangstellenden zagen het transport in de nacht van 17-18 december 2004 door Amsterdam varen en honderdduizenden volgden het drie dagen durende transport via de tv-journaals. Over de Randmeren, onder de Gooise en Stichtse Brug door en via de sluizen bij Nijkerk kwam het konvooi van schepen met staartdelen, vleugels en een vliegtuigromp aan in Harderwijk. Vandaar ging het 's-nachts verder, over de weg naar Lelystad.



2005, de opening van de Jumbojet voor het publiek

Een reuzenklus was het! Maanden had het geduurd voordat de Jumbojet gereed gemaakt was voor transport. Ondersteuning van specialisten, zoals de technici van de KLM en de transporteurs Koninklijke Saan en Mammouth, was daarbij onontbeerlijk. Honderden medewerkers en vrijwilligers hadden meer dan een half jaar nodig om de Jumbojet weer in elkaar te zetten en toegankelijk te maken voor het publiek. Op 1 juli 2005 werd door Staatssecretaris Melanie Schultz van Haegen van Verkeer & Waterstaat de Jumbo geopend. Nederland waardeerde de Jumboklus. Zo'n 50.000 mensen bezochten de eerste twee maanden na de opening de Jumbojet en tientallen bedrijven hielden hun presentaties, workshops en symposia in het vrachtruim of elders in dit gigantische vliegtuig.



2005, Koningin bezoekt het Nationaal Luchtvaart-Themapark Avidrome

Op 27 september 2005 was er Koninklijke belangstelling voor het nieuwe Nationaal Luchtvaart-Themapark Avidrome. Tijdens een bezoek aan de provincie Flevoland, ter gelegenheid van haar 25-jarig regeringsjubileum, werd Koningin Beatrix ontvangen door toenmalig Avidrome-directeur Arno van der Holst en nam ze een kijkje bij de expositie Oranje 'Boven'. Na een besloten afscheidsreceptie, werd zij geïnformeerd over de 'gloednieuwe' Fokker Friendship. Na een bezoek vertrok Koningin Beatrix per helikopter terug naar Den Haag.



2011, Aviodrome vraagt faillissementen aan
 Op 23 december sluit het park. De curator gaat op zoek naar partijen die mogelijk interesse kunnen hebben in het mogelijk maken van een doorstart van Aviodrome.

28 april 2012, Aviodrome opent weer
 Op 23 maart maakt leisure concern Libéma, exploitant van o.a. Safaripark Beekse Bergen, Brabanthallen 's Hertogenbosch en Omnisport Apeldoorn, bekend Aviodrome toe te hebben gevoegd aan haar portfolio. Luchtvaartbeleving 'Aviodrome' opent weer op 28 april 2012, in een vernieuwde opzet.

Om de beleving hedendaags en vernieuwend te houden, is er een aantal elementen aan het concept toegevoegd. Een belangrijke verandering is de toevoeging van een platform met buitenterras, dat gebouwd wordt naast de Boeing 747. Hiermee wordt een uniek uitzicht geboden op het vliegverkeer dat dagelijks op Lelystad Airport plaatsvindt.

In het Aviodrome komen zeven attractiezones. In de entreezone komen speelvoorzieningen voor kinderen waar interactieve elementen aan worden toegevoegd. Het filmtheater wordt gratis toegankelijk voor alle bezoekers. Een walk through presentatie met animatronics laat op speelse wijze zien hoe de bagageafhandeling op een luchthaven wordt georganiseerd. Een groot aantal vliegtuigstellers wordt publiekstoegankelijk. Daarnaast komen er extra indoor- en outdoorspeelmogelijkheden. Tijdens de shows worden draaiende motoren en taxiënde historische vliegtuigen getoond. Alle attracties zijn gratis en de toegangsprijzen worden niet verhoogd.

