



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

Voor slechts € 10,- bent u donateur tot 1 januari 2008. U profiteert dan tevens van de andere voordelen van het donateurschap.

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

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

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

Donateurs van de Stichting Historisch Museum NLR ontvangen € 2,- korting op de toegangsprijs van het Aviodrome. Die korting wordt alleen verleend op vertoon van uw donateurskaart.

Van de voorzitter

In de eerste Nieuwsbrief van 2007 zal in het Jaarverslag 2006 uitgebreid worden stil gestaan bij hetgeen in dit lopende jaar binnen de museumstichting heeft plaatsgevonden. Toch lijkt het me goed om nu al bij een aantal ontwikkelingen stil te staan. De museumstichting heeft in 2006 een groeispiong doorgemaakt op weg naar de status van volwassenheid. De ontruiming van het voormalige restaurant van het NLR was een belangrijke stap in de ontwikkeling van het museum. Bij de Open Dag van het NLR in Amsterdam in juni 2006 konden daardoor veel bezoekers worden ontvangen om kennis maken met het oude museum en tegelijk met de opzet van het nieuwe museum. Tijdens de Open Dag in de NOP in september 2006 heeft de museumstichting zich opnieuw gepresenteerd aan het publiek. Beide evenementen hebben geleid tot een flinke groei van het aantal donateurs.

Omstreeks 1 november is de gerenoveerde museumruimte opgeleverd en is begonnen met de plaatsing van de panelen en vitrines en de verdere inrichting. De opening van het nieuwe museum is gepland op vrijdag 11 mei 2007. De eerste donateursbijeenkomst zal de volgende dag 12 mei plaatsvinden.

De beide donateursmiddagen van 2006 waren goed bezocht en zeer geslaagd. De laatste, eind oktober gehouden, trok bijna 100 belangstellenden, zoals elders valt te lezen in deze Nieuwsbrief. Aan het einde van het jaar konden we de 250e donateur noteren in volgorde van aanmelding sinds de oprichting van het museum in het jaar 2000. Er zijn echter maar 200 "actieve" donateurs; het verschil laat zich onder meer verklaren doordat er mensen overlijden. Vanaf het einde van 2001 is het netto aantal donateurs gegroeid van 138 naar 201 en dat is verheugend.

Toch is er een gebied dat het bestuur hoofdbrekens kost en waarvoor er nog geen oplossing is. Tot op dit moment zijn 2 van de 3 bestuursleden nog bijna dagelijks bij het NLR aanwezig omdat ze er werken. Dit feit helpt enorm om de aansluiting bij het laboratorium te houden en vergemakkelijkt het regelen van allerlei zaken op allerlei niveaus binnen het NLR.

Binnen een half jaar zullen DirkJan Rozema (VUT) en ondergetekende (einde contractperiode) niet meer dagelijks bij het NLR te vinden zijn en dat is een stap terug.

We zoeken daarom binnen het NLR naartoe naar versterking van het bestuur met (jongere) mensen, die het museum een warm hart toe dragen en willen helpen om de bestuurlijke continuïteit van het museum te verzekeren.

Tenslotte wens ik u en uw familie een voorspoedig 2007 toe.

K. Bakker



Bestuur en vrijwilligers wensen u en uw familieleden prettige feestdagen en een voorspoedig 2007!

Het vernieuwde NLR-museum



Gerard van Wely schildert een paneel

Vorige keer beloofden wij u wellicht spectaculair nieuws. Wel hier is dat dan. Eind oktober j.l. was het zo ver! Degenen die op de laatste donateursbijeenkomst zijn geweest hebben zich er zelf van kunnen overtuigen. De ruimte voor ons vernieuwde museum is geheel opgeknapt en ziet er werkelijk piekfijn uit. Het overtreft onze stoutste verwachtingen. Wat is er niet allemaal gebeurd. Alle muren en al het houtwerk zijn opnieuw geschilderd, er is een compleet nieuw plafond aangebracht, voorzien van schitterende verlichting, en de gehele ruimte is voorzien van nieuwe vloerbedekking. Een woord van dank in de richting van het NLR is hier dus wel op zijn plaats.

Voor de vrijwilligers die betrokken zijn bij de inrichting van de museumruimte betekende de tijd waarin bovengenoemde werkzaamheden plaatsvonden een periode van gedwongen rust. Het ontbrak aan plaatsruimte om verder te gaan met de aanmaak van panelen, een soort bedrijfssluiting dus. Gelukkig is deze gedwongen stilligperiode weer achter de rug en is er daadwerkelijk begonnen met de inrichting. De eerste panelen stonden al op hun plaats op de eerste woensdag dat er weer gewerkt kon worden. Inmiddels staan er op het ogenblik dat deze woorden aan de computer worden toevertrouwd (17 november 2006) al dertien panelen. We zijn er echter achtergekomen dat niet alles van een leien dakje gaat. Als je echt aan het werk gaat, komen de problemen tevoorschijn.



Frans, Ad en Herman in actie

Bij verschillende gelegenheden hebben we een plattegrond laten zien waarop de museumruimte op papier geheel was ingedeeld. Maar u weet, papier is geduldig, vooral als de gebruikte plattegrond achteraf niet goed op schaal blijkt te zijn. Waar het op neer komt, is dat het aantal geplande panelen niet klopt met het aantal panelen dat in werkelijkheid geplaatst kan worden. Je zou dan denken dat door de foute plattegrond de kans dat er meer panelen geplaatst kunnen worden even groot is als de kans op minder panelen. Die kansberekening zal in theorie ook wel kloppen, maar onze ervaring is dat in de praktijk altijd het nadelige effect de overhand heeft. Zo dus ook in ons geval. Toen we de geplande indeling in de ruimte uit wilden zetten, bleek dat het geplande aantal panelen niet te passen. Het aantal panelen, en daarmee het aantal of de uitgebreidheid van de te behandelen onderwerpen, moest daarom gereduceerd worden. Een kleine tegenvaller, waar overheen te komen is.



De eerste panelen opgesteld in de opgeknapte museumruimte

Zoals reeds gezegd, papier is geduldig. Bij de indeling van de ruimte is ook niet al te diep nagedacht over het daadwerkelijk monteren van de panelen. Het gevolg is dan ook dat bij de uitvoering van de werkzaamheden zich niet voorziene probleempjes voordoen. Gelukkig staat het trio Herman de Jong, Frans Idema en Ad van de Boogaart, degenen die de montagewerkzaamheden uitvoeren, altijd weer klaar met verschillende oplossingen voor een probleem. Een enkele keer komt men dan een beetje moeizaam tot de keuze van de meest geschikte oplossing, maar het werk vordert toch gestaag. Er wordt zelfs al gedacht aan een datum voor de opening van de nieuwe museumopstelling. Bij deze opening moet u echter niet verwachten een compleet ingericht museum te zien, dat zal nog wel even duren. Nee, bij de opening die ons voor ogen staat, moet u denken aan een flink aantal panelen dat ingericht is. De panelen die dan gereed zijn zullen echter een vrij onevenwichtig deel van de expositie omvatten, want niet elke discipline zal dan evenredig vertegenwoordigd zijn. Zo'n evenredige vertegenwoordiging hopen we wel te bereiken als de ruimte volledig is ingericht.

Een groot aantal van u weet het natuurlijk uit eigen ervaring: planningen lopen altijd uit! Meldde we u vorige keer nog dat we op korte termijn een aantal (oud-)NLRers van buiten onze vrijwilligerskring zouden benaderen met de vraag of zij adviezen zouden willen geven bij de inrichting van de panelen en vitrines, helaas is dat er nog niet van gekomen. Voordat we deze personen benaderen willen we voor hen een overzicht hebben van welke ruimte beschikbaar is voor de verschillende disciplines en aan welke randvoorwaarden de indeling van de panelen moet voldoen. We willen nu vóór het eind van het jaar voor ons zelf een lijstje opstellen met namen van degenen die we willen benaderen, de beschikbare ruimte per discipline,

de genoemde randvoorwaarden en datgene wat we van de adviseurs verwachten. We kunnen dan direct na nieuwjaar met de adviseurs van start gaan.

Ook de inrichting van ons eigen werkplaatsje loopt wat uit, doordat de benodigde voorzieningen, die wij niet zelf kunnen realiseren, nog niet klaar zijn. We hopen echter dat dit toch binnen korte tijd zijn beslag kan krijgen, zodat we niet voor elk klusje bij de werkplaats van het NLR terecht behoeven te komen.

Verslag van de twaalfde donateursbijeenkomst op 28 oktober 2006 in Amsterdam

Onze tweede donateursbijeenkomst van dit jaar vond plaats op 28 oktober in Amsterdam. Het was alweer de twaalfde bijeenkomst sinds de oprichting van onze stichting. Het aantal inschrijvingen overtrof verre onze verwachtingen. Bijna honderd toehoorders mochten we verwelkomen, het grootste aantal dat in ons zesjarig bestaan een donateursmiddag heeft bijgewoond. De reden hiervan is duidelijk als men naar het programma kijkt. Het onderwerp was deze keer de bemoeienissen van het NLR bij de bouw van de Indonesische windtunnel ILST. We hadden dan ook niet alleen onze donateurs uitgenodigd, maar ook de niet-donateurs die voor het NLR in het kader van dit project werkzaamheden in Indonesië hebben verricht. De donateursbijeenkomst zou daarmee tevens een reunie van oud-Indonesiëgangers worden, waarbij veel herinneringen zouden worden opgehaald. We meenden dan ook aan deze bijeenkomst een speciaal tintje te moeten geven door de deelnemers na afloop van de middag de gelegenheid te bieden deel te nemen aan een Indische maaltijd. Kennelijk viel dit zo in de smaak dat meer dan tachtig deelnemers hiervan gebruik wilden maken.

Deze grote aantallen vergde wel het een en ander aan organisatie, maar met wat geluk en improvisatie is alles op tijd rondgekomen, zodat op de desbetreffende middag om klokslag twee uur Kees Bakker als voorzitter alle aanwezigen in het auditorium van het NLR welkom kon heten. Voor de niet-donateurs onder de toehoorders belichtte Kees even kort de doelstellingen van onze stichting en de verschillende werkzaamheden die onze vrijwilligers in Amsterdam, in de Noordoostpolder en thuis voor de stichting verrichten, waarbij



De sprekers: Ruud Ross (links) en Banbang Soemarwoto (rechts) worden bedankt door Kees Bakker

natuurlijk ook de ingebruikname van onze nieuwe museumruimte ter sprake kwam. Kees vertelde dat er wordt gestreefd naar een gedeeltelijke opening van de nieuwe ruimte in mei 2007, waarbij gepoogd wordt deze opening vlak vóór of op een donateursmiddag te laten plaatsvinden.

Hij vertelde dat ons steeds meer vragen over historische onderwerpen van buiten het NLR bereiken die door ons zo goed mogelijk worden beantwoord, zodat ook het directe nut van onze stichting hiermee wel bewezen is.

Kees memoreerde voorts dat sinds de vorige donateursbijeenkomst vijf (oud-)donateurs zijn overleden: Han Buttstedt, Louis Lucassen, Frits Hoogendoorn, Jack Smith en Henk van Slageren. De laatste was één van onze eerste vrijwilligers voor het museum, begonnen met werkzaamheden voor het museum in of kort na 1985.

Na een korte toelichting op het programma van deze middag, gaf Kees het woord aan Ruud Ross voor zijn voordracht "NLR activiteiten in Indonesië, 1980–2005". Ruud verbleef een aantal jaren als NLR-contactpersoon in Indonesië en ook na zijn terugkeer naar Nederland heeft hij nog werkzaamheden voor het ILST-project gedaan in de vorm van begeleiding van Indonesiërs die bij het NLR een opleiding volgden. Ruud gaf een overzicht van de beweegredenen om dit project te starten en van de werkzaamheden die in de loop van de jaren door NLR-medewerkers op verschillende terreinen zijn verricht. Hij vertelde dat voor deze



Veel belangstelling voor de Indische maaltijd

werkzaamheden in totaal meer dan vijftig NLR-medewerkers, vaak vergezeld van hun partner, één of meerdere keren naar Indonesië zijn geweest. De werkzaamheden bestonden niet alleen uit het bouwen van een windtunnel in Serpong, maar omvatten uiteraard ook de opleiding van personeel, niet alleen op het gebied van windtunnelmetingen, maar ook voor de aanmaak van de windtunnelmodellen. Bovendien werd door het NLR gedurende de eerste jaren na de ingebruikneming van de windtunnel gezorgd voor begeleiding bij de aanmaak van de modellen en bij de metingen in de windtunnel. Daarnaast waren er samenwerkingsprojecten die buiten het kader van deze lezing vallen. Het relaas van Ruud werd verluchtigd door een reeks foto's van de locatie en van NLR-medewerkers vergezeld van anecdotes over de belevenissen van verschillende NLR-medewerkers. Een aantal van hen zijn tijdens hun verblijf daar zo bij de bevolking en hun problemen betrokken geraakt dat zij na afloop van hun werkzaamheden naar Indonesië zijn teruggekeerd om vrijwilligerswerk te verrichten.

Ruud besloot zijn verhaal met een kwis van luchtfoto's van de verschillende locaties in en om Serpong, waarvan de meeste door een aantal aanwezigen herkend werden, hetgeen natuurlijk ook weer enkele aardige verhalen opleverde.

Voor de pauze werd nog een aantal foto's geprojecteerd die, na onze oproep in de uitnodigingsbrief, door oud-Indonesiëgangers aan ons waren toegestuurd. Ook deze foto's konden natuurlijk op een ruime belangstelling rekenen.

Na dit gedeelte van de middag was een pauze ingelast van ruim een half uur. Gedurende deze pauze was frisdrank en spekkoek beschikbaar en konden de aanwezigen onderling bijpraten en herinneringen ophalen. Tevens was er de mogelijkheid de nieuwe museumruimte te bezichtigen. Alhoewel deze ruimte nog bijna helemaal kaal was – er stonden pas slechts drie panelen opgesteld – kon toch een goede indruk verkregen worden van de grotere, schitterend opgeknapte ruimte. Om een indruk te krijgen van de indeling lagen er een drietal plattegronden ter inzage. Ook de oude museumruimte mocht zich in een flinke belangstelling verheugen, ondanks dat al gedeeltelijk met de ontmanteling hiervan was begonnen.

Na de pauze was het de beurt aan Bambang Soemarwoto, een Indonesische medewerker van het NLR, om zijn voordracht “De tegenwoordige Indonesische luchtvaartsector” te houden. Hij deed dit met een grote hoeveelheid fotomateriaal, waaruit duidelijk bleek dat de economische teruggang in Indonesië een flinke klap had uitgedeeld aan de luchtvaartsector daar ter plaatse, maar dat de laatste tijd er duidelijk een opleving is waar te nemen. De Indonesische luchtvaartsector blijkt zich in heel veel projecten een plaats verworven te hebben, zodat de toekomst met optimisme tegemoet kan worden gezien.

Kees Bakker bedankte de beide sprekers en liet zijn dankwoord gepaard gaan met het overhandigen aan beiden van een aardigheidje in flesvorm.

Hiermee was het officiële gedeelte van de donateursdag weliswaar ten einde, maar het merendeel van de aanwezigen bleef natuurlijk nog om te genieten van de Indische maaltijd. Hiervoor had het bestuur een cateraar in de arm genomen, die deze maaltijd in het bedrijfsrestaurant uitserveerde. Dat de maaltijd in de smaak viel, bleek wel uit het feit dat vele aanwezigen voor een tweede keer langs de uitgestalde gerechten gingen om zich nog eens op te laten scheppen.

Als extra verrassing bleek Ruud Ross ook nog gezorgd te hebben voor een meer culturele bijdrage in de vorm van een Indonesische dansgroepje, waarvan een danser en een danseres enkele dansen uitvoerde op Indonesische muziek.

Aan de enthousiaste reacties van de aanwezigen na afloop bleek wel dat deze bijeenkomst een schot in de roos is geweest. Nadat de laatste deelnemers waren vertrokken en de laatste rommeltjes waren weggevoerd, kon daarom het bestuur terugzien op een welgeslaagde dag.



Bijna 100 belangstellenden vulden het Auditorium

Aankondiging volgende donateursbijeenkomst

Op zaterdag 12 mei 2007 vindt de volgende donateursbijeenkomst plaats, bij het NLR in Amsterdam.

De heer C. Schmeitink zal een voordracht houden over de proeven met parachutes, die gebruikt werden door het NLR in de jaren '60 na de lancering van raketten.

Verder staat de bijeenkomst in het teken van de opening van het nieuwe museum, dat die middag kan worden bezichtigd. Naar verwachting is een gedeelte van het museum dan ingericht.

Noteert u s.v.p. zaterdag 12 mei (14.00 uur) NLR Amsterdam in uw agenda? Nieuwsbrief 23 zal de agenda bevatten met een uitnodigingskaartje.

Aangeboden: Een laboratoriumvliegtuig (deel 5)

Het dossier over de Siebel, afkomstig uit het NLR-archief, biedt een interessante keur van correspondentie over de periode kort na de Tweede Wereldoorlog.

Het vijfde artikel over dit onderwerp beschrijft de gebeurtenissen in de tweede helft van 1947 en begin 1948. De Siebel ondergaat een aantal modificaties in Frankrijk, maar het bedrijf dat die modificaties uitvoert laat aanvankelijk niets van zich horen. Een in WOII in Engeland neergekomen Siebel wordt voor een prikkie aan het NLL aangeboden.

Op 1 augustus 1947 ondertekent NLL-directeur Beelaerts van Blokland een brief gericht aan Prins Bernhard, waarin hij aangeeft een onderhoud met de Prins te willen hebben omdat over enkele belangrijker vragen de Prins alleen zelf antwoord kan geven. Daarbij gaat het om het gebruik van de Siebel en van het Gövier-zweefvliegtuig "Tromp". Op 25 augustus vindt dat onderhoud plaats bij het NLL. De heer De Boer maakte daar een uitvoerig verslag van dat hieronder kort is samengevat:

De Prins zal trachten twee reserve Argusschroeven uit Frankrijk te betrekken. Zodra de civiele Siebel is verkocht zal de PH-NLL permanent onderdak kunnen krijgen in de bestaande hangar op Soesterberg. Is de verkoop voor de winter niet rond dan zal het NLL elders hangarruimte huren. De Prins heeft er geen bezwaar tegen de Siebel voor onbepaalde tijdsduur aan het NLL ter beschikking te stellen. Het NLL stelt voor om op deze basis de PH-NLL vooralsnog tot 31 december 1955 te gebruiken, om administratieve redenen. Na voltooiing van de revisie van de reservemotoren door de N.V. Frits Diepen, zullen deze op de Siebel worden gemonteerd. Het NLL mag een ander vliegtuig van de Prins, de Vigelant, gebruiken als sleepvliegtuig voor de Gövier "Tromp" van het NLL, ten behoeve van proefnemingen en zweezitters-zweefinstructie. De vliegers van de Vigelant zijn de heren Hoekstra, Koch en Strolenberg (beide laatstgenoemden zijn van de KLM). Het NLR zal de Vigelant max. 100 uur per jaar gebruiken; het vliegtuig blijft



De Siebel in een hangar op Soesterberg. Op de achtergrond één van de Fokker F-25 promotors (foto P.C. Kok)

in Soesterberg gestationeerd. Mocht de ten dienste van het NLL aanwezige monteur te weinig tijd hebben dan zal het NLL een eigen monteur aanstellen. De reserve-vlieginstrumenten, aanwezig in het magazijn op Soesterberg, zullen naar het NLL worden overgebracht, gecontroleerd, gereviseerd en opgeborgen worden. Zij blijven het eigendom van de Prins.

Op 4 november komt het NLL te weten dat de Prins in Engeland een reserve Siebel-vliegtuig ter beschikking heeft gekregen. Het NLL reageert enthousiast omdat de reserve-onderdelen van groot belang kunnen zijn, en biedt aan op eigen kosten de heren De Boer en "een monteur van ons laboratorium" naar Engeland te sturen en het transport te organiseren. Op 25 november spreekt de heer Van Oosterom met Kapt. Sonderman over de Siebel in Engeland. Het vliegtuig zou zijn verkocht maar enkele delen zijn gedemonteerd en liggen klaar voor het NLL. Op 6 januari komt het bericht dat de onderdelen uit Engeland door Kapt. Sonderman naar Soesterberg zijn overgebracht, bestaande uit twee reserveschroeven, waarvan één in zeer slechte staat, en twee startmotoren. Enkele weken later blijken daar aanvullend bij te zijn o.a. twee benzine binnentanks, en een radiopeilinstallatie

Wat later verwijst Kapt. Sonderman het NLL naar de Engelse militaire attaché, voor het geval het NLL nog meer onderdelen van de in Engeland aanwezige Siebel zou willen aanschaffen. Op 17 februari 1948 vindt overleg plaats met deze attaché, Group Captain J. Heber Percy. Daar wordt afgesproken dat het NLL deze Siebel voor tien Engelse ponden kan overnemen. Wel wordt door het NLL gevraagd medewerking te verlenen bij het ontmantelen en verschepen van dit vliegtuig. Daarna volgt nog een uitgebreide briefwisseling. In deel 6 wordt daarop teruggekomen.

Voor het aanbrengen van een aantal modificaties moet de Siebel PH-NLL naar Frankrijk worden overgevlogen. Die reis vindt plaats op 12 november 1947. De bestemming wordt gewijzigd van Chateauroux in Bourges, waar de Siebel bij de fabriek "Société Nationale de Constructions Aéronautiques de Centre" zal worden gemodificeerd. Het reisgezelschap bestaat uit de heren J.K. Hoekstra (vlieger), G.C. Scheepers (werktuigkundige) en de heren Van Oosterom en

¹ Gedurende WO II werd een aantal Siebels gefabriceerd door S.N.A.C. in Frankrijk zodat de Siebel fabriek in Halle zich kon richten op de fabricage van trainers van het type Fw 44. S.N.A.C. heeft in totaal 350 exemplaren van de Siebel afgeleverd. Het vliegtuig werd in Frankrijk genoemd: Martinet. Het merendeel van die 350 exemplaren kreeg een militaire bestemming en werd ingezet in de Franse koloniën. S.N.A.C. kon daardoor nog vele jaren service leveren.



Afleveringsbewijs van SNAC aan NLL

De Boer, beiden van het NLL. Begin oktober worden de voor die reis benodigde deviezen schriftelijk aangevraagd bij de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst. Uit diverse correspondentie blijkt dat men verwacht dat de Siebel in Januari 1948 weer naar Nederland zal terugkeren.

Maar er komen geen berichten uit Frankrijk. Op 10 januari 1948 ondertekent directeur Beelaerts van Blokland een in het Frans opgestelde brief aan de directeur van het onderhoudsbedrijf in Bourges, met het herhaalde verzoek informatie te geven over de voortgang van de modificaties. Verscheidene telegrammen van het NLL zijn al eerder verzonden met het verzoek om opheldering. Op 14 januari staat in een brief van het NLL, gericht aan de militaire attaché (Kapt. Modderkolk) bij de Nederlandse Ambassade in Parijs letterlijk: "... dat de Siebel thans ruim 2 maanden in Bourges is, terwijl wij binnen enkele dagen bericht zouden krijgen, kan de huidige toestand niet anders dan wanhopig genoemd worden."

Op 20 januari komt de (naar later blijkt onvolledige en onjuiste) offerte binnen bij het NLL, voor het bedrag van ruim twee miljoen Franse Francs.

De NLL-directie besluit direct de heren De Boer en Van Oosterom naar Bourges te sturen, omdat schriftelijke contacten niets opleveren. Voor die reis moeten weer eerst de nodige deviezen opgevraagd worden bij de Directeur-Generaal van de RLD, voor een verblijf van 6 dagen in Frankrijk en voor een doorreis door België (de reis gaat per NLL-Ford). Eenmaal in Bourges wordt op basis van een aangepaste offerte opgedragen met de werkzaamheden te beginnen.

Op 12 maart 1948 ontvangt het NLL een telegram waaruit blijkt dat de Siebel in Bourges gereed staat voor de terugvlucht naar Nederland. De heren De Boer en Scheepers reizen op 21 maart per KLM naar Parijs en vervolgens naar Bourges. Op 24 maart arriveert Kapt. Sonderman (vlieger) op Bourges, en ontvangt het NLL een telegram van De Boer dat de vroegst mogelijke aankomst van de Siebel op Schiphol is diezelfde dag om 17.00 uur.

Het vertrek vanaf Bourges (vliegveld Toussus) gaf nog wat problemen omdat Kapt. Sonderman vergeeten was zijn vliegbewijs mee te nemen. Het vertrek wordt toegestaan op vertoon van een twee weken oud vliegbewijs A, op grond waarvan de heer De Boer als gezagvoerder kan optreden!

Voor het vertrek vanaf Bourges worden nog de nodige verklaringen ondertekend, en ontvangt De Boer een afleveringsbewijs voor de gemodificeerde Siebel PH-NLL. Meegenomen worden verder vier vliegpakken, een kist motoronderdelen, een motorhijsboom, en een stel vliegtuig reserveonderdelen.

Uiteindelijk arriveert de gemodificeerde Siebel om 18.47 uur op Schiphol, en vervolgens om 21.13 uur op Soesterberg.

Een uitvoerige beschrijving van de reizen naar Frankrijk in verband met de Siebel is te lezen in NLL-rapport R.B. 307 van 26 juli 1948. Daarin is vermeld welke modificaties aan het vliegtuig hebben plaatsgevonden.



(bron: I. de Boer)

Ingekorte opgave van NLL aan verzekeraar Heldring en Pierson inzake de Siebel begin 1948

De Siebel (de latere PH-NLL) kwam na de oorlog in het bezit van de R.A.F., en werd daarna het eigendom van Prins Bernhard. Het vliegtuig had sinds de bouw, omstreeks 1944, ca. 300 vliegreuren gemaakt voordat het in handen viel van de R.A.F. Het vliegtuig zal begin 1948 worden voorzien van nieuwe motoren afkomstig uit Duitsland, die vanwege de slechte conservering, door de firma Frits Diepen onder toezicht van de RLD geheel worden gereviseerd. De nieuwwaarde van het vliegtuig wordt geschat op \$ 85.000,-

Met de Siebel zullen experimentele vluchten worden gemaakt, waarbij prestaties en eigenschappen van het vliegtuig zelf worden onderzocht of waarbij instrumenten zullen worden beproefd. Uitgezonderd acrobatie omvatten deze vluchten alle mogelijke vliegtoestanden, zoals volgas stijgvuchten, horizontale vluchten bij maximale snelheid, glijvluchten tot de maximum toelaatbare snelheid al of niet met werkende motoren, overtrekproeven, enz., één en ander bij elke combinatie van toelaatbare zwaartepuntligging en gewicht en op iedere bereikbare hoogte.



Het telegram van SNAC aan de heer Van Oosterom, van 12 maart 1948

Toegevoegd aan de museumcollectie

Film op dvd: Open dagen Luchtmacht (16 en 17 juni 2006); tijdens een interview wordt het NLR genoemd dat de F-16 manoeuvres had uitgerekend.

Diverse vliegtuiginstrumenten, handboeken en een stuurwiel (afkomstig van de Siebel) geschonken door de heer P.C. Kok, voormalig grondwerktuigkundige van het NLL.

Boekje uit 1927 over de luchtvaart in Griekenland, in de Griekse taal (uit de collectie van de onlangs overleden heer L.R. Lucassen, door tussenkomst van mevr. Funcke).

Zie afbeelding.

Diverse foto's uit albums van de onlangs overleden mevr. J.H. Buttstedt; opnamen gemaakt in de periode 1939 – 1960 (door tussenkomst van mevr. J. Donker).



De controller als boeman

De FAA toonde in 1961 belangstelling voor het baanverlichtingsonderzoek dat NLL voor de RLD op Schiphol en Eelde had verricht. Hierbij keek de vlieger door een zichtscherm, waarmee verminderde zichtcondities werden nagebootst. Zijn controls werden geregistreerd, evenals zijn hartslag. Een safety pilot zat in de andere stoel.

Besloten werd om in samenwerking soortgelijke tests in Atlantic City (New Jersey) uit te voeren. Een gedetailleerde offerte ging uit, met een aanbiedingsbrief van de RLD. Vooruitlopend op de formele opdracht stuurde NLR begin augustus twee onderzoekers (de heren Mensink en Wams) met de nodige apparatuur naar de V.S. De FAA zou vliegtuigen, vliegers en ondersteunend personeel leveren en betaalde de kosten van NLR.

Toen de eerste rekening was ontvangen maakte de FAA bezwaar tegen het opvoeren van de kosten van apparatuurgebruik. Zelf bracht men deze nooit in rekening in samenwerkingsprojecten. Het meningsverschil liep hoog op. NLR wees op zijn status als non profit-organisatie en bood aan dat dhr Viveen één en ander bij FAA zou komen toelichten (reiskosten van ca. \$ 850 door de FAA te betalen). Replik: moet hij zelf weten of hij komt (m.a.w. wij betalen dat niet).

NLR was overtuigd van het eigen gelijk en stuurde een telegram naar de directeur van de FAA, met de vraag waarom zo moeilijk werd gedaan. De FAA-contractenman kreeg kennelijk een kopietje en bakte daarop snel, ook per telegram, enkele zoete broodjes. Dat was echter prematuur: hij kreeg geen rugdekking van zijn organisatie.

Dhr Van Oosterom, toch al in de VS, besprak het geschil bij de FAA. Die bleef op het ingenomen standpunt staan. Uiteindelijk bleek de RLD bereid tot het dragen van de kosten voor apparatuurgebruik.

NLR legde de commotie met betrekking tot dit project in een brief (met vier bijlagen!) uit aan de voorzitter, en twee weken later aan de RLD.

In memoriam Henk van Slageren

Begin oktober bereikte ons het bericht dat Henk van Slageren op 78-jarige leeftijd was overleden. Henk behoorde tot één van de eerste vrijwilligers van het NLR-museum. Vrijwel direct bij de start van het museum in 1985 raakte hij hierbij betrokken. Zijn kennis over de geschiedenis van de Nederlandse luchtvaart kwam in die tijd goed van pas. Het museum heeft bovendien vooral profijt gehad van zijn handvaardigheid en constructieve ideeën. Degenen die de producten van zijn modelbouwactiviteiten hebben gezien, zullen daarover niet verwonderd zijn. Zijn grote liefde echter ging uit naar de scheepsbouw, waarin hij in zijn jonge jaren ook zelf heeft gewerkt. Dat weerspiegelde zich ook in zijn modelbouwprojecten. Stond de scheepsbouw bij hem op de eerste plaats, de vliegtuigbouw was echter een zeer goede tweede, slechts met een neuslengte achterstand.



Alhoewel ik Henk in zijn werk bij de HST natuurlijk al jarenlang had meegemaakt, leerde ik hem in die beginjaren van het museum pas goed echt goed kennen. Henk was een geboren en getogen Amsterdammer, met de daarbij behorende Amsterdamse humor. Ondanks dat ikzelf een geboren Rotterdammer ben, konden we goed met elkaar opschieten en samenwerken en kon ik genieten van zijn typisch Amsterdamse opmerkingen. Op die manier zal ik me hem ook blijven herinneren. Toen Henk van Amsterdam naar Lelystad verhuisde en ook gezondheidsproblemen kreeg, zijn de contacten noodgedwongen verminderd. Een enkele keer kwam hij nog eens langs om te kijken hoe de vlag bij het museum ervoor stond. Helaas heeft hij geen kennis meer kunnen nemen van onze plannen voor het nieuwe museum. Het is jammer dat Henk het museum in zijn nieuwe opzet niet meer zal kunnen zien.

Het bestuur van de Stichting Historisch Museum NLR wenst de nabestaanden van Henk heel veel sterkte toe om dit verlies te dragen.

Jan te Boekhorst

Uit de personeelsdossiers

Aankomst in dienst Augustus 1945.

Zolang het huidige loonpeil blijft gehandhaafd zullen de volgende aanstellings-salarissen gelden:

Jong personeel (zoals rekeners, waarnemers, tekenaars, laboranten, instrumentmakers, typisten, enz.) afhankelijk van leeftijd en wel als volgt:

Leeftijd:	13	14	15	16	17	18	19	20
Jaarsalaris:	350	420	480	540	600	780	850	1140

Hierbij is aangenomen dat de sollicitant rechtstreeks van een school komt (MULO, ambachtsschool enz.). Heeft de sollicitant enige ervaring dan kan het salaris in overleg met de Directie iets worden verhoogd.

M.T.E.: tot 25 jaar f.1325.-, voor ieder jaar ouder of voor ieder jaar ervaring f.120.- meer.

Ingenieur enz.: f.2540.- - f.2325.- voor ieder jaar ervaring.

It is gegeven belragen is de 25 % verhoging reeds opgenomen. (Pensioenstorting en belasting gaan er nog af).

Oproep

Uw donatie (voor 2007) is voor de Stichting van groot belang. Daarmee zijn we in staat verder te bouwen aan het museum en aan het vastleggen van de geschiedenis van RSL/NLL en NLR. Het donatiebedrag bedraagt per jaar minimaal Euro 10,-. Als donateur voor het leven betaalt u eenmalig minimaal Euro 100,-

U kunt uw donatie overmaken op rekeningnummer 57.88.27.204 ten name van Stichting Historisch Museum NLR te Amsterdam.

Het bestuur

Stichting Historisch Museum NLR
Postbus 90502
1006 BM Amsterdam

Tel. 020-511 31 13
e-mail: museum@nlr.nl
<http://www.nlrmuseum.nl>