



3 | DE MUSEUMCOLLECTIE DIGITAAL BEKEKEN

Stand van zaken met het plaatsen van afbeeldingen op de museum website.

4 | HEROPENING VESTIGING AMSTERDAM

Op 9 februari werden de gerenoveerde gebouwen in Amsterdam officieel heropend.

6 | HET VERHAAL VAN PIET KOK

Ontleend aan interview met Kok over zijn NLL-loopbaan (1947-1956).

VAN DE VOORZITTER

Als bijlage bij deze nieuwsbrief treft u aan het jaarverslag van de museumstichting over het jaar 2016. Aan het begin van het nieuwe jaar kwam van de kant van het NLR informatie beschikbaar over de nieuw archiefruimte in de kelder van het hoofdgebouw. Op basis daarvan kon het bestuur plannen maken m.b.t. het voorbereiden en in gebruik nemen van deze ruimte. Er was ook nog een onaangename verrassing. De vloer en de wanden bleken niet stofvrij te zijn behandeld. De vloer was niet vlak en ongeschikt om daar stellingen op te plaatsen. Beide waren niet in het bouwbestek opgenomen en dus niet uitgevoerd. Met het NLR werd een regeling getroffen om dit meerwerk alsnog te laten uitvoeren. Uit de vrijwilligers werd een archiefgroep gevormd, die met voortvarendheid de door het bestuur gemaakte plannen in detail ging uitwerken.

Er werd besloten om voor de nieuwe ruimte zelf stellingmateriaal aan te schaffen, wat de verplaatsing van het archief in de komende periode sterk zal vereenvoudigen. Alhoewel dit nog niet onomstotelijk vast staat gaan we ervan uit dat over enkele maanden in de voormalige portiersloge de werkplekken voor vrijwilligers worden ondergebracht. Het is nog onbekend waar de nu tijdelijk opgeslagen museumobjecten een definitieve plaats zullen krijgen. Ook in de nieuwe en gerenoveerde gebouwen van het NLR is de opslagruimte schaars. Het zou al verlichting betekenen wanneer museummateriaal in vitrines of op andere plaatsen in deze gebouwen kan worden geplaatst en straks ook in de nieuwe gebouwen in de Noordoostpolder. In dit verband is er een eerste positief signaal. Het bestuur kreeg het verzoek van de directie om een representatief windtunnelmodel te plaatsen achter de grote ruit in het windtunnelkanaal in het nieuwe bedrijfs-

restaurant in Amsterdam. We gaan hierover contact opnemen met de afdeling Marketing en Communicatie om te zien hoe dit georganiseerd moet worden. Hopelijk leidt dit tot meer.

In deze nieuwsbrief wordt ook aandacht besteed aan de heropening van de gerenoveerde gebouwen in Amsterdam op 9 februari. De bijna honderd jaar oude houten aandrijfschroef van de eerste windtunnel van de RSL speelde een prominente rol bij deze gebeurtenis. Hij zal weer op de oude plaats in de centrale hal worden opgehangen. Met betrekking tot dit onderwerp wordt uitleg gegeven hoe de museumwebsite en de bijbehorende beeld- en objectenbanken meer informatie kunnen leveren over deze windtunnel, waarin deze schroef vanaf 1919 tot aan het begin van



De hal van het NLR na renovatie kreeg weer het karakter van de oorspronkelijke hal uit 1940, zoals hier afgebeeld.

de Tweede Wereldoorlog heeft dienst gedaan. De komende donateursbijeenkomst op zaterdag 8 april 2017 zal voor het eerst worden gehouden in het nieuwe auditorium in het hoofdgebouw, zie de aankondiging. Ik hoop weer veel donateurs, maar ook andere geïnteresseerden te kunnen verwelkomen. ■

KEES BAKKER

DE VOLGENDE DONATEURSBIJEENKOMST

LEZING: INSTRUMENTATIE-ONTWIKKELING EN TOEPASSING VOOR VliegPROEVEN BIJ RSL, NLL, NLR: VAN AUTOMATISCHE WAARNEMER TOT FOKKER 100 EN DAARNA!

SPREKERS: JAN VAN DOORN EN ROB KRIJN

Uitnodiging voor het bijwonen van de volgende donateursbijeenkomst, die plaatsvindt op 8 april 2017 van 14.00 – 16.30 uur in het nieuwe Auditorium van het NLR in Amsterdam.

Het bestuur van de museumstichting presenteert aan zijn donateurs en aan overige belangstellenden het volgende programma:

13.30 uur	Zaal open
14.00 uur	Welkom door Kees Bakker, voorzitter
14.15 uur	Jan van Doorn¹ en Rob Krijn² Instrumentatie-ontwikkeling en toepassing voor Vliegproeven bij RSL, NLL, NLR: van Automatische Waarnemer tot Fokker 100 en daarna! (zie toelichting)
16.00 uur	drankje en hapje in het Auditorium
16.30 uur	einde

Wilt u de bijgaande antwoordkaart invullen en uiterlijk 1 april retourneren? In plaats daarvan kunt zich ook tot uiterlijk 1 april aanmelden per email bij museum@nlr.nl onder vermelding van naam, adres (ook van de introducés). ■

TOT ZATERDAG 8 APRIL BIJ HET NLR!

¹ Zijn laatste functie bij het NLR was leider Hoofdafdeling Vliegtuigen (1988-1998)

² Zijn laatste functie bij het NLR was afdelingsleider Vliegtuiginstrumentatie (VA, later EI) (1988-2004) en afdelingsmanager Flight Test Systems (ASFT) (2004-2010)

TOELICHTING

Onze eerste Directeur, Dr. Wolff zei al: "Ik had de overtuiging dat ons voornaamste doel was het vliegen en de daarbij voorkomende verschijnselen te bestuderen".

Dit gebeurde in de eerste jaren van de Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart vooral kwalitatief door de subjectieve beoordeling van de ir-vlieger. Maar al snel werd duidelijk dat door het registreren (met de hand) van de aanwijzingen van de instrumenten (voor het vliegen) en van eventuele speciaal aangebrachte instrumenten, deze subjectieve beoordeling veel objectiever werd en dat daardoor de wetenschappelijke analyse veel krachtiger onderbouwd kon worden.



Waarnemer aan de grond met film- en fotocamera.

Toen ook de Luchtvaartautoriteiten voor de onderbouwing van het Bewijs van Luchtwaardigheid een kwantitatieve bewijsvoering vroegen, moesten ook de vliegtuigbouwers tijdens de testvluchten gaan meten en registreren.

Omdat de RSL/NLL daar inmiddels veel ervaring mee had opgebouwd en het voor Fokker een discontinue activiteit was (dus kostbaar om daar een permanente groep voor aan te houden), werd al snel een beroep gedaan op het NLL/NLR. Bijkomend voordeel was dat de Luchtvaartautoriteiten zo ook makkelijk te overtuigen waren van de integriteit van de metingen, die nu immers verricht werden door het onpartijdige laboratorium.

Voor na WO-II, toen het NIV/NIVR de ontwikkeling van de Fokker vliegtuigen vóór-financierde, werd ook het NLL/NLR door hen gefinancierd bij de ontwikkeling en toepassing van meetsystemen in de Fokker vliegtuigen, te beginnen met de S-14 Mach-



De F28 ATB de lucht in op 1 september 1985.

DE EIFFEL WINDTUNNEL VAN DE RSL EN ZIJN LUCHTSCHROEF DIGITAAL BEKEKEN

In verband met de renovatie van het windtunnelgebouw in Amsterdam en de inrichting van dat gebouw met een nieuw restaurant moest de daar tot 2015 aanwezige museumcollectie verdwijnen. Deze is nu opgeslagen en zal niet meer op de oude plaats terug komen.

De museumstichting is de digitale weg ingeslagen om deze collectie van het NLR erfgoed voor geïnteresseerden toegankelijk te maken. Daarvoor wordt een algemene website gebruikt en een aparte website met

trainer. Deze formule werd steeds weer herhaald, bij de F27 Friendship, de F28 Fellowship, de Fokker 50 en (voor het laatst) bij de beproeving van de Fokker 100 en de vele versies van al deze vliegtuigen.

Na het opgaan van Fokker in Deutsche Airbus leek de toekomst voor de NLR instrumentatie verzekerd, omdat in de fusie was afgesproken dat Fokker binnen het concern het testvliegen voor zijn rekening zou nemen. Zoals bekend liep het echter anders en volgde noodgedwongen een aanzienlijke afname van het werk op dit gebied. Toch konden in de daaropvolgende heroriëntatie nieuwe markten worden aangeboord waarbij de verworven kennis, vaardigheden en meetuitrusting opnieuw werden toegepast. Dit betrof uitbreiding van de inzet van vliegproefinstrumentatie voor defensie, niet alleen voor de F-16, maar ook steeds meer voor helikopters, onderzoek en ontwikkeling in het kader van Europese kaderprogramma's, diverse buitenlandse opdrachten en - als bijzonder buitenbeentje - voor de spoorwegen bij het testwerk aan de Betuwelijn en de Hoge Snelheidslijn.

In de lezing zal worden geschetst hoe de instrumentatie zich ontwikkelde en is toegepast bij vliegproeven en andere testen.



Inbouw MRVS in de Fokker50.

twee verschillende toepassingen, algemeen beeldmateriaal en foto's van de opgeslagen museumobjecten. De website voor beeldmateriaal telt momenteel ongeveer 130 foto's, waarvan er ruim 100, voorzien van een tweetalige toelichting, toegankelijk zijn op internet. Die voor de objecten bevat circa 2.500 afbeeldingen waarvan nog vele moeten worden beschreven. De ambitie is om zo veel mogelijk algemeen beeldmateriaal en foto's van museumobjecten op internet te plaatsen. Een voorbeeld van de mogelijkheden van dit systeem volgt hieronder.

Bekijken van de expositiepanelen

De panelen uit de voormalige expositie zijn op onze algemene website (www.erfgoednrlr.nl) te bekijken door met de cursor boven de knop 'NLR-erfgoed' te gaan hangen. Er komt dan een submenu tevoorschijn. Kies hier 'Museale Collectie' en scroll in het scherm, dat dan tevoorschijn komt, naar beneden totdat u een tabel in beeld heeft. Kies hier bijvoorbeeld 'Panelen 44-53 - Aerodynamica' en klik op de tekst 'Klik hier' in de rechter kolom. U kunt nu de panelen 44-53 bekijken. Als u kiest voor paneel 44, dan ziet u een aantal afbeeldingen van de Eiffeltunnel.



Beeldbank

Op de website: www.erfgoednrlrcollecties.nl vindt u een beeldbank en het Objecten Beheer Systeem (OBS). In de beeldbank staan (en komen) afbeeldingen, die direct of indirect met het NLR en haar voorgangers te maken hebben. Het OBS is opgezet om de objecten te laten zien, die vroeger in het museum waren tentoongesteld en nu in opslag zijn. We kunnen hier gaan kijken om meer te weten te komen over bovengenoemde windtunnel. Kies op de 'homepage' eerst voor 'beeldbank'. In het volgende scherm typt u bijvoorbeeld '#1' in het zoekveld en klik op 'Zoeken'. De gevraagde afbeelding komt nu in beeld in de vorm van een 'gallery'. Klik op de afbeeldingen om alle details van die afbeelding zichtbaar te maken. Hier lezen we dan:

'Aandrijfschroef uit 1918 van de eerste windtunnel van de RSL, de Eiffel tunnel. Deze tunnel is in gebruik geweest tussen 1919 en 1940. >

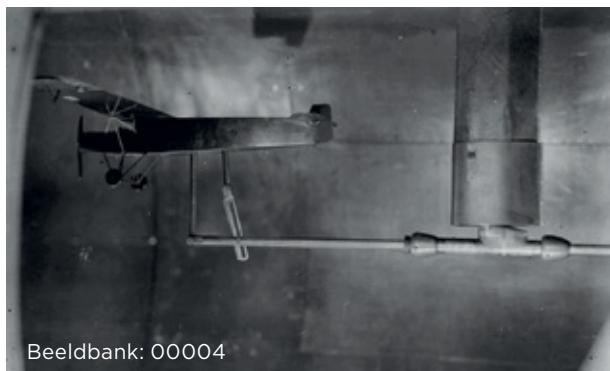
Vervolg De Eiffel windtunnel van de RSL en zijn luchtschroef digitaal bekeken

Deze schroef is er nog altijd en als aan-denken aan deze eerste windtunnel in de entreehal van het NLR in Amsterdam tegen de muur bevestigd. Op de foto kijk je vanuit het einde van de tunnel naar de schroef met daarachter de meetplaats. De schroef werd aangedreven door een Ward-Leonard-schakeling (zie Beeldbankfoto 00127).'

Vervolgens kunt u foto nummer 00007 selecteren. Hier lezen we dan o.a.:

'Verschillende verbeteringen zijn aangebracht (foto's 00026 en 00018) zoals een betere aerodynamische vorm van de instroomtrechter en het sluiten van de meetplaats door wanden ('gesloten meetplaats').'

De oplettende lezer heeft op de algemene website al gezien, dat op paneel 48 in de windtunnel een vliegtuigmodel hing (eerste foto): een Fokker F.II.



Beeldbank: 00004



OBS: 19170

Deze foto is ook opgenomen in de beeldbank: 00004. Selecteer hem maar eens. Het model is een museumobject en is opgenomen in het OBS onder nummer 03200. Om hier te komen, hoeft u niet terug naar de homepage (mag wel). In het beschrijvingsveld van deze foto vindt u een link 'Museumobject 03200'. Klik hierop en... het model wordt inclusief een beschrijving getoond." De in afbeelding 00001 zichtbare aandrijfschroef is ook een museumobject, dat weer in de ontvangsthal van het NLR komt te hangen. Als u in het zoekveld van het OBS #19170 invult en op 'Zoeken' klik, komt die als zodanig in beeld.

Hoe nu verder?

De algemene website blijft in de huidige vorm bestaan en wordt zo goed mogelijk 'bij de tijd' gehouden en waar mogelijk verbeterd. De website met de beeldbank en het OBS verdient nog veel aandacht van ons allemaal. Alle donateurs/vrijwilligers kunnen hierbij helpen. Voor de beeldbank gaat het om het uitzoeken, verbeteren en beschrijven van foto's. Zo kan de beeldbank (blijven) groeien. Heeft u (extra) informatie over een foto, laat dat dan weten. Het zelf invoeren hiervan door de vrijwilligers moedigen we zelfs van harte aan. Indien hierbij hulp nodig is, dan kunt u die krijgen. Wat betreft het OBS in het bijzonder willen we graag, dat de beheerders/specialisten binnen de (hoofd)rubrieken meer gestructureerd hun kennis gaan inbrengen (zie hoofdstuk 1.1 van de Leidraad voor de vrijwilligers). Dit is om er voor te zorgen, dat meer museumobjecten openbaar op het internet kunnen komen (nu nog maar 24 van de 2514). ■

HEROPENING VAN DE VESTIGING AMSTERDAM

Op 9 februari 2017 waren de externe relaties van het NLR, waaronder het bestuur van de museumstichting, uitgenodigd voor de heropening van gerenoveerde gebouwen in de vestiging Amsterdam.

Een periode van ongeveer zes jaar van plannen maken, slopen van bestaande gebouwen, nieuwbouw en renovatie van bestaande gebouwen werd officieel afgesloten. In het nieuwe auditorium werden tegen de honderd gasten welkom geheten door de algemeen directeur van het NLR, Michel Peters. In het bijzonder noemde hij de heer Ronald Maaskant, de zoon van een van de architecten van het markante hoofdgebouw en het windtunnelgebouw, ontworpen door het architectenduo Maaskant en Van Tijen. Hij verwelkomde ook de wethouder van Verkeer en Vervoer van Amsterdam, Paul Litjens. Deze verving burgemeester Van der

Laan, die wegens privé omstandigheden verhinderd was. In zijn speech met de titel "NLR en Maaskant: bouwers van de vooruitgang" zei hij onder meer dat het prachtig gerenoveerde hoofdgebouw weerspiegelt wat het NLR is. Een moderne organisatie waar toegepast onderzoek, dat er toe doet, wordt verricht door hooggekwalificeerde medewerkers met behulp van moderne faciliteiten. Het NLR is een organisatie die terugkijkt op een geschiedenis van bijna honderd jaar en praktische oplossingen biedt voor de vragen van vandaag en zijn blik richt op de uitdagingen van morgen. Een moderne organisatie waar toegepast onderzoek wordt verricht. Met de renovatie en nieuwbouw, ook die op de locatie in Flevoland plaats vindt, legt het NLR een fundament voor de toekomst van NLR als onderdeel van wat genoemd wordt de Gouden Driehoek van overheid, kennisinstellingen en bedrijfs-

leven. Michel Peters dankte de overheid die mede de renovatie en nieuwbouw van het NLR heeft gefinancierd. “Daarmee geeft ook de overheid aan vertrouwen te hebben in de toekomst van het NLR”. Daarnaast dankte hij ook de Raad van Toezicht van het NLR, “die het belang van renovatie van de NLR gebouwen continu onder de aandacht van de betreffende ministeries heeft gebracht”.

Vervolgens ging hij terug in de tijd. In 1919 werd de Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart (RSL) opgericht met als doel om naast de bestaande vliegpraktijk en de vliegtuigfabricage het wetenschappelijk onderzoek op luchtvaartgebied ter hand te nemen. Daardoor zou de veiligheid van de luchtvaart moeten worden vergroot. Dit was in het zelfde jaar als de oprichting van de KLM en Fokker, want de Gouden Driehoek waar hij over sprak bestond bijna honderd jaar geleden ook al. In 1937 werd de RSL omgezet in de stichting Nationaal Luchtvaartlaboratorium (NLL).

Sprekend over het hoofdgebouw en het windtunnelgebouw noemde hij “dat ze zijn gerealiseerd in de periode 1939-1940. Beide hebben de status van Rijksmonument. Ze kenmerken zich door het boogvormige dak, de gebogen betonnen draagconstructies en details als de mozaïekvloer in de entreehal. De bouwkosten bedroegen destijds 600.000 gulden. De entreehal moest in de woorden van Maaskant ‘het levende middelpunt’ zijn, een ontmoetingsplek waar alle gangen en kamers op uitkwamen en waar medewerkers en bezoekers samenkamen. De binnen- en buitenarchitectuur lopen daar in elkaar over met bakstenen en gevels, die zich buiten voortzetten en met veel glas. Het is een transparant gebouw, gericht op de omgeving en met het zicht op de landende vliegtuigen. Dat is nu nog steeds het geval”.

Na de Tweede Wereldoorlog ging de Stichting zich volgens Michel Peters “vooral bezighouden met onderzoek ten behoeve van de nationale vliegtuigindustrie. Nieuwe faciliteiten zoals windtunnels werden ingezet om vliegtuigontwerpen van Fokker te onderzoeken. Het gebouwencomplex werd uitgebreid met nieuwe gebouwen. In de jaren ‘60 werd er een ruimtevaarttak aan toegevoegd en veranderde de naam in Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) en inmiddels staat NLR voor Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum”.

Hij ging tenslotte in op het jaar 2019, “waarin de KLM, Fokker en het NLR hun honderd jarig bestaan vieren”. Daarbij sprak hij de wens uit “in dat jaar een toast uit te kunnen brengen op de voortgezette samenwerking van de Gouden Driehoek in de volgende honderd jaar”.



De houten schroef kort na de onthulling. Vlnr Paul Litjes (wethouder), Michel Peters en Ronald Maaskant.

(foto NLR)

De wethouder van Verkeer en Vervoer, Paul Litjes, noemde onder meer de geografische positie van het huidige NLR. Fokker begon destijds de productie van vliegtuigen aan de Papaverweg in Amsterdam-Noord. Hij maakte gebruik van het terrein waar in 1919 de succesvolle Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling Amsterdam (ELTA) werd gehouden. Deze trok een half miljoen bezoekers, waarvan er vierduizend voor de prijs van veertig gulden hun luchtdoop ondergingen. De wethouder memoreerde dat het huidige NLR ongeveer halverwege ligt tussen Amsterdam-Noord en Buiksloot, waar Schiphol destijds was gelegen. Bij Fokker geproduceerde vliegtuigen moeten volgens hem per schip over de Schinkel op steenworp afstand de huidige NLR locatie zijn gepasseerd om op Schiphol hun eerste vlucht te maken. Hij nam graag de uitnodiging van Michel Peters aan om een keer een collegevergadering van het Amsterdamse gemeentebestuur bij het NLR te houden.

De heropeningsceremonie bestond uit het onthullen van de bijna 100-jarige houten schroef van de eerste windtunnel van de RSL door de wethouder en Ronald Maaskant. Deze schroef werd al eerder gebruikt bij de ingebruikstelling van de gebouwen in 1941. Hij staat, volgens Michel Peters, “symbool voor de hoogwaardige faciliteiten van het NLR. Hij is onmisbaar om luchtstromen in windtunnels te produceren t.b.v. aerodynamisch onderzoek, dat vanaf het begin bij het NLR is uitgevoerd. De schroef zorgt ook voor voorwaartse beweging van het vliegtuig en staat daarmee ook symbool voor de vooruitgang”.

Na afloop van het officiële programma bestond onder andere gelegenheid om de nieuwe en gerenoveerde gebouwen te bezichtigen. ■

HET VERHAAL VAN P.C. (PIET) KOK - OUD NLL-ER

Dit verhaal is opgetekend naar aanleiding van een interview op vrijdag 30 juni 2006 bij het NLR, opgenomen op cassetteband.

Piet Kok werd geboren op 5 februari 1922 te Ammerstol. Hij werkte als grondwerktuigkundige bij het NLL van 1 november 1947 tot 1 februari 1956. Piet Kok overleed op 1 december 2006, kort nadat hij zich als donateur van de museumstichting had aangemeld.

Periode voor 1946

Zijn vooropleiding was de ambachtsschool in Gouda, waar hij de cursus machinebankwerker doorliep. Hij had liever in autoklas gewild maar die was al vol. Na drie jaar cursus mocht hij nog een jaar de autoklas volgen.

In de oorlog wilde hij naar de PTT; hij had namelijk een oom die lid was van het hoofdbestuur van de PTT. Die oom zei dat je dan wel met elektrotechnische diploma's moest komen. Toen heeft hij in Gouda in 1941 en 1942 twee seizoenen cursussen gevolgd.

Op 20 februari 1939 begon Kok bij de KLM als leerling monteur. Hij werkte de eerste weken van de oorlog op de motorenafdeling om motoren te reviseren van de Duitsers, waarna de Engelsen het complex gebombardeerd hebben. Kok vluchtte weg en besloot om naar huis te gaan in Ammerstol.

In 1942 kwam hij in Groningen terecht bij de firma Zanen Verstoep, die een dijk moest bouwen. Daartoe woonde hij twee jaar in Uithuizermeeden. Daar werd een polder gebouwd van ca 1000 bunder door een dijk te leggen van 10 km lang. Vervolgens is hij twee jaar als monteur-constructeur werkzaam geweest tot donsdag, toen hij thuis was en niet meer terug kon gaan naar Groningen. Kok kreeg toen wachtgeld.

In 1945 is Kok bij de KLM teruggekomen op de motorenafdeling in de Van Spaanstraat in Amstelveen, waar de KLM een loods had gehuurd. Die loods was tijdelijk de motorenafdeling. Geschikt voor eenvoudig werk, maar niet voor volledige revisies. Er was gebrek aan onderdelen, je moest roeien met de riemen die je had. Daarna verhuisde de afdeling naar de Nassaukade, in een grote ruimte van de Amsterdamse rijtuigmaatschappij waar motoren konden worden gereviseerd, totdat op Schiphol de motorenafdeling weer was opgebouwd. Daar is Kok gepromoveerd tot controleur. In de loods in de Van Spaanstraat is de propeller-afdeling gekomen.



Soms waren er geen motoren. De ene motor moest dan met de andere compleet gemaakt worden. In die tijd vloog de KLM met Skymasters (C-54) met Pratt & Whitney motoren (R2007).

Kok stelde een keer voor aan zijn baas Henk Groenewoud om op Schiphol zelf motoren uit te bouwen, bij gebrek aan mensen daar. Dat kon worden geregeld. Kok is toen met drie man naar Schiphol gestuurd om twee motoren uit te bouwen.

Kok herinnert zich nog dat hij een Pratt & Whitney motor onder handen had, waarvan hij een kabel moest losmaken, het brandschot moest vrijgemaakt worden en hij wist niet hoe hij die kabel moest losmaken. Er zat een andere schijf voor, waarvan hij niet wist waarvoor die diende. Het bleek ook een kabelschijfje te zijn. Vervolgens ging hij het vliegtuig in om te zoeken waar de betreffende hendel zat voor die blower. Hij vond die hendel (met rode knop) maar dat bleek een brandblusfles te zijn die hij opentrok. Er ging een wolk over Schiphol van een paar honderd meter lang, waarin niemand meer iets kon zien.

De eerste die toen verhaal kwam halen was Grosfeld¹, een van de werkmeesters van de KLM, die woedend was op Kok en dat ondiplomatiek liet blijken. Later kwam Rinus Weststrate, die een wat nettere schrobbering gaf. Daarna werden de motoren gedemonteerd en naar Amsterdam gebracht waarna men weer kon doorwerken.

Tijdens het werken op Schiphol kwam Geysendorf een keer aanlopen, een korte gezette man, die het werk aan de motoren kwam bekijken. Toen hij dat zo zag riep hij uit: "moeten wij daar verdomme mee naar Indië, hoe is het mogelijk!" Feit is wel dat er wel eens wat mis ging met de motoren onderweg naar Indië, maar er is nooit een ongeluk gebeurd in die tijd.

Het kwam voor dat bij de demontage van een motor de accessoires van die motor direct werden overgezet naar een motor die weer moest vliegen. Sommige accessoires maakten daardoor veel meer uren dan de motoren waar de motorenafdeling mee bezig was. Kok volgde in die tijd een studie aan een avondschool in Amsterdam voor een nijverheidsacte.

Kok is afgekeurd om BWK te worden vanwege zijn bril. De man die dat voor Kok besliste was Hiemstra, voor de oorlog werkmeester in de motorenafdeling en na de oorlog een baan in een karig kantoortje (waaraan hij de naam de kruidenier ontleende). Hij was de man die je kon vertellen: jij wordt BWK en jij wordt het niet. Zo ging Kok dus naar Hiemstra om hem te vragen of hij de BWK-cursus mocht volgen. Hiemstra vroeg: heb jij die bril voor je plezier? Toen Kok nee zei, antwoordde Hiemstra: "onthou nu maar een ding, we kunnen jongens genoeg krijgen zonder bril, jij wordt geen BWK". Op de vraag wat het bezwaar was tegen een bril als je in de cockpit werkt, antwoordde Hiemstra: "snap je dat niet als er in de cockpit een hydraulische leiding springt, zitten je brillenglazen meteen vol met olie en dan zie je niks meer". "Ja", zei Kok, "en als ik dan mijn vieze bril afneem dan zie ik weer alles. En als je geen bril draagt dan zitten je ogen vol met olie en zie je helemaal niets meer. Je zou dus kunnen zeggen dat in zo'n geval een bril meer voordelen heeft dan nadelen". "D'r uit", schreeuwde Hiemstra. Deze moeilijke man duldde geen tegenspraak.

Werkzaam bij het NLL

Toen Kok een keer op visite was bij Van Oosterom op het NLL, vertelde Van Oosterom over de proeven met de Siebel waar Hoekstra vaak op vloog. De Siebel werd gehuurd van Prins Bernhard, voor het salaris van een van de vier monteurs van de Prins. Het NLL was niet tevreden over de gang van zaken, waarschijnlijk omdat die monteurs ook andere vliegtuigen van de Prins moesten onderhouden. De Siebel kreeg te weinig aandacht. Kok stelde voor aan Van Oosterom een eigen grondwerktuigkundige aan te stellen voor het onderhoud van de Siebel. Van Oosterom wist niet hoe hij daar aan kon komen, waarna Kok hem vertelde dat hij dat kon zijn. Zo kwam Kok bij het NLL, onder de voorwaarde dat hij zijn grondpapieren haalde. Dat heeft hem veel werk en tijd gekost, voordat hij examen kon doen bij de Rijksluchtvaartdienst. Het examen deed hij in twee delen, eerst motoren en bepalingen, daarna vliegtuigen, elektriciteit, instrumenten en hydraulica. Takens, een oud Marineman, was toen voorzitter van de examencommissie.

De eerste baas van Kok bij het NLL was Ilbert de Boer. Kok werkte op Soesterberg. De Siebel kwam pas in 1954 naar Schiphol.

Kok stelde onderhoudsschema's op voor de Siebel en de motoren werden gereviseerd. Met de Siebel werden ca-cw metingen gedaan en stickforce per g-metingen.

¹ Oude BWK van de Pelikaan



Piet Kok, staande met bril.

Vervolg Het verhaal van P.C. (Piet) Kok - oud NLL-er

Kok weet nog dat het windtunnelmodel van de Siebel meer heeft gekost dan het overnamebedrag aan de Prins voor de echte Siebel (fl. 40.000,- tegenover fl. 25.000,-).

In Frankrijk werden reservemotoren gekocht die door Kok zijn gereviseerd. Die motoren konden direct worden ingebouwd. Ze waren in de oorlog bestemd voor de operaties van Generaal Rommel in Afrika. Maar die levering ging niet door. Toen de eerste motor bij het NLL binnen kwam in de hal heeft Kok de kist, waarin de motor verpakt was, opengebroken. Ze waren geleverd met de boodschap dat ze ingebouwd konden worden waarna je er mee kon vliegen. Het bleek dat op die motor geen accessoires waren gemonteerd. Hij haalde een achterdeksel van de tandwielkast los, voelde erin met zijn hand, waarna hij er handenvol antraciet uit haalde. De Fransen hadden die motoren opzettelijk zo afgeleverd dat ze bij gebruik in elkaar zouden draaien. Met speciale toestemming van Van der Wal (RLD) moesten die motoren toen alsnog worden gereviseerd naar nul uur. De Siebel werd gevlogen door gastvliegers, o.a. door Jan Hoekstra, daarna Jan Jonker.

Tenslotte kwam Douwes Dekker die ingenieur-vlieger werd in NLL-dienst. Er was een jaar bij dat er niet meer dan 7 vliegreuren werden gemaakt en een jaar dat er meer dan 100 vliegreuren werd gemaakt.

Aanvankelijk werkte Kok alleen aan de Siebel, daarna kwam Jan Beeke erbij die Kok heeft opgevolgd. Over het onderhoud stond weinig op papier. Kok heeft alle inspectielijsten zelf moeten maken, die daarna goedgekeurd moesten worden door de RLD. Kok heeft enkele rapporten geschreven over motorenrevisies die hij had uitgevoerd.

Medio jaren '50 kon de Siebel worden ondergebracht in de Fokkerloods op Schiphol, wat veel reistijd bespaarde. Het vervoer van en naar Soesterberg ging per jeep of met een bestel Ford (8 cylinder). De Siebel is aan Daems verkocht. Daems wilde de Siebel laten overvliegen maar dat kon niet omdat het NLL voor de aflevering allerlei oude instrumenten had ingebouwd, waardoor de Siebel niet meer mocht vliegen.

Kok heeft bij het NLL gediend onder de directeuren Koning, Beelaerts van Blokland en Zwikker. Koning vond hij een beminlijk man, een soort vader, maar erg scherp. Kok is de laatste NLL-er die hem nog levend gezien heeft. Dat was toen Koning in Utrecht in het ziekenhuis lag, omdat de kanker bij hem was teruggekomen. Op een gegeven moment was het zo warm dat er een ventilator onder zijn bed moest worden opgesteld. Kok werd gevraagd om met de bestel Ford die ventilator bij Koning te brengen. Van Oosterom

had Kok aangeraden niet naar binnen te gaan omdat Koning hem toch niet meer zou herkennen. Toch ging Kok naar binnen (hij moest immers de ventilator opstellen). Koning zag hem staan en riep hem bij naam toe. Tijdens het opstellen van de ventilator onder het bed aarde Koning hem over zijn hoofd. De volgende ochtend was Koning overleden.

Het NLL had voor fl. 100,- een Siebel gekocht in Engeland, die daar een buiklanding had gemaakt tijdens de oorlog. Deze Siebel werd door de Engelsen in beslag genomen. Ilbert de Boer, Kok en twee mannen van de Prins gingen naar Engeland naar het vliegveld Newton. Daar sloopten ze er uit wat van hun gading was. De motoren waren er al uitgesloopt, die stonden daar in de hangar en die zijn later door Sonderman in de Dakota van de Prins overgevlogen. Verder gingen o.a. mee hoogteroeren, rolroeren, richtingsroer, trimvlakken, onderstelpoten en werkende instrumenten.

In de oorlog werd de Siebel gebruikt als opleidingsvliegtuig voor vliegers en radio-telegrafisten. De Siebel had fantastische vliegeigenschappen. Een keer vloog Kok met Douwes Dekker van Zuid-Limburg naar Soesterberg. Kok mocht de Siebel vliegen. Boven de Ach-

terhoek vroeg Douwes Dekker aan Kok om de Siebel te overtrekken. De Siebel begon dan heel rustig door te zakken. Eenmaal overtrokken zette hij zijn neus erin en dan maakte hij een duik omlaag, waarna hij zelf uit de overtrek toestand kwam.

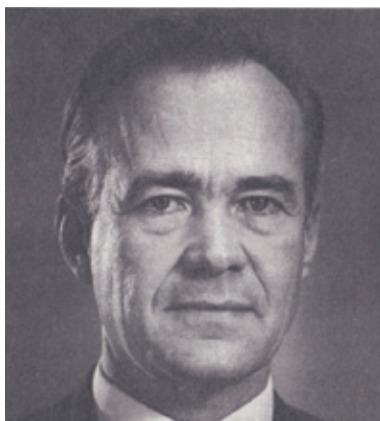
Kok is uit eigen beweging bij het NLL vertrokken en bij de Philips Vliegdiens gekomen.

Reden om weg te gaan bij het NLL was dat Kok vond dat er sprake was van discriminatie bij het NLL. Was je HTS-er dan was je iets, was je ingenieur dan was je iets meer en had je geen van beide dan was je niets. Daaraan

heeft hij zich jarenlang geërgerd. Voorbeeld: er was een leeslijst van medewerkers voor tijdschriften, maar aan Kok werd geweigerd op die lijst te komen. Ander voorbeeld: Kok had zijn werkplek gekregen in het hoofdbouw op de tweede etage boven het voormalige IJklab (voorheen het Sterktelab). Daar mocht geen P.C. Kok op de deur staan, alleen maar Siebelwerkplaats.

Philips vormde een zwarte bladzijde in zijn luchtvaartcarrière, zoals hij aangeeft. Hij kwam terecht bij Splinter Spierenburg, die niet met mensen om kon gaan. Kok is er met veel gedonder weer vertrokken. Nadat Kok bij het NLL vertrok kwam Bennie Noorlander als grondwerktuigkundige bij het NLL.

Na Philips ging Kok terug naar de KLM en kwam bij de afdeling Technische Publicaties. Daar heeft hij van 1957 tot 1960 gewerkt. Op aangeven van Van der Wal ging Kok een gesprek aan met Franse, chef van de mo-



ir. F.E. Douwes Dekker, de eerste ingenieur-vlieger bij het NLL.

torenafdeling, omdat die om mensen verlegen zat. Kok kon daar aan het werk bij de Engineering groep (destijds genaamd Technisch vooronderzoek, TVO), waarvan Karel d'Engelbronner destijds de baas was.

In 1985 ging Kok bij de KLM met Vut en in 1988 met pensioen.

Zijn rol bij de boeken over de DC-5 en de DC-2

In de periode dat de dochter van Kok in Los Angeles woonde ging hij daar wel heen. Op Schiphol had hij contact met de Douglas vertegenwoordiger. Omdat Kok interesse had in de luchtvaarthistorie kreeg hij van die vertegenwoordiger de naam van Bob Williams, hoofdredacteur van het blad Douglas service (kwam elke drie maanden uit). Bob Williams introduceerde Kok weer bij Harry Gann, de historicus van Douglas (inmiddels overleden). Kok raakte geïnteresseerd in de DC-5, omdat er zo weinig van bekend was. De KLM heeft er vier gekocht; er zijn er 12 gebouwd.

De productie is stopgezet vanwege de oorlog, waarvoor Dakota's nodig waren.

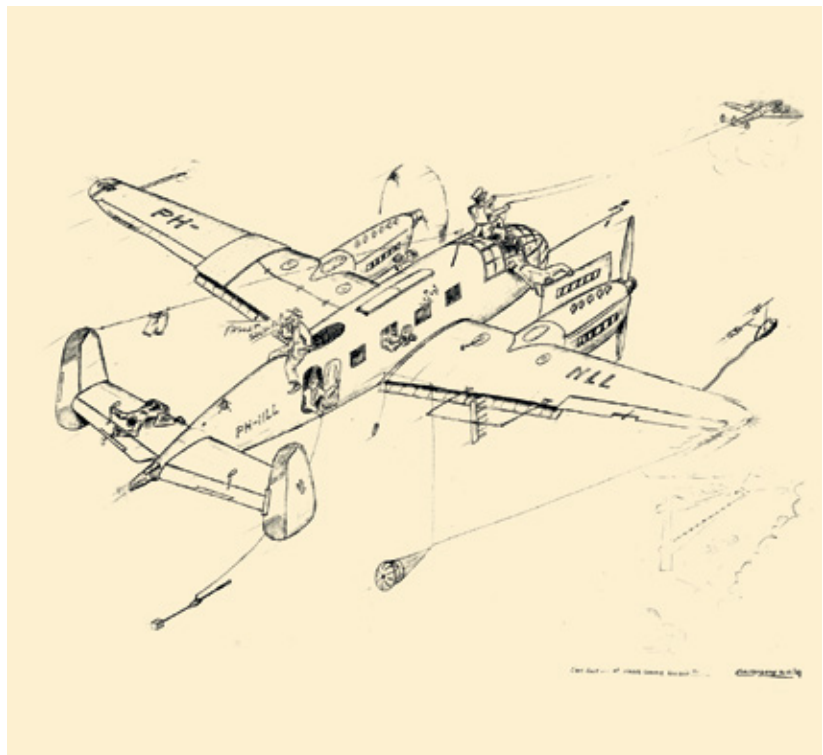
Omdat Kok aangaf een verhaal of een boek te willen schrijven over de DC-5 kreeg hij bij Harry veel informatie over de DC-5 mee. Elke keer dat Kok bij hem kwam kreeg hij pakken informatie mee over de DC-5. Zo begon voor Kok het DC-5 project dat tot het boek heeft geleid.

Tijdens een beurs bij het voormalige Aviodome waar Kok een stand had gehuurd, kwam hij daar Nico Geldhof (voormalig marineman, woont in Voorschoten) tegen, die hem feliciteerde met zijn boek over de DC-5. Geldhof vroeg hem wat hij nu ging doen. Kok antwoordde dat hij er aan dacht om een boek te maken over de DC-2. Geldhof zei hem toen dat hij daar al aan bezig was. Geldhof stelde toen voor het samen te gaan doen. En dat is gebeurd.

Geldhof heeft o.a. het gedeelte in het DC-2 boek geschreven dat de nasleep van het Uiver ongeval en het daaropvolgende RSL-onderzoek beschreef. Hij is daarvoor bij het Nationaal Archief geweest om de RSL-rapporten op te vragen.

Een paar anekdoten

We waren bezig met vliegproeven met de Siebel PH-NLL in een ons door de luchtverkeersleiding toegewezen gebied tussen Soesterberg en Leeuwarden. Dit betekende stijgvlucht naar Leeuwarden tot een hoogte van ca. 5500 m. Boven Leeuwarden moesten we 180° omdraaien, en met afgezette motoren en de glijvlucht werden de instrumenten gefilmd door een automatische waarnemer. Wij mochten dalen tot een hoogte van minimaal 2000 m, waar de propellers uit vaanstand werden gehaald en de motoren weer gestart moesten worden.



Illustratie van de Siebel uit 1947.

Mochten de motoren niet willen aanslaan dan moesten we op Soesterberg kunnen landen.

Het zicht was niet best, wolken en nog eens wolken. We waren in stijgvlucht richting Leeuwarden en hadden praktisch geen grondzicht. De Boer, altijd voorzichtig, zei tegen Hoekstra (de vlieger): "dit wordt niks, laten we maar teruggaan naar Soesterberg". Hoekstra antwoordde: "maak je niet ongerust, er is nog nooit een vliegtuig boven gebleven".

Een andere keer deden we vliegproeven in een gebied tussen Schiphol en Den Helder. Dus in stijgvlucht naar Den Helder tot een hoogte van 5500 m à 6000 m. Boven Den Helder 180° omdraaien en met motoren gestopt en propellers in vaanstand in glijvlucht richting Schiphol.

Met motoren gestopt mochten wij dalen tot minimaal 2000 m hoogte en dan moesten de motoren weer gestart worden. Mochten de motoren niet aanslaan dan moesten we kunnen landen op Schiphol.

Het was erg koud, ca. 35°C onder nul buitenluchttemperatuur. De propellers wilden maar niet uit vaanstand komen vanwege de koude en dus dikke olie. De motoren sloegen dus niet aan en het vliegtuig bleef gestadig dalen. Na enige tijd begon eindelijk de linker motor te pruttelen en sloeg waarachtig aan. Even daarna kwam ook de rechtermotor weer tot leven. Toen de motoren goed en wel draaiden waren we gezakt tot 1600 m. Beetje griezelig, dat wel. De Boer vroeg aan Hoekstra: "Als de motoren niet waren aangeslagen, hadden we dan Schiphol nog gehaald?" Commentaar van Hoekstra: "Dat weet ik niet maar we waren een heel eind gekomen".

Hoekstra bleef altijd rustig, hij was een vlieger pur sang. ■

PORTRETTE VAN OUD NLL-MEDEWERKERS “WIE IS WIE”

REACTIES OP FOTOSERIE 2499GG01

Nieuwsbrief 62

16 december 2016

Foto 21 Ik denk de heer Marcussen, portier in de tijd dat ik op het NLR kwam (1962). Woonde in de voormalige portierswoning.

Foto 24 doet me denken aan Henk Bergh, hfdafdcchef van A voor Henk Tijdeman. Maar ik kan er helemaal naast zitten.

Foto 25 Marie Zijlstra, zat op afdeling WN of hoe dat later is gaan heten, haar afdchef was Benthem, hfdafdcchef Wout Loeve.

Foto 28 Bijna zeker Henk Tijdeman, laatstelijk hfdafdcchef A en daarna dacht ik naar TH Twente gegaan.

Bleef nog wel in een wetenschappelijke commissie (aerodynamica) van het NLR zitten.

Foto 30 doet me denken aan prof Bosman, ergens uit het E-lab, maar daar ben ik helemaal niet zeker van.

Ik had weinig te maken met het E-lab, gelukkig maar want van elektronica heb ik nooit wat begrepen.

De andere foto's zijn voor mij net zo'n groot raadsel als voor jullie. Hopelijk kunnen anderen verder helpen.

Jan te Boekhorst

16 december 2016

Foto 2499GG01-2 doet me denken aan een foto van René de Moel bij één van de eerste computers van NLR. Misschien kan Gerard Hameetman er wat over zeggen.

NB. Het doet me deugd dat de grote houten bank weer terugkeert in de hal; ooit naar gezocht.

Folkert Heerema

16 december 2016

Ik herken twee jaargenoten uit mijn tijd bij TU-Delft. Het portret met nummer 2499GG01-6 is van Egbert Torenbeek, en dat met nummer 2499GG01-28 moet volgens mij van Henk Tijdeman zijn. Beide foto's zullen wel dateren uit de tijd van hun stage bij het NLR, eind jaren vijftig vermoed ik. Beiden zijn waarschijnlijk inmiddels gepensioneerd na een hoogleraarschap bij respectievelijk TU-Delft en TU-Twente.

Aike Maarsingh

17 december 2016

Even een kleine correctie op de ondertiteling bij twee foto's op pag. 6-7: Jan de Jong heeft geen 'h' aan het eind, maar Marinus de Jongh daarentegen wel.

Overigens Marinus de Jongh is eerst gaan werken bij Boeing in de periode van de supersonic transport, kwam toen terug naar Nederland en ging bij Fokker werken en enkele jaren later vertrok hij naar Bell om tenslotte bij Sikorsky zijn loopbaan te beëindigen.

Jacq van Nunen

23 januari 2017

Ik mail even voor mijn vader, Jan Vleghert, die heel lang bij het NLR heeft gewerkt (V sectie). Hij woont nu in Zorgcentrum Godelinde te Bussum. Zijn geest is nog scherp en hij leest met interesse jullie nieuwsbrief!

Over de wie is wie foto's 2499GG01:

nr 5 is ir. J.M.H. van Vlaanderen, ex V sectie - omstreeks 1970 ontslagen



2499HH01-1



2499HH01-3



2499HH01-4



2499HH01-5



2499HH01-6



2499HH01-13



2499HH01-15



2499HH01-16



2499HH01-18



2499HH01-20



Anja Janszen



Dick Bosman



Egbert Torenbeek(?)



Hans van Vlaenderen



Hendrik Koppes



Henk Bergh



Henk Tijdeman



Jan Marcusse



Marie Zijlstra-Kuiken



Rene de Moel(?)

nr 30 is ir D. (Dick) Bosman ex V sectie - omstreeks 1969 professor TH Twente, elektrotechniek (meettechniek en instrumentatie).

Marianne Vlegthert

16 februari 2017

Door omstandigheden reageer ik een beetje laat op de portretten. Ik had uit Nieuwsbrief 61 ook foto nr. 2499 FF 01-02 herkend, n.l. de hr. Koppes, chef-inkoop eind jaren vijftig.

Van de nieuwe serie in nieuwsblad 62 herken ik de volgende:

nr. 2499GG 01-5: de hr. van Vlaenderen, werkzaam op de V-sectie (VA?)

nr. 2499GG 01-21: de hr. Marcusse, huishoudelijke dienst, woonde in de portierswoning.

nr. 2499GG 01-26: Anja Janszen, werkzaam op de afd. inkoop als typiste. Later op de afd. correspondentie.
nr. 2499GG 01-30: ir. D. Bosman, hoofd El. Lab.

Piet van Velzen

Hierbij weer 17 portretten uit de serie 2499HH01 en 3 portretten uit de serie 2499JJ01, met het verzoek te reageren indien u iemand meent te herkennen. Reacties graag aan Stichting Historisch Museum NLR, Anthony Fokkerweg 2, 1059 CM Amsterdam of per email:

museum@nlr.nl ■



2499HH01-21



2499HH01-22



2499HH01-23



2499HH01-25



2499HH01-27



2499HH01-28



2499HH01-30



2499JJ01-1



2499JJ01-2



2499JJ01-3

VIERING 40 JAAR NLL

Ontleend aan een artikel in het personeelsblad
"De Missing Link" van april 1959.

Op 6 april 1959 om 14.00 uur in het zaaltje bijeengekomen heeft het gehele NLL-personeel, in tegenwoordigheid van de Voorzitter van het Bestuur en enkele leden daarvan, het feit herdacht, dat het NLL 40 jaar bestond.

De heer Boelen, die tijdens de bijeenkomst als ceremoniemeester optrad, leidde Prof. van der Maas in, die Directie en personeel gelukwensde met dit jubileum en ons allen die aan het luchtvaartfront staan tot vertrouwen in werk en toekomst opwekte. Ir. Marx nam hierna het woord en gaf een kort overzicht van het ontstaan en de groei van het laboratorium in de afgelopen 40 jaren. Wij geloven er goed aan te doen als kern van zijn betoog hier de slagzin aan te halen, die met een kleine variant op de bestaande luidde: "Een laboratorium dat leeft, bouwt aan zijn toekomst".

De heer Lucassen, als Voorzitter van de P.V. en als derde spreker, gaf o.m. een kort overzicht van de aantallen oud-gedienden die bij het NLL werkzaam zijn, hieruit de conclusie trekkend, dat werken bij het laboratorium voor deze (en andere) mensen beslist geen displezier kan zijn. Nadat de heer Lucassen als Voorzitter van de P.V. een dringend beroep op de Voorzitter van de Stichting had gedaan om ook

IN MEMORIAM

Op 13 februari 2017 overleed de heer W. (Wim) Korenromp op 78-jarige leeftijd, donateur voor het leven sinds 2002.

Op 21 februari 2017 overleed de heer J.P.K. (Jan) Vlegthert op 89-jarige leeftijd, jaardonateur sinds 2001. ■



op PV-gebied zijn steun te willen blijven verlenen, ging hij over tot de aanbidding van het geschenk aan het jubilerende N.L.L. Spreker meende in het NLL-kleurenschema te blijven door dit geschenk in grijs en groen te offeren. De kleuren die, waar ons oog in het laboratorium ook waart, als NLL-liefelingskleuren opvallen en die in de 3 grijze bakken met groene planten verantwoord zijn verwerkt. Prof. van der Maas aanvaardde een en ander in dank en meende dat een eventueel gevoeld tekort aan groen opgeheven kan worden door in het nieuwe NLL-complex in de Noordoostpolder te gaan werken.

Daarna verzamelde het gehele personeel zich voor het gebouw. Storm en regen alsmede de intense verbazing van het voorbijtrekkende verkeer trotserend. Inderdaad moet dit kleumerig gezelschap, de wonderlijke stellage, als ook de fotograaf in die stellage, een merkwaardig beeld hebben geleverd. Of het hitje voor het wagentje een vooraf beraamde surprise was of zuiver toeval, is ons tot nu toe niet bekend. Mocht dit zijn bedoeld om nog enkele twijfelaars te overtuigen van het woord: "vliegen gaat sneller dan per pony", dan geloven wij dat deze demonstratie volkomen geslaagd mag heten. Aangezien bij het verlaten van het Zaaltje de geuren van andere vloeistoffen dan thee in de neus drongen, menen wij dat de grote toeloop naar deze dreven na de foto-opname hierdoor voldoende is verklaard. Met het glas in de hand en in het andere knuistje een feestsigaar of koekje, hebben wij met genoeg en een tikje weemoed de film "Het NLL in oorlogstijd" aan ons voorbij zien gaan. ■

DE NIEUWSBRIEF wordt uitgegeven onder de verantwoordelijkheid van het bestuur van de Stichting Historisch Museum NLR. De Nieuwsbrief verschijnt viermaal per jaar en wordt toegezonden aan de donateurs van de stichting.

Jaardonateurs betalen € 12,50 (kalenderjaar). Donateurs voor het leven (alleen vutters en gepensioneerden) betalen eenmalig € 125,00. Met uw donatie steunt u onze stichting bij het bewaren en toegankelijk maken van het NLR-erfgoed.

Vormgeving: C10 Ontwerp, Den Haag

Naast de nieuwsbrieven ontvangen donateurs het jaarverslag van de stichting. Tweemaal per jaar organiseert het bestuur een donateursbijeenkomst. Donateurs krijgen korting bij de aankoop van museumpublicaties en een korting van 25% op de toegangsprijs van Luchtvaartthemapark Aviodrome.

IBAN: NL27 ABNA 0578 8272 04
t.n.v. Stichting Historisch Museum NLR te Amsterdam.

Stichting Historisch Museum NLR, Postbus 90502, 1006 BM Amsterdam
Tel. 088-511 31 13, E-mail museum@nlr.nl, www.erfgoednlr.nl