



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

Voor slechts € 12,50 bent u donateur tot 1 januari 2009. 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 deze Nieuwsbrief is plaats ingeruimd voor een stukje historie van het NLR-museum zelf. Het is volgend jaar, als het NLR 90 jaar bestaat, 25 jaar geleden dat de ruimte bovenin het LST-gebouw werd ontdekt als mogelijke plaats voor een bedrijfsmuseum, dat daar later ook is gekomen. Ook musea zijn voortdurend aan veranderingen onderhevig en creëren op die manier hun eigen historie. Ons museum ondergaat momenteel een grote gedaanteverandering. De oorspronkelijke museumruimte was te klein voor de omvangrijke geschiedenis van het NLR. Gelukkig kwam een veel grotere ruimte beschikbaar om een vernieuwde expositie in te richten, waarmee we nu volop bezig zijn. Over enige tijd zal dit veranderingsproces ook worden vastgelegd, bijvoorbeeld in een nieuwe museumnotitie, die weer iets toevoegt aan de historie van het NLR-museum.

In principe wordt de inrichting van het nieuwe museum geheel in eigen beheer uitgevoerd. Elders in deze Nieuwsbrief worden de namen genoemd van diegenen, die bij de opbouw zijn betrokken en van hen die op verzoek van het bestuur bedenken hoe de invulling van de expositie zal plaatsvinden. Om een aantal praktische redenen is er niet eerst een gedetailleerde blauwdruk voor het totale museum gemaakt. Er is echter wel een realisatieplan op hoofdlijnen, dat als uitgangspunt dient. Het gevolg is dat gaande de realisatie en door bezig te zijn soms nieuwe of gewijzigde inzichten ontstaan. Deze worden, in goed overleg en soms na flinke discussies, verwerkt of toegepast tijdens de bouw.

Het materiaal voor de expositie zelf (foto's, teksten, apparatuur enz.) wordt geselecteerd door de adviseur(s) van het desbetreffende vakgebied. Hierbij wordt door hen eerst veel onderzoek gedaan om tot evenwichtige keuzes te komen. Dit voor velen onzichtbare werk is buitengewoon lastig en kost veel tijd. De inrichting van het gebied Aërodynamica is nu voor een flink deel gereed. De adviseurs voor de overige gebieden zijn nog volop bezig met deze voorbereidende fase en maken goede vorderingen.

Voor Aërodynamica is door de adviseur een lijst gemaakt met zaken, die nu nog moeten worden uitgevoerd. Deze zal met de desbetreffende vrijwilligers worden besproken. Ook zal hun commentaar op de expositie, voor zover gereed, worden

gevraagd. Om op hun voortgezette betrokkenheid te kunnen rekenen is het erg belangrijk dat de vrijwilligers zelf geloven in wat gezamenlijk is gemaakt. Gezien de enthousiaste reacties van de bezoekers tot nog toe denk ik dat de hoofdlijn van de Aërodynamica-expositie de juiste is. Die moeten we daarom vasthouden, ondanks dat het verleidelijk is om te kijken of je oplossingen, die je in andere musea aantreft ook niet bij ons zou kunnen toepassen. We moeten wel blijven zoeken naar verbeteringen, maar die moeten de hoofdlijn niet aantasten en niet te veel tijd kosten.

Tijdens de afgelopen vakantie bezocht ik in Frankrijk een klein, maar mooi ingericht museum in een voormalig klooster. Kosten noch moeite waren gespaard om de geschiedenis van de voortbrengselen van de betreffende streek te laten zien aan een brede doelgroep, zoals toeristen. Uit de gebruikte materialen en hulpmiddelen viel op te maken dat hier professionals aan het werk waren geweest. Toen ik aandachtig een van de tekstborden wilde lezen moest ik echter daarvoor op de knieën. Het hing op 25 cm van de onderkant van een paneel. Wij houden daarvoor zelf een afstand van meer dan 100 cm aan i.v.m. de ouderen onder ons. Ik bedacht mij dat zelfs professionals niet perfect zijn, maar ook dat het gras aan de andere kant van de sloot niet altijd zo groen is als we denken. Ik heb een groot vertrouwen dat onze vrijwilligers en adviseurs, daarbij ondersteund door het bestuur, bezig zijn een interessante en authentieke expositie over de historie van het NLR neer te zetten. Daarmee moeten ze vooral verdergaan.

K. Bakker

Uitnodiging volgende donateursbijeenkomst

Op zaterdag 4 oktober 2008 van 14.00 – 17.00 uur presenteert het bestuur aan zijn donateurs en overige belangstellenden in het Auditorium van het NLR in Amsterdam het volgende programma:

13.00 uur	zaal open
14.00 uur	welkom en introductie sprekers, door Kees Bakker, voorzitter
14.15 uur	drie voordrachten over “Vluchtsimulatie bij het NLR” door achtereenvolgens: Fred Sterk, Wim Koevermans en Wim Vermeulen (zie onderstaande samenvattingen)
15.30 uur	pauze
15.50 uur	vertoning film van het F27 Display team van de KLu, ingeleid door Klaas Breman
16.20 uur	vragenronde
16.45 uur	einde

Samenvatting voordracht van Fred Sterk:

Voor het onderzoek van V/STOL-vliegtuigen (V/STOL = Vertical/Short Take Off and Landing) ontstond begin jaren 60 behoefte aan vluchtnabootsing voor het bestuderen van de vliegeigenschappen. In eerste instantie werd gebruik gemaakt van aanwezige analoge rekenmachines en eenvoudige stuurhutnabootsing, later gevolgd door onderzoek met een aangepaste C11-B vluchttrainer (de C11-VTOL).

Ingegaan zal worden op de problemen op het gebied van stabiliteit en besturing van V/STOL-vliegtuigen, de z.g. bewegingsvergelijkingen, de C11-VTOL en het uitgevoerde onderzoek. De door de spreker opgedane ervaringen vanaf het begin in 1958 met het onderzoek van de Kolibrie en later met andere helikopters en de Shorts SC1, heeft geleid tot zijn betrokkenheid met de vliegeigenschappen van zowel V/STOL als conventionele vliegtuigen tot in de jaren 80 van de vorige eeuw.

Samenvatting voordracht van Wim Koevermans:

Na een kort vervolg over het doel en gebruik van vluchtnabootsers voor luchtvaarttechnisch onderzoek wordt in het bijzonder aandacht geschonken aan de realisering van de universele vluchtnabootser van het NLR in de jaren 70 van de vorige eeuw.

Ingegaan zal worden op de volgende onderdelen:

- stuurhut, inclusief instrumenten, besturingsorganen, stuurkrachtnabootsing en geluid
- bewegingsmechanisme
- zichtnabootsing en display systeem
- rekenapparatuur en elektronische interface
- huisvesting

Samenvatting voordracht van Wim Vermeulen

Met het ontwikkelen van mathematische modellen voor vliegtuigen en de simulatie daarvan met digitale computers werd begonnen in 1968, gevolgd door de ontwikkeling van software voor de aansturing van de simulatie hardware als toegelicht in de vorige voordracht.

In de daaropvolgende jaren werd de ontwikkeling van de “Research Flight Simulator” verder voortgezet met uitbreidingen en vernieuwingen om te kunnen blijven voldoen aan de (mogelijke) behoeften van de diverse opdrachtgevers. Daarnaast werd het simulatorgebouw aan de achterzijde uitgebreid voor de huisvesting van een nieuwe simulator voor o.a. de simulatie van jachtvliegtuigen (National Simulation Facility). Deze simulator werd voorzien van een “high-performance six-degrees-of-freedom motion system”, een F-16 MLU cockpit, een “dome” en “head-slaved visual system” en een “innovative G-seat system”.

Voor helikoptersimulatie werd een “Reconfigurable Helicopter Pilot Station” ontwikkeld.

In 2002/2003 werd de universele vluchtnabootser vervangen door een nieuwe (GRACE) met een “electric six-degrees-of-freedom motion system”.



Wilt u de bijgaande antwoordkaart invullen en uiterlijk 26 september retourneren? Aanmelding per email is eveneens mogelijk aan: museum@nlr.nl onder vermelding van naam, adres (ook van de introducés).

Herinneringen aan het prille begin van ons museum

van Jan te Boekhorst

Toen de twee LST's in Amsterdam net waren ontmanteld (het was in 1984, denk ik), klauterden Klaas Breman en ik een keer door de toen ontluissterde restanten van het LST-gebouw. Aangekomen op de zolder dachten we een ruimte gevonden te hebben waar mooi een bedrijfsmuseum gevestigd zou kunnen worden. Zo'n museum was al langer in onze gedachten, maar de toenmalige eeuwigdurende strijd om ruimte in de vestiging Amsterdam maakte de realisatie ervan tot dan toe niet erg aannemelijk.

De zolderruimte van het LST-gebouw, waar vroeger de modelwagens heen en weer reden, had nog een groot gat in het midden waar de modellen door naar beneden hingen, maar dat kon redelijk eenvoudig worden gedicht. Met een eerste onbeholpen ontwerp van een expositie-opstelling in deze ruimte trokken Klaas en ik vervolgens naar Ben Spee, toen de technisch directeur, en legden onze plannen aan hem voor. Hij liep niet over van enthousiasme, maar wilde de beoogde ruimte wel eens met eigen ogen zien, alvorens een oordeel te vellen en hij stelde voor om daar eens een kijkje te nemen. We zijn toen met zijn drieën naar boven in het LST-gebouw geklommen en de eerste woorden die Ben Spee daar zei: "Hier kan je met goed fatsoen geen kamers maken." gaven ons direct goede hoop!

Een kleine tegenslag was nog wel dat de ontwerpers bij de indeling van de nieuwe geplande vergaderzalen in het gebouw oorspronkelijk geen rekening hadden gehouden met de benodigde hoogte in verband met filmprojectie. Gelukkig voor het NLR kwam Jaap Kuipers, ook toen al ingeschakeld bij de voorbereidingen van het museum, daar op tijd achter. Voor ons was dat niet zo gelukkig, want het gevolg was een opbouw over het gat in de zoldervloer om daarmee hoogte in de vergaderzalen te winnen. De hoogte van de zolderruimte werd hierdoor in het midden drastisch beperkt. Achteraf is Jaap hiervoor nog gestraft, doordat hij daar ter plekke een keer zo hard zijn hoofd stootte, dat hij naar het ziekenhuis moest om zijn hoofdhuide te laten hechten.

We hadden inmiddels gehoord dat het nieuwe bedrijfsrestaurant in het LST-gebouw met enig feestelijk vertoon door de toenmalige voorzitter van het NLR-bestuur, prof. Gerlach, zou worden heropend. Bovendien wist ik uit mijn contacten met Gerlach dat hij een liefhebber was van de historie van de luchtvaart, een reden om bij de opening iets te organiseren om het museum in wording onder zijn en ieders aandacht te brengen. Langs officiële weg was er niet zoveel mogelijk. Het NLR is echter een raar bedrijf, waar officieel misschien niet al te veel kan, maar waar met ritselen een hoop geregeld kon, en misschien ook nog wel kan, worden.

Ondershands had ik dus een afspraak gemaakt met een firma die aan standbouw deed, om een ontwerp te maken voor een museale opstelling in de door ons beoogde ruimte. Nadat dit ontwerp klaar was, bleek het mogelijk om een deel van het ontwerp voor de prijs van fl. 1.500,- gedurende één maand te huren, waarbij de afspraak was dat dit bedrag in mindering zou worden gebracht op een eventuele latere bestelling. Daar behoefde dus niet al te lang over te worden nagedacht. Wie er tekende voor die fl. 1.500,- weet ik niet meer, ik denk mijn toenmalige baas, de chef van de D-staf Dick van der Hoek. En enkele dagen vóór de officiële opening van het vernieuwde gebouw met zijn vergaderzalen en zijn kantine, pardon bedrijfsrestaurant, stond er dus op de zolder, direct bij de trap, een hoekunit met een aantal geëxposeerde zaken, o.a. het windtunnelmodel van de Fokker F.II uit de jaren twintig van de vorige eeuw.

Een half uurtje voordat de ceremonie van de opening plaats zou vinden, hebben we aan prof. Gerlach gevraagd het resultaat te bekijken

in de hoop dat hij in zijn toespraak enige woorden aan ons idee zou wijden. Gerlach vond het erg mooi en zei dat hem altijd al zoiets voor ogen had gestaan. Ik heb hem toen maar gevraagd dat ook heel duidelijk aan onze directie te vertellen, want dat zou nooit kwaad kunnen.

Van de secretaresse van Ben Spee, An Fafié, had ik vóór de ceremonie een kopietje gekregen van de speech die prof. Gerlach bij de opening zou houden. Maar zijn openingsspeech week toch wel wat af van wat er op papier stond. Er werd meer aandacht besteed aan het museum in wording en de proefopstelling met de vitrine dan wij hadden durven hopen. Om in de historische sfeer te blijven hadden Anke van Esch (PR-medewerkster) en ik gezorgd voor een passend cadeau voor prof. Gerlach als dank voor de opening: een ingelijste foto van het NLL-complex uit 1940. Prof. Gerlach had me eens verteld dat hij in de omgeving van de Sloterweg had gewoond en als jongetje het NLL-complex had zien bouwen. Een passend cadeautje dus!

Waarschijnlijk mede als gevolg van al deze kuiperijen kwam het museum dan toch maar van de grond. De opstelling die er stond werd, met enige uitbreiding, aangeschaft en in de loop van de tijd werd het hele ontwerp gerealiseerd. Na de eerste uitbreiding heeft prof. Gerlach in het bijzijn van vele bestuursleden - er was die dag een bestuursvergadering - ons museum officieel geopend. Een museum over wetenschap en techniek kon natuurlijk niet geopend worden door het doorknippen van een lint en een historisch museum kan niet geopend worden met een druk op de knop. Om die reden hebben we Gerlach gevraagd het museum te openen door het doorknippen van een ijzerdraadje met behulp van een zijsnijtang, dat leek ons historisch en technisch een goede keus. Nadat Jan van der Blik het jubileumboek had geschreven, is de top van het NLR zelfs historie-minded geworden. En zo is het gekomen.

Omdat ik nu toch bezig ben gebeurtenissen op te halen rond het vastleggen van de historie van het NLR, laat ik hier dan ook maar meteen de aanloop tot het jubileumboek vertellen, alhoewel mijn bijdrage daarin maar een ondergeschikte rol speelde, maar dan ligt dat tenminste ook vast. Ik herinner me nog dat de eerste keer een jubileumboek over het NLR ter sprake kwam in 1978 bij een lunch, die ik had met Ad de Graaff in Garmisch Partenkirchen. Ad was toen medewerker van het bestuursbureau van het NLR, dat in Delft gevestigd was. Ik was net bij de D-staf gekomen om me bezig te houden met de coördinatie van het eigen speurwerk en was naar Garmisch gestuurd om een paar dagen durende conferentie bij te wonen over de toekomst van het Duitse lucht- en ruimtevaartonderzoek. Met Ad, ook niet vies van historische luchtvaartzaken, kwam het gesprek al snel op de geschie-

denis van RSL/NLL/NLR. Ik merkte toen op dat een historisch boek over ons laboratorium een groot goed zou zijn, per slot hadden we bijna de gehele ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland meegeemaakt. Hij was daar gelijk enthousiast over en zei dat hij dat eens met Gerlach zou bespreken.

Enige tijd later zat ik bij het gezamenlijk koffiedrinken tijdens de verjaardag van Jan van der Blik, toen de algemeen directeur, naast hem en poneerde dat het toch eigenlijk wel nodig was om de historie van het NLR eens vast te leggen in een boek. Hij keek enigszins verbaasd en merkte op dat Gerlach kort geleden ook al zo'n opmerking had gemaakt. Ik heb hem toen maar niet verteld van het gesprek tussen Ad en mij en de toezegging die Ad toen had gedaan. Jan voelde er toen niet erg veel voor, want zoals hij zei: "Alles ligt toch al vast in de jaarverslagen!". Maar zoals altijd bij het NLR: als je maar blijft drammen en geduld hebt, komt er wel iets van de grond. Na zijn Parijse periode bij AGARD ging onze vroegere algemeen directeur zelfs zélf de historie van RSL/NLL/NLR vastleggen, ondanks de aanwezige jaarverslagen. Ik heb daar achteraf wel om moeten lachen. Volgens mij kreeg hij al doende er veel plezier in. Wel, het resultaat is bij ons ieder bekend: het boek *75 Years of Aerospace Research in the Netherlands*.

Sinds 2000 hebben we dan onze eigen stichting waarin het museum is ondergebracht, een idee dat ik al rond 1993 bij Ben Spee had aangekaart. Op die manier wilde ik de continuïteit van het museum beter waarborgen. Dit leek urgent te worden met het oog op Ben's afscheid. De vraag was namelijk of ik met de nieuwe directeur op dezelfde informele manier zou kunnen overleggen als met Spee, die ik al kende vanaf zijn en mijn tijd bij de HST. Onder het motto: "je weet wel wat je hebt, maar niet wat je krijgt" (in elk geval toen nog niet), heb ik het idee voor een museumstichting in 1999 dus nogmaals onder zijn aandacht gebracht. Een van zijn eerste opmerkingen daarover was toen: "Dat is mooi voor Jan van der Blik en mij om in het bestuur te gaan zitten."

Jan van der Blik is bij de start van onze stichting voorzitter geworden, een deel van de uitspraak van Ben Spee is dus uitgekomen. Helaas hebben we van de inbreng van Jan van der Blik door zijn plotseling overlijden veel te kort genoten en is er van het tweede deel van Ben's uitspraak jammer genoeg niets gekomen.

Interview met een vrijwilliger: Gerard van Wely

In 1944 maakte Gerard van Wely de toenmalige MULO af. In het laatste jaar van de Tweede Wereldoorlog was het niet mogelijk om een vervolgopleiding te beginnen, omdat het onderwijssysteem ernstig was ontwricht. In die periode legde hij de basis voor een hobby, die hij tot de dag van vandaag trouw is gebleven, spoorwegmodelbouw. Hij was in die tijd heel vaak te vinden in bibliotheken om te snuffelen in boeken en voor het (over)tekenen van dingen, die hem interesseerden. Deze vaardigheid komt hem in het museum nog heel goed van pas Van de ingewikkelde constructies, die hij tot op dit moment in het museum heeft gebouwd, maakt hij steevast eerst een schets of een model in papier, karton of hout. Voor hem is dit altijd de eerste stap, die volgt op het krijgen van een gedachte of idee. Het is ook een gemakkelijke manier om anderen op een anschouwelijke manier kennis te laten nemen van zijn plan. En dat werkt heel goed.

Na het einde van de oorlog wilde Gerard graag naar de HTS. Maar dat lukte niet omdat er na de stagnatie bij het onderwijs een enorme toeloop was van leerlingen en daardoor kon hij niet direct worden aangenomen. Hij meldde zich aan bij de Electro Technische School (ETS) voor de opleiding tot laboratoriumassistent, maar met het plan om via die weg toch op de HTS te komen. Echter daar is het niet van gekomen. Hij heeft de ETS afgemaakt en behaalde zijn diploma in 1948. Met het NLL had hij al kennisgemaakt in 1946. Als lid van de modelclub bracht hij toen een bezoek aan het laboratorium. Hij woonde in die tijd bij het Hoofddorpplein, dus op een steenworp afstand.

In eerste instantie kreeg hij een aanbieding om te komen werken bij de Nederlandse Signaal Fabriek (NSF). Echter tijdens het sollicitatiegesprek werd hem niet duidelijk gemaakt voor welke baan hij kwam solliciteren. Gerard heeft daarop besloten om niet in zee te gaan met de NSF. In die tijd verscheen er een advertentie voor een laboratoriumassistent bij het NLL. Hij heeft gesolliciteerd en had een gesprek met de heer Fehres, afdelingsleider van de materialen-



afdeling, waar veel scheikunde werd bedreven. Dit gebied had niet zijn grootste belangstelling. Toch kwam er een andere mogelijkheid bij het NLL. De heer Van Munster van de afdeling Vliegtuiginstrumentatie (VA) benaderde hem om te gaan werken in het gebied vliegproeven en ijken van instrumenten. Zo begon hij in 1948 bij deze afdeling, waar hij te maken kreeg met

Hartog (ijken), Van der Linden (elektrische uitrusting) en Warsen (optiek en film). De dag nadat hij begon bij het NLL moest hij al naar Soesterberg in verband met de proeven met het NLL laboratoriumzweefvliegtuig Gövier. Gerard denkt met een dankbaar gevoel terug aan de steun en het vertrouwen, die hij vanaf het begin van zijn loopbaan van de heer Van Munster en de heer Van Oosterom, hoofd van de afdeling Vliegtuigen, heeft gekregen.

Gerard van Wely heeft deelgenomen aan en was betrokken bij enorm veel projecten en beproevingen. In 1949 leverde hij een aandeel bij de registratie van het snelheidsrecord van de bekende militaire vlieger Flinterman met een Gloster Meteor over een traject bij Ameland. Hiervoor werd veel ontwikkelingswerk gedaan door de instrumentatieafdeling. Hij heeft daarna intensief samengewerkt met Bram de Voogd. Vliegproeven met betrokkenheid van Gerard van Wely werden in die tijd uitgevoerd met de Fokker S-11, S-12, S-13 en S-14, de Gloster Meteor en de Hawker Seafury. Omstreeks 1952 vertrokken veel mensen van het NLL naar Lockheed. Ook de eerdergenoemde heer Hartog ging weg en Gerard nam zijn plaats in. Zijn werk bracht hem ook op schepen (o.a. plaatsen van windmeetopstellingen) en in vliegtuigen (uitzichtmetingen van de Bréquet Atlantique) van de Koninklijke Marine. Voor Defensie heeft hij gewerkt aan de ontwikkeling van de parachuteontkoppeling van doelvliegtuigen. Voor de start- en landingsmetingen met de Fokker F-28 produceerde Gerard de technische tekeningen voor de neuscamera. Dit zijn slechts enkele voorbeelden, die een goed beeld geven van het brede terrein dat hij bij het NLL en het NLR heeft bestreken.

In zijn vrije tijd deed Gerard de studie voor Grondwerktuigkundige (GWK) voor de gebieden instrumenten, elektra en klimaatregeling. Bij de PBNA maakte hij later de studie Bedrijfstechnicus voor Instrumentatie af. Toen het tijdelijk wat minder druk was met de vliegproeven voor Fokker behaalde hij tussen de bedrijven door het middenstandsdiploma. Dat kwam goed van pas omdat hij lang pen-

ningmeester was voor de leerlingen- en oud-leerlingenvereniging van de ETS, de school waar hij ooit de opleiding volgde. Met veel enthousiasme spreekt hij over allerlei werk dat hij heeft gedaan voor de Personeelsvereniging, zoals voor de pauzeprogramma's.

Op 1 juli 1989, bijna 62 jaar oud, ging Gerard van Wely met de VUT. Tot ongeveer 2004 was hij helemaal niet betrokken bij het NLR museum. Wat wel sterk bij hem leefde was het feit dat veel spullen bij het NLR werden weggegooid, die hij zelf, historisch gesproken, belangrijk vond om te behouden. Hij zag dit met lede ogen aan. Verder vond hij het jammer, dat veel van de wapenfeiten van het laboratorium later als heel gewoon en vanzelfsprekend werden beschouwd. Als je daaraan geen aandacht besteedt gaat het belang van die prestaties voor toekomstige generaties verloren. Je kan concluderen, dat bij Gerard al langere tijd een gedegen historisch besef bestond van het belang van het laboratorium. Hij werd vrijwilliger toen hij hoorde dat er een nieuwe museuminrichting ging komen. Hij heeft inmiddels, naast algemene werkzaamheden, de doorsnede gebouwd van het aandrijfsysteem van de HST. Dit is een in het oog springende constructie, die deel uitmaakt van de Aërodynamica expositie. Momenteel is hij daar bezig met de afwerking van het console, waarin een beeldscherm wordt gebouwd (zie foto). Zijn ogen gaan glimmen als hij vertelt dat hij nu nog wel eens bij het NLR wordt aangesproken door iemand die hem vertelt dat zijn treintje niet meer zo goed loopt. Gerard weet dan vast wel weer raad.

Voortgang van de inrichting van het museum

Bij het inleveren van de kopij voor deze Nieuwsbrief zitten we nog middenin de vakantieperiode voor de werkende generatie. Hetgeen wil zeggen dat de vakanties van onze vrijwilligers al voor een groot gedeelte achter de rug zijn. Dit betekent dat er over de afgelopen periode niet zoveel nieuws te vertellen valt. De bouwers van het museum worden een beetje onrustig nu de grote klus van de opbouw van de museumruimte min of meer achter de rug is. Er blijven natuurlijk nog wel genoeg kleinere werkzaamheden over die moeten gebeuren, maar die leveren niet zo'n spectaculair resultaat op als het plaatsen van de panelen, bordessen en vitrines.

De opbouw op de trap naar het A-gedeelte, waar het touch screen geplaatst wordt, nadert zijn voltooiing. Naast dit touch screen, dat we gekocht hadden om uit te proberen of zo'n opstelling zal bevallen, hebben we nu van Ruud Kempe, de schoonzoon van een van onze bestuursleden, nog een tweetal van deze schermen gekregen. Deze gift hebben we natuurlijk in dank aanvaard. Ze zullen van pas komen bij de andere disciplines in ons museum.

Met de indeling van de zaaltjes boven de museumruimte en van de zolderetage is een voorzichtig begin gemaakt. De bedoeling is dat in deze ruimtes de grotere stukken, die we in de benedenruimte niet kwijt kunnen, een plaats zullen vinden. Hierbij moet worden gedacht aan een aantal grote windtunnelmodellen (zowel vliegtuig- als

niet-luchtvaartmodellen, waaronder schepen, bruggen, voertuigen, gebouwen, e.d.), apparatuur voor remote sensing, vliegproefapparatuur en aanverwante avionica, kortom ook daar zullen we vast niet alles tentoon kunnen stellen. Over de indeling van genoemde ruimtes zal half augustus overlegd worden met onze adviseurs. We hopen dan van hen voor de verschillende disciplines een eerste opzet te krijgen over wat er op de panelen in de benedenruimte gaat komen. Daarna breekt er een drukke tijd aan om foto's uit te zoeken en op te sporen, teksten op te stellen en dit alles te produceren. Pas daarna zal er weer een voortgang te zien zijn in het museum.

We zijn tot de ontdekking gekomen dat in de Noord-oostpolder nog heel veel zaken liggen die interessant zouden kunnen zijn voor het museum. Het probleem hierbij is enerzijds dat heel veel materiaal in kisten is opgeslagen en dus niet makkelijk toegankelijk is, anderzijds zijn er bijna geen actieven meer die weten waarvoor die spullen gediend hebben. Het bestuur zal pogen om bij het identificeren van die voorwerpen oud-NLRers in te schakelen. U hoort hier in de naaste toekomst ongetwijfeld meer over.

Al vaker in het verleden is gewag gemaakt van de bouwers van onze expositie en van onze adviseurs voor de verschillende disciplines. Het wordt tijd dat we hun namen eens noemen, zodat u ziet welk illustreer gezelschap we bij elkaar hebben gekregen. De bouwgroep: Herman de Jong, Frans Idema, Ad van den Boogaart en Gerard van Welij.

De adviseursgroep omvat:

aërodynamica: Bram Elsenaar;

constructies en materialen: Ben de Jonge, Dirk Jan Spiekhout, Geert Bartelds, Henny Hersbach;

vliegtuigen: Jaap de Jong (i.s.m. DirkJan Rozema);

remote sensing: Henk Pouwels;

avionica: Henk Timmers;

informatica: Gerard Hameetman;

niet-luchtvaart: Otto de Vries en Kees Leijnse;

ruimtevaart: Frans Sonnenschein en Henk Keppel.

De ouderen onder u zullen ongetwijfeld een aantal bekende namen in deze opsomming tegenkomen, het zijn dan ook stuk voor stuk personen die heel wat jaren NLR achter de rug hebben. In de toekomst zult u nog wel meer over hun activiteiten horen en hopelijk ook zien!

Gezien de vakantieperiode viel er deze keer maar weinig schokkend nieuws te vermelden, maar neemt u van ons aan dat er weer flink wat werk verzet is. In onze volgende Nieuwsbrief houden we u verder op de hoogte van de vorderingen.

Aangeboden: Een laboratoriumvliegtuig (deel 10)

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

Het tiende artikel over dit onderwerp beschrijft de gebeurtenissen in de periode tot eind 1955. De stalling van de Siebel op Schiphol wordt een feit, en het vliegtuig wordt het eigendom van het NLL.

Siebel gestald op Schiphol

Gedurende het begin van de jaren '50 vermeldt het Siebel-archief een veelheid aan briefwisselingen over vooral het onderhoud aan het vliegtuig. Veel kleurrijks valt daarover niet te melden.

Tot dusver is de Siebel nog steeds gestald geweest op Soesterberg. Maar in december 1954 gloort er weer hoop voor stallingruimte op Schiphol. De heren Van Oosterom en Van Meerten (Fokker) spreken elkaar over stalling van de Siebel in de oude Fokkerloods. Van Meerten weet dat Schiphol andere plannen heeft met de loods en adviseert contact op te nemen met de heer Dellaert (directeur Schiphol). De heer De Mul (Schiphol) deelt vervolgens mee dat Fokker eind 1955 de loods in oorspronkelijke staat ter beschikking moet stellen van de Directie Luchthaven Schiphol. Daarna zal de loods worden opgeknapt en bestaat de mogelijkheid om de Siebel daarin te stallen.

Eind januari 1955 ontvangt het NLL een brief van de heer Dellaert waaruit blijkt dat er in principe geen bezwaren zijn tegen het huren van stallingruimte op Schiphol. Op 16 april ontvangt het NLL een door de heer During (Fokker) ondertekende brief waarin wordt aangegeven dat Fokker in principe bereid is een ruimte in de oude Fokkerloods ter beschikking te stellen voor de stalling van de Siebel, zodra de ruimte zal zijn vrijgekomen die thans wordt ingenomen

door de wrakstukken van de "Bontekoe" (de KLM DC-6 die in augustus 1954 verongelukte).

Over de stalling in Soesterberg schrijft de NLL-directie in mei 1955 een uitvoerige brief aan de voorzitter van het stichtingsbestuur. Daarin geeft men een overzicht samengevat in vijftien bezwaren, zoals 600 manjaren per jaar verloren reistijd, gebrekkige outillage vliegveld en een onverwarmde hangar. De stalling in een hangar op Schiphol is weliswaar duurder maar zal wel leiden tot een besparing van manuren en reiskosten. De voorzitter wordt verzocht de mogelijkheid tot stalling op Schiphol in overweging te nemen.

Van Oosterom schrijft in juni in een telefoonbericht gesproken te hebben met Van Meerten, waarin hij zijn waardering uit over de tijdens een NLL-bestuursvergadering gedane toezegging van Van Meerten dat het stallen van de Siebel in de oude Fokkerloods in 1955 gratis zal zijn (op dat moment is dat een voornemen van de Fokker-directie). Van Meerten informeert of het NLL een eigen hangar wil laten bouwen, maar volgens Van Oosterom kost dat fl. 100.000,-. Van Meerten suggereert dat het NLL de oude Fokkerloods zou kunnen kopen voor een aanzienlijk lager bedrag, omdat de gemeente voor die loods volgens Fokker te weinig biedt. Bij het NLL verwacht men echter dat Dellaert niet zal toestaan dat het NLL de oude Fokkerloods koopt.

Vanaf juli wordt de Siebel, na jarenlang op Soesterberg te zijn gestald, uiteindelijk ondergebracht op Schiphol.

Eind juli 1955 ontvangt het NLL een offerte voor de bouw van een hangar (24x24x5m) op Schiphol van het Bureau Maaskant voor het bedrag van fl. 163.950,-. Bij deze afmeting is rekening gehouden met de stalling van de Siebel en de S-14.

Op 25 augustus 1955 belt During (Fokker) met Boelen (NLL) met de mededeling dat Fokker geen richtprijs



zal geven aan het NLL voor de Fokkerloods. Fokker onderhandelt namelijk met Dellaert over de loods. During verwacht dat de loods of door de Luchthavendienst wordt gekocht, of wordt gesloopt. De kansen voor het NLL zijn dus vrijwel nihil.

Begin november meldt During het NLL in een brief dat Fokker met de Directie van de Luchthaven Schiphol in principe overeenstemming heeft bereikt over de verkoop van de oude Fokkerloods, waarin de Siebel staat opgesteld. Fokker overweegt om de loods gedurende de periode dat de verkoop nog niet tot stand zal zijn gekomen in zijn geheel aan de Luchthaven Schiphol te verhuren, waarbij Fokker een deel tijdelijk en uitsluitend voor eigen gebruik kan behouden.

Kort na ontvangst van deze brief verzoekt het NLL de directie van Schiphol de Siebel te mogen blijven stallen in hangar 4. Vlak voor Kerst belt Van Oosterom De Mul om, bij uitblijven van een antwoord op de brief, te horen of de Siebel nog steeds in de loods gestald mag worden. De Mul antwoordt dat de loods wordt ingericht als museum, autowerkplaats en stallingruimte voor kleine vliegtuigen. De stalling voor de Siebel is safe!

Het NLL berekent dat de bouw en exploitatie van een nieuwe hangar op Schiphol veel duurder uitvalt dan het huren van hangaruimte. Daarmee is nieuwbouw van de baan.

Overname van de Siebel

Bij de ingebruikname van de Siebel is tussen het NLL en de Prins o.a. afgesproken dat het NLL om administratieve redenen de Siebel niet voor onbepaalde tijdsduur ter beschikking wil hebben, maar tot 31 december 1955. Omdat deze datum naderbij komt vinden diverse gesprekken plaats met de staf van de Prins.

Op 1 december 1954 verzoekt de heer C. Dedel, Thesaurier van de Prins, de in 1947 overeengekomen maandelijkse huurprijs van fl. 400,- te heroverwegen, gezien de loonrondes van de afgelopen jaren. Op 31 december 1954 deelt de Lt.Kol.-Vlieger G. Sonderman namens de Prins aan Van Oosterom mee blijkens een handgeschreven notitie dat Prins Bernhard geen bezwaar zal hebben tegen stalling op Schiphol. In dat gesprek komt tevens het onderwerp aankoop van de Siebel ter sprake. Uit de notitie blijkt tevens dat het NLL een bod zou hebben uitgebracht van fl. 10.000,-, dat door Sonderman als belachelijk wordt afgedaan. Hoekstra (waarschijnlijk van Schreiner) heeft onlangs een bedrag van fl. 20.000,- geboden. En er zou een passagiersuitvoering van de Siebel voor fl. 17.000,- aan Portugal zijn verkocht. Afgesproken wordt dat Sonderman de verkoopprijs met de Prins zal bespreken. Van Oosterom voegt nog toe dat een prijs van fl. 25.000,- tot fl. 30.000,- hem reëel lijkt.

Begin 1955 deelt de NLL-directie per brief mee aan de heer C. Dedel dat bij de bepaling van het maandelijkse huurbedrag ermee rekening is gehouden dat van de diensten van een grondwerktuigkundige van de vliegdienst van de Prins gebruik kon worden gemaakt. Al snel bleek echter dat die dienstverlening onvoldoende was, reden voor het NLL om een eigen grondwerktuigkundige aan te nemen (later gevolgd door een tweede). Er zou dus geen grond zijn voor het doorberekenen van loonrondes in het huurbedrag. Niettemin stelt de NLL-directie voor het huurbedrag per 1 januari 1955 te verhogen tot fl. 450,- per maand.

In dezelfde brief wordt vermeld dat het NLL-bestuur "gevoelt voor aankoop van het Siebel-vliegtuig door ons laboratorium". Vooralsnog stelt het NLL daarom voor de gebruikstermijn van de Siebel te verlengen tot 31 december 1960 resp. tot de eventuele datum van aankoop.



Op 11 maart 1955 spreekt Van Oosterom blijkens een telefoonbericht weer met Sonderman, die meedeelt dat de Prins fl. 25.000,- voor de Siebel vraagt. Van Oosterom meldt in de notitie dat hij met Prof. Zwikker heeft afgesproken een brief aan de Prins te schrijven waarin dit bevestigd wordt, "omdat ZKH zelf toch geen schriftelijke prijsopgave doet". Prof. Zwikker voegt het volgende toe aan deze notitie: "Toevallig vernam hr. De Boer vandaag van hr. Roes, chef Technische Dienst van Z.K.H., dat de Siebel voor fl. 20.000,- te koop zou zijn. Deze prijs kon men er ook van een buitenlandse instantie voor krijgen en R. achtte het niet onwaarschijnlijk dat de Prins het NLL nog wel enige reductie zou geven. Nu praat R. vaak "een heel eind weg" maar 't lijkt toch goed om zodra er inderdaad geld voor aankoop Siebel beschikbaar is, op een voorzichtige manier te trachten nog te "pingelen". Hr. Roes verzocht deze mededeling zeer vertrouwelijk te behandelen. Dat was trouwens ook de bedoeling van Sonderman, vooral met het oog op persbelangstelling".

Toch gaat op 28 maart 1955 een door de NLL-directie ondertekende brief uit aan de Prins waarin wordt gesteld dat in de begroting van 1956 een post van fl. 25.000,- is opgenomen als richtprijs voor aankoop van de Siebel. Medio juni 1955 antwoordt de heer Dedel op dat aanbod o.a. met de mededeling dat "Zijne Koninklijke Hoogheid hieraan Zijne Goedkeuring hecht".

Het voorstel tot koop van de Siebel wordt voorgelegd aan de bestuursvoorzitter, die verzoekt na te gaan in hoeverre het mogelijk is op een eerder tijdstip dan 1 januari 1956 tot aankoop over te gaan.

Begin augustus schrijft Van Oosterom in een telefoonbericht (gesprek met Sonderman) dat door toevallige omstandigheden de V-sectie een bedrag van fl. 20.000,- beschikbaar heeft voor de aankoop van de Siebel. Van Oosterom polst Sonderman of de Prins bereid zou zijn om genoeg te nemen met dit lagere bedrag. Zo niet dan is het onzeker of aankoop in 1956 doorgang kan vinden (zoals is vernomen uit een gesprek bij het Dept. van Verkeer en Waterstaat). Sonderman verwacht niet dat de Prins de Siebel voor fl. 20.000,- zal willen verkopen maar zal dit binnenkort voorleggen. Het antwoord van Sonderman is niet gevonden in het dossier, maar eind augustus schrijft

Op 30 juni 2006 tijdens een interview bij het NLR met Piet Kok, oud grondwerktuigkundige van de Siebel, vertelde hij met pretogen dat het windtunnelmodel van de Siebel meer heeft gekost dan het bedrag dat het NLL betaalde aan de Prins voor de echte Siebel.

Van der Maas een brief aan Dedel waarin hij aangeeft dat “zich een budgetaire mogelijkheid heeft voorgedaan om thans het Siebel-vliegtuig met toebehoren te kopen”. En wel voor het bedrag van fl. 25.000,- In die brief wordt verzocht het vliegtuig met bijbehorende

delen vanaf 1 september 1955 als NLL-eigendom te mogen beschouwen.

Het dossier bevat geen bevestiging van de overdracht per 1 september 1955, maar uit latere stukken blijkt dat die overdracht toen wel heeft plaatsgevonden.

Publicaties van onze Stichting

Het museumbestuur stelt zich o.a. ten doel om historisch interessante onderwerpen betreffende RSL, NLL en NLR, te verzamelen, te reproduceren en uit te geven, in boekvorm en/of in de vorm van een film op dvd.

Inmiddels zijn in die reeks verschenen:

DVD NLL 1940-1945

(V-006) met beelden over het NLL en zijn medewerkers gedurende de Tweede Wereldoorlog. Speelduur ca. 38 minuten. verkoopprijs Euro 15,-

Boek (uitgave 2008-01) getiteld:

“Dr Ir E.B. Wolff – Directeur van de Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart van 1919-1937 en eerste directeur van het Nationaal Luchtvaartlaboratorium van 1937-1941”. Het boek gaat over zijn persoonlijke aantekeningen over de beginperiode van de RSL (1919-1923) en zijn verslagen van een tweetal reizen naar Amerika (1929 en 1934/1935).

140 pagina's.

verkoopprijs:

Euro 15,- + Euro 5,- verzendkosten (voor donateurs)

Euro 19,50 + Euro 5,- verzendkosten

Bestellingen kunt u plaatsen door het verschuldigde bedrag over te maken op bankrekening 57.88.27.204 van de Stichting Historisch Museum NLR te Amsterdam, onder vermelding van de naam van de publicatie en uw naam en adres.

Thans wordt gewerkt aan publicaties in boekvorm over Ir A.G. von Baumhauer, over de RSL-maandverslagen van 1919 en 1923 t/m 1930, en over de “Kolibrif story”

Nieuwe aanwinsten

Het NLR-museum heeft in de afgelopen periode de volgende aanwinsten ontvangen:

- via mevr. Stufkens te Arnhem: fotoalbums van Ilbert en Ans de Boer
- van Jan Willem van der Burg: prent van F-27
- van NLR afdeling ATSF: maquette bewegingsmechanisme vluchtnabootser
- van Ruud Kempe te Hoofddorp (schoonzoon van een bestuurslid): twee touch screens (aanraakbeeldschermen)
- van Frans Sonnenschein: drie studieboeken Aërodynamica
- van Henk Keppel: diverse onderdelen ANS
- van Carlo Möller diverse jaargangen van het tijdschrift Verenigde Vleugels
- van Herman Dekker: diorama met gedetailleerd overzicht van de plaats waar in 1934 de DC-2 (Uiver) verongelukte, zie foto



Uiver-diorama (v.l.n.r.: Heert Tigchelaar, museumvrijwilliger en Herman Dekker)

In memoriam

Op 31 juli 2008 overleed de heer A.M. Post, donateur voor het leven van onze stichting.