



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

Voor slechts € 10,= bent u donateur tot 1 januari 2005. 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.

Korting op toegangsprijs Aviodrome

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



Toespraak door K. Bakker

Plan voor permanente NLR-expositie in de Aviodrome

Een plan is opgesteld voor het inrichten van een permanente NLR-expositie in het luchtvaartthemapark Aviodrome. Er zijn door de directie van Aviodrome een drietal grote vitrinekasten beschikbaar gesteld nabij het zogenaamde vlieglab, de cilindrische ruimte waarin zich een windtunnel bevindt en waarin eenvoudige stromingsproeven kunnen worden uitgevoerd.

Idee is om langs de buitenomtrek van het vlieglab aansprekende onderwerpen in historisch perspectief uit te beelden, die over de volledige bestaansperiode van het NLR (en zijn rechtsvoorgangers) hebben geleid tot kennisopbouw.

In elke vitrine worden daarnaast thema's getoond die als resultaat van die kennisopbouw een of meer actuele onderzoeksresultaten tonen (één vitrine per NLR-divisie).

Omdat de expositie ook een stuk NLR-historie bevat is het bestuur van de Stichting Historisch Museum NLR nauw betrokken bij de opbouw van de expositie. Het NLR maakt bij het ontwerp en de inrichting van de expositie gebruik van de diensten van de heer De la Rive Box van het bedrijf Design Management, die verantwoordelijk was voor het ontwerp van de totale expositiehal van de Aviodrome.

Donateursbijeenkomst op vrijdagmiddag 7 mei 2004 in de Aviodrome te Lelystad

De 7^e donateursbijeenkomst van de stichting was een bijzondere, enerzijds omdat deze nu eens niet gehouden werd in één van de NLR-vestigingen maar in het luchtvaartthemapark Aviodrome, anderzijds omdat die niet op zaterdagmiddag plaats vond, doch op vrijdagmiddag. De vrijdagmiddag was gekozen omdat de accommodatie van de Aviodrome op alle zaterdagmiddagen van mei reeds bezet was en in juni lonkt voor velen de vakantie alweer.

Ook hadden, afwijkend van vorige bijeenkomsten, niet alleen onze donateurs een uitnodiging ontvangen, maar alle VUTters, gepensioneerden en weduwen van NLR-medewerkers. Dit laatste omdat het bestuur hoopte hierdoor meer deelnemers te trekken, te meer omdat de entree tot de Aviodrome voor de deelnemers aan onze donateursdag gratis was, en om zodoende de mogelijkheid te hebben nieuwe donateurs voor ons museum te werven. Goede, zuinige Hollanders zouden het buitenkansje van gratis museumbezoek toch niet laten lopen, niet waar!

Onze verwachtingen werden toch een beetje teleurgesteld. Wel was de opkomst met tussen de zestig en zeventig deelnemers wat groter dan bij voorgaande donateursbijeenkomsten, maar het grootste deel ervan was al langere tijd donateur van onze stichting. Toch heeft de uitnodiging ons gelukkig een aantal nieuwe donateurs opgeleverd,

zelfs ook bij oud-NLRers die niet deelnamen aan het bezoek aan het Aviodrome. Hopelijk kunnen we die op één van onze toekomstige bijeenkomsten begroeten.

Het weer op de zevende mei werkte op zijn zachtst gezegd niet erg mee om van onze halfjaarlijkse bijeenkomst een feestelijke aangelegenheid te maken. Om kort te zijn: het water kwam met bakken uit de hemel. Hoewel de opsteller van dit verslag overwogen heeft om op een verder afgelegen parkeerplaats, waar het gratis parkeren was (de zuinige Hollander, precies) zijn auto neer te zetten, dwong het weer hem toch maar de dichtstbijzijnde parkeerplaats te kiezen. De vroegste deelnemers waren al ruim op tijd aanwezig in de foyer van het Aviodrome, waar vanaf 13.00 uur koffie en thee werden geserveerd.

Een half uur later verzamelden alle aanwezigen zich in de naast de foyer gelegen filmzaal. Hier verwelkomde voorzitter Kees Bakker de aanwezigen en gaf een korte uiteenzetting over wat deze bijeenkomst in de Aviodrome in petto had. Hij deed ook nog een beroep op de aanwezige niet-donateurs om zich als donateur aan te melden, waarbij voor de eerste drie aanmeldingen een originele NLR-paraplu ter beschikking werd gesteld. Een van de aanwezige donateurs was zo happig op zo'n paraplu dat hij zijn (niet aanwezige) echtgenote prompt aanmeldde als nieuwe donateur! Zijn nieuwe aanwinst is hem vast van pas gekomen aan het eind van de middag! Misschien had hij zijn auto wél op de gratis parkeerplaats gestald. Omdat er voor onze stichting nog heel wat werk verzet moet worden, deed de voorzitter ook nog een beroep op de aanwezigen zich te melden als vrijwilliger voor het museum. We hopen met name in de Noordoostpolder een actieve groep op poten te kunnen zetten. Mocht u zich nog niet aangemeld hebben, wat let u? Een telefoontje of een e-mailtje naar één van de bestuursleden is voldoende!



De heer De la Rive Box en de heer Zwartelé (Aviodrome)

Aan het eind van zijn inleiding gaf Kees Bakker het woord aan Michael Zwartelé, woordvoerder voor de Aviodrome, die een korte uiteenzetting gaf over het doel en de plannen van Aviodrome in zijn huidige opzet. En die plannen beloven heel wat! Niet alleen beroemde Fokker Spin, het eerste vliegtuig dat Anthony Fokker bouwde. Men heeft mij verteld dat de vlieger die deze vlucht maakte, na afloop eenmaal weer veilig op de grond, opmerkte: "Dat is eens, maar nooit meer!". Gezien de positieve reacties op deze film, zijn we van plan om het tweede deel op één van de toekomstige donateursbijeenkomsten te vertonen.

Na deze film was de pauze met koffie/thee en gebak (het laatste een aardigheidje van de Aviodrome, waarvoor onze dank) een mooie gelegenheid om de koude van de filmzaal te boven te komen. Na zodoende weer opgewarmd te zijn waren de aanwezigen gereed voor het belangrijkste onderdeel van de bijeenkomst, de rondgang door het museale gedeelte van de Aviodrome. De keuze die men hierbij had was op eigen gelegenheid de verzameling ontdekken en een rondgang met uitleg onder deskundige leiding. Aardig was dat één van de rondleidingen geleid werd door Hans Engel, oud-medewerker van de lage-snelheidstunnel van het NLR, thans vrijwilliger bij de Aviodrome. Hans nog bedankt voor je uitstekende explicatie!



Toehoorders in de congreszaal



De heer Lucassen en mevrouw Warsen-Bastiaans



V.I.n.r. K. Bakker, D.J. Rozema en J. te Boekhorst

De bezichtiging van de uitgestalde vliegtuigen en andere voorwerpen was voor velen reden om allerlei herinneringen aan vervlogen tijden op te halen. De vliegtuigen varieerden van een nagebouwde Flyer waarmee de gebroeders Wright in 1903 vliegtuighistorie schreven tot voorbeelden van de laatste producten van de helaas ter ziele gegane Fokker-fabriek. Aardig van de nieuwe opzet van de Aviodrome is dat veel nadruk is gelegd op interactieve deelname van de bezoeker. Er valt veel te kijken, maar ook veel te doen. Een goed voorbeeld hiervan zijn de experimentjes die men kan uitvoeren in een windtunnel, alhoewel me van het hart moet dat de uitleg van de verschillende experimenten wel wat duidelijker mag.

Goed was ook te zien dat het geheel nog in een opbouwfase verkeert. Van de inbreng van het NLR in samenwerking met onze stichting op een vaste plaats in de Aviodrome (zie elders in deze Nieuwsbrief), was helaas nog niets te zien.

Een grote blikvanger is natuurlijk ook het nagebouwde stationsgebouw van Schiphol uit de jaren '20 van de vorige eeuw. Ook het inwendige is in de stijl van die periode gehouden. Je zou zweren dat er zo een functionaris van de KLM binnenkomt om alle passagiers te voorzien van een warme stoof om de voeten te

verwarmen tijdens de ijskoude vliegtocht naar het verre Londen of Parijs. In dit gebouw is ook de toegang naar de archiefruimte. Via een glazen gang komt men aan een wat de ouderen onder ons een soort schuilkelder zouden noemen. De jongeren zouden er waarschijnlijk een wat breed uitgevallen geluidswal in zien. In een langwerpige terp bevinden zich ruimten met airconditioning, waar alle historische documenten zijn opgeslagen. Michael Zwartelé heeft een klein groepje meegenomen om daar een kijkje te nemen. Daar ligt dus, naast vele andere zaken, het gehele van de ondergang geredde archief van Fokker opgeslagen. Vele kasten met vele meters planken torsen daar hun historische last, waarvan praktisch alles nog geïnventariseerd moet worden. Ook een deel van de NLR-bibliotheekcollectie zal hier te zijner tijd worden ondergebracht. Mocht het bestuur van onze stichting denken dat er bij ons museum en archief nog veel te doen is, in de Aviodrome ligt werk voor vele, vele jaren. Als je je dat realiseert, krijg je bewondering voor alle vrijwilligers die een deel van dit monnikenwerk op zich hebben genomen. Nadat de deelnemers van dit kleine groepje door de immense ruimte met boeken, foto's, tekeningen, documenten e.d. hadden gedwaald en een indruk hadden gekregen van het immense werk dat nog te wachten ligt, was ook voor hun het moment aangebroken om de rest van de Aviodrome te verkennen en daar maakten ze graag gebruik van.

Voor veel van de deelnemers was de beschikbare tijd te kort en kwam de sluiting van de Aviodrome om vijf uur te vroeg, zoals ook voor vele andere aanwezigen. Het gevolg was een flinke file voor de betaalautomaat voor het parkeergeld. Waarschijnlijk niet de laatste file die men die dag heeft gezien! Het was afschuwelijk druk op de Nederlandse wegen, maar er waren indrukken genoeg om al herinneringen ophalend met medepassagiers de tijd te doden.



De heer Hoogendoorn die in 1939 in RSL-dienst trad

Reactie op ingezonden brief van F.E. Douwes Dekker, geplaatst in Nieuwsbrief 11

Rol/gierkoppeling door de jaren heen

Bij de eerste vliegtuigen was rol/gierkoppeling een groot probleem, omdat vanwege de geringe vliegsnelheid de marge tot overtrekken klein was, terwijl rotatiebeweging een relatief grote invloed had.

Bij het wegvallen van een vleugel moet uiteraard een rolcorrectie worden gegeven door invalshoek vergroting van die vleugel, hetzij door rolroeruitslag, hetzij door scheluwtrekken. Beide hebben als bijwerking een weerstandsvergroting, en daardoor achterblijven van de lage vleugel. Wordt dit niet gecorrigeerd met richtingsroeruitslag weg van de lage vleugel, dan remt die vleugel teveel af, overtrekt, en valt weg.

Bij teveel richtingsroer krijgt het vliegtuig een rotatie om de topas (gieren) met als resultaat een rolmoment wat meehelpt de lage vleugel omhoog te brengen. Dit kan echter onbeheersbaar worden, waardoor het vliegtuig doorrolt en in een spiraalduik komt. Om dit te voorkomen moet je dan richtingsroer tegen geven. Het is dus zaak om de koppeling tussen rol- en richtingsroer goed te doseren, liefst zó dat het vliegtuig rechthout blijft vliegen, en dat is lastig mechanisch te realiseren. Mij is daar geen voorbeeld van bekend.

Het effect bestaat nog steeds, maar moderne vliegtuigen hebben een veel grotere marge tot overtrekken, zodat je niet zo gauw in de problemen komt. Daarnaast zijn er nog aparte voorzieningen; zo heeft b.v. de DH Tiger Moth automatisch werkende Handley Page slots in de bovenvleugel, die overtrekken van de binnenvleugel in de bocht voorkomen: je moet ze vastzetten als je gaat stunts!

Ook kan een speciale profielvorm worden toegepast voor het rolroer, die door een vooruitstekende neus de luchtweerstand vergroot bij uitslag omhoog (roer neus omlaag) waardoor het effect van "haken in de bocht" minder wordt.

De Boeing 737 heeft spoiler-ailers, waardoor je bij correctie een vleugel niet oppikt, je laat de ander zakken. Dit is duidelijk voelbaar als je er op let.

Dutch Roll is een rol/gierkoppeling die bij veel straalvliegtuigen voorkomt, weliswaar niet gevaarlijk maar wel hinderlijk, en die voorkomen wordt door een gyroscopisch gestuurde koppeling in de roerbediening.

Een vliegtuigtype waarbij rol/gierkoppeling optreedt, die gevaarlijk kan zijn, is de hang-glider; onder bepaalde omstandigheden is het niet meer mogelijk om een bocht te corrigeren, zodat je uit moet kijken om niet te ver te gaan.

Dit is een overzicht – lang niet volledig – van verschillende voorkomende gevallen van rol/gierkoppeling en correctiemethoden of waarschuwing, opgesteld naar aanleiding van de vraag van F.E. Douwes Dekker in Nieuwsbrief no. 11, Stichting Historisch Museum NLR van maart 2004.

J.P.K. Vlegthert, Badhoevedorp, 4IV '04

DATABASE met gegevens van alle personen die bij RSL/NLL/NLR in dienst zijn geweest

Als gepensioneerd medewerker van de vroegere afdeling Personeelszaken is Jan Hoefnagels eind 2001 door de toenmalige voorzitter van het Historisch Museum NLR, Jan van der Blik, benaderd met het verzoek bovengenoemde database op te zetten.

In 2002 is Jan met deze vrijwilligersactiviteit begonnen met het in kaart brengen van bovengenoemde gegevens aan de hand van o.m. correspondentie, salarisboeken en salariskaarten uit de periode 1919 tot ca.1950, en door het ontlenen van informatie uit Museumnotities.

Bakken met oude identiteitsbewijzen en Personeelskaartjes leverden ook veel gegevens op. Een gegevensbestand dat bij de loonadministratie beschikbaar was, is in de database opgenomen, waardoor weliswaar dublures ontstonden, maar het bestand is daarna weer geschoond en thans (mei 2004) zijn de gegevens van ca. 3.500 personen in de database vermeld.

Om de personalia compleet te krijgen is inzage in de (oude) personeelsdossiers de aangewezen weg. Daarmee is nu een begin gemaakt. Het gaat daarbij om het vastleggen van de volgende gegevens: naam, afdeling, datum in dienst en uit dienst, geboortedatum en evt. overlijdensdatum.

Als service voor de afdeling P&O worden de dossiers geschoond, d.w.z. niet relevante papieren, dublures en o.m. beoordelingsformulieren worden vernietigd.

Personalia

Op 17 februari 2004 overleed mevrouw C.S. Marx-Borgesius, weduwe van ir. A.J. Marx (directeur van het NLR van 1956 tot 1976). Mevrouw Marx was donateur van de Stichting Historisch Museum NLR.

Op 10 april 2004 overleed de heer A.C.F. Hagedorn, die van 1 september 1946 tot 1 september 1986 werkzaam was als tekenaar bij het NLR. De heer Hagedorn was donateur van de Stichting Historisch Museum NLR.