



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

Voor slechts € 10,= bent u donateur tot 1 januari 2006. 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 Euro 2,- korting op de toegangsprijs van het Aviodrome. Die korting wordt alleen verleend op vertoon van uw donateurskaart.



Van de voorzitter

In juni 2000, dus 5 jaar geleden, ging de Stichting Historisch Museum NLR officieel van start. Er werd een overeenkomst gesloten met het NLR, waarmee de verhouding tussen de museumstichting en het NLR werd vastgelegd. Vóór die tijd waren een aantal enthousiastelingen lange tijd bezig geweest om voorbereidingen te treffen. Zij waren begonnen met het verzamelen van zaken, die de rol en plaats van het NLR in de (Nederlandse) lucht- en ruimtevaart duidelijk maken en die niet verloren mochten gaan. Het NLR stelde ruimte beschikbaar in het voormalige LST-gebouw in de vestiging Amsterdam; dit is de huidige museumruimte. Het museum is in principe een bedrijfsmuseum, waar ook derden, zij het op afspraak, een bezoek kunnen brengen.

In de museumruimte worden dingen getoond, die een indruk geven van wat er bij het NLR gebeurde. Dit is één van de twee hoofddoelstellingen van het museum. In de nieuwe museumruimte, waarover op een andere plaats in deze nieuwsbrief wordt geschreven, zal dat ook het geval zijn. In de huidige expositieruimte is te veel materiaal aanwezig voor de betrekkelijk kleine ruimte. Het is daarom niet goed mogelijk om er een tijdlijn of een bepaald thema in te herkennen. In het nieuwe museum is dit wel mogelijk, terwijl rekening kan worden gehouden met de flexibiliteit om deelexposities te kunnen maken. Voor het tot stand brengen van dit grote project zijn vrijwilligers al aan de slag gegaan.

De tweede hoofdtaak van het museum is meer onzichtbaar. Deze betreft het toegankelijk maken van belangrijke informatie, die verborgen is of opgeslagen in de enorme hoeveelheid archiefdocumenten en beeldmateriaal van het NLR. Dit is het terrein van een ander categorie vrijwilligers. De archieven worden tegelijkertijd door hen gesaneerd; wat niet historisch belangrijk is zou kunnen worden vernietigd. Het beeldmateriaal wordt zoveel mogelijk gedigitaliseerd. Het is bijzonder verheugend, dat enkele weken geleden in de vestiging Noordoostpolder een vrijwilliger is gestart met activiteiten op dit gebied. Alle daar aanwezige glasplaatnegatieven zijn geïnventariseerd en zullen op termijn worden gedigitaliseerd.

Beide hoofdtaken van de museumstichting zijn als het ware aan elkaar gekoppeld.

Alle tastbare zaken in het museum hebben een verhaal, dat vaak voor een deel onbekend is of incompleet. Daarvoor is de hulp nodig van weer een andere categorie NLR-ers, namelijk diegenen, die vaak lang bij het NLR hebben gewerkt en met de VUT of pensioen zijn. Velen van hen zijn dan ook benaderd en bereid om hun indrukken en ervaringen op schrift te stellen.

De gezamenlijke nspanning om de historie van de RSL, het NLL en het NLR te reconstrueren en in museum verband zoveel mogelijk zichtbaar te maken is na 5 jaar nog lang niet afgerond. Hij zal dat ook nooit zijn al was het alleen al omdat elke dag nieuwe stukken aan de historie worden toegevoegd en dat is een zekerheid.

K. Bakker

De ondergang van de Uiver (vervolg)

In de vroege uren van 20 december 1934 verongelukte bij Rutbah Wells in Irak de KLM DC-2 PH-AJU, die onderweg was van Amsterdam naar Batavia. De vier bemanningsleden en de drie passagiers kwamen daarbij om het leven. De ramp leidde tot een uitvoerig onderzoek, waarbij Dr. ir. H.J. van der Maas - hoofd van de afdeling Vliegtuigen van de RSL - een belangrijke rol vervulde.

Minder bekend is echter dat de Dr. Van der Maas vanaf het najaar van 1934 al bezig was met een uitvoerig onderzoek naar de technische merites van de DC-2, waarvan de KLM er meer dan een dozijn had besteld.

Onderzoek ter plaatse, gevolgd door rapportage

Naar aanleiding van de ramp werd Van der Maas direct aangewezen door de Nederlandse regering om ter plaatse van de ramp een onderzoek uit te voeren. Van der Maas vertrok op zaterdag 22 december per trein en kwam maandag 24 december aan in Brindisi. Met een watervliegtuig (Scipio, type Short Kent) ging het verder naar Athene, vanwaar hij de volgende dag vertrok met een vliegtuig van het type Handley Page Hannibal naar Alexandrië en vervolgens naar Gaza. Woensdag 26 december kwam hij aan op de rampplaats. Hij verbleef daar tot vrijdag, waarna hij vertrok naar Bagdad. Twee dagen later vertrok hij en kwam donderdag 3 januari 1935 aan op Amsterdam CS.

Op 8 januari heeft Van der Maas een gesprek met de Luchtvaartdienst (LVD). Het LVD-verslag vermeldt 'Er wordt aangenomen dat een combinatie van weersomstandigheden en

minder goede vliegeigenschappen van het vliegtuig tot het ongeval heeft geleid', en 'Uiteraard zijn de vliegeigenschappen door den RSL nog onvoldoende bezien, hetgeen ook dezerzijds bekend is'.

Het rapport van Van der Maas bestaat uit vijf delen. De delen II, III en IV worden op 2 februari aan de LVD overhandigd, gevolgd op 5 februari door de overige delen, samen met de originele gegevens. Op 7 februari verschijnen in het ochtendblad Het Vaderland z.g. voorlopige conclusies uit het onderzoek van Van der Maas. De Minister van Waterstaat schrijft die dag een nota aan de directie van de RSL en vraagt daarin of die conclusies gegrond zouden kunnen zijn op uitlatingen van leden van het personeel van de RSL. De RSL-directie antwoordt daarop dat haar daarover niets bekend is. Plesman reageert ook op het artikel in Het Vaderland, en meldt de Minister van Waterstaat dat door voortijdige publicatie van de conclusies uit het rapport van Van der Maas de belangen van de KLM kunnen worden geschaad. Verder dringt hij bij de Minister aan op het nemen van een beslissing omtrent Nederlandse papieren van de tussen 1 april en 15 mei af te leveren 14 Fokker Douglas vliegtuigen voor de KLM.

Op 24 april stuurt de LVD een brief aan de Minister van Staat (Colijn), waarin staat dat het noch noodzakelijk noch wenselijk is het rapport van Van der Maas te publiceren. Als reden wordt genoemd dat de Commissie Schorer zich in haar rapport (dat pas begin juni verschijnt) verenigt met de conclusies in het rapport Van der Maas. Ook wordt afgeraden een uittreksel van het rapport uit te geven om te vermijden dat dan het vermoeden zou worden gewekt dat wetenswaardige gegevens werden achtergehouden.

Vindplaats van het rapport Van der Maas

Onlangs is vastgesteld dat het rapport Van der Maas niet aanwezig is bij het NLR, en evenmin in de reeks RSL-rapporten die in de periode 1919 – 1937 zijn verschenen, en waarvan het Museum beschikt over de nummers en titels. Het rapport werd ook niet gevonden in het RLD-archief, maar wel bij de Onderzoeksraad voor Veiligheid in Den Haag. Het rapport is, met medewerking en toestemming van de Onderzoeksraad voor Veiligheid in Den Haag, op 13 april ter inzage gegeven aan Jan te Boekhorst en DirkJan Rozema.

De Onderzoeksraad beheert, naast recente, ook een aantal oude ongevallenrapporten met betrekking tot vliegtuigrampen. Er mochten aantekeningen worden gemaakt uit het rapport Van der Maas. De vraag of de informatie uit het rapport openbaar mag worden gemaakt wordt binnenkort beantwoord.

Het rapport van Van der Maas, dat inderdaad niet gemerkt is met een RSL-rapportnummer, bestaat uit de volgende delen:

RAPPORT OVER UIVERRAMP AAN MINISTER OVERHANDIGD.

DE JUISTE OORZAAK NOG NIET OPGEHELD.

Commissie zal het rapport v. d. Maas onderzoeken.

OORDEEL VAN IR. STEPHAN.

(Van onzen correspondent).

's-GRAVENHAGE, 7 Febr. — Het rapport van dr. ir. H. J. van der Maas omtrent de ramp van de „Uiver“ is thans door den minister van Waterstaat a.f. voor nader onderzoek in handen gesteld van de permanente commissie voor het onderzoeken van ongevallen met burgerlijke luchtvaartuigen, ingesteld ingevolge art. 154 der regeling toezicht Luchtvaart 1928.

De commissie is voor dit nader onderzoek door den minister van Waterstaat a.f. als volgt samengesteld: vices-admiraal jhr. G. L. Schorer te 's-Gravenhage, lid en voorzitter, leden: prof. dr. ir. B. Biezeno, hoogleraar aan de Technische Hoogeschool te Delft, majoor-vlieger F. A. van Heyst, van de luchtvaartafdeeling te Soesterberg en officier-vlieger 1ste klasse J. A. C. Broesder van den Marine-luchtvaartdienst te Den Helder.

Deze commissie zal een definitief rapport omtrent de ramp uitbrengen en het verslag zal



dr. ir. H. J. van der Maas.

zijn niet ter kennis van de K.L.M. gebracht.

Een bericht in „Het Vaderland“ als zou ir. Van der Maas concludeeren, dat de oorzaak van het ongeluk toegeschreven moet worden aan slechte vliegeigenschappen van het toestel, die in de luchtgolven rondom de onweersbui noodlottig zijn geworden, waaraan het blad de conclusie vastknoopt, dat nu de afwikkeling der bestelling van de 14 toestellen zal stagneeren, moet mede in verband met

Deel 1: Rapport betreffende het onderzoek naar het vergaan van het toestel PH-AJU (Uiver) type Douglas DC-2 op 20 december 1934 nabij Rutbah Wells (Irak)

Datum vermeld op rapport: 31-1-1935

Deel 2: Verklaringen en diverse gegevens

Deel 3: Foto's, kaarten en diverse bijlagen

Deel 4: Meteorologische gegevens en radiocorrespondentie

Deel 5: Geheime verklaringen, gegevens over de bemanning, losse opmerkingen

Deel 5 is Geheim gemerkt.

Bij bestudering van deel 1 blijkt dat de inhoud daarvan zeer uitgebreid en volledig is. Er worden twee conclusies getrokken, waarvan conclusie 1 vermeldt wat naar alle waarschijnlijkheid niet de oorzaak is geweest van de ramp. Conclusie 2 vermeldt wat waarschijnlijk wel de combinatie van oorzaken moet zijn geweest die tot de ramp heeft geleid; in deze conclusie is handmatig een pendoorhaling en een met pen gemaakt toevoeging te zien.

Opmerkelijk is dat Van der Maas in conclusie 1 zich kennelijk distantieert van een heersende mening over brand, breuk of blikseminslag als primaire oorzaak. Conclusie 2 met de handmatige aanpassingen wijst op de gevoeligheid van het onderwerp waarbij elk woord werd gewogen, en op de grote tijdsdruk om het rapport af te ronden.

Deel 3 bevat een groot aantal foto's, waarvan 9 gemaakt door de RAF, 11 door de KLM en 15 door Van der Maas. In het rapport is nog aangegeven dat zich in het originele deel 3 een envelop met losse foto's moet bevinden. Die envelop met foto's werd bij de Onderzoeksraad niet aangetroffen. De foto's van de RAF zijn gemaakt direct na aantreffen van het wrak. De foto's van de KLM zijn gemaakt door de KLM-commissie, bestaande uit Geyssendorffer, Sillevius, Behage en Moes, die op 23 december 1934 met de Leeuwerik op de rampplaats aankwam.

Het Geheim gemerkte deel 5 bevat interviews met enkele vliegers, familieleden van de omgekomen vliegers en met andere betrokkenen. De reden van geheimhouding is dat Van der Maas dit met de geïnterviewden heeft afgesproken.

Het onderzoek naar luchtvaartongevallen en de RSL-rol (periode 1919-1935)

Vanaf de oprichting van de RSL werd bij ongevallen met burgervliegtuigen door de RSL een technisch onderzoek uitgevoerd, in opdracht van de Minister van Waterstaat.

In 1923 vaardigde die minister een decreet uit waarin vermeld was dat bij ieder serieus ongeval met een burgervliegtuig door hem een onderzoekscommissie wordt benoemd, waarvan in bepaalde gevallen een RSL-medewerker deel uit maakt. Dit decreet werd in 1929 weer ingetrokken.

In plaats van de instelling van ad-hoc commissies

werd (bij een decreet van 1931) een Permanente Ongevallen Commissie (POC) ingesteld bestaande uit vier leden, waarvan de Directeur Luchtvaartdienst E.Th. de Veer de voorzitter was, en Dr.ir. E.B. Wolff, directeur van de RSL, één van de overige leden.

Voor het onderzoek naar het ongeval van de Uiver wijzigde de minister per decreet van 7 februari 1935) de samenstelling van de POC, waarbij zowel de heer De Veer als de heer Wolff werden vervangen door personen waarvan mocht worden verwacht dat deze een onpartijdige visie zouden geven over de oorzaak van het ongeval (bron: Van Wijk, lit.1). Dit werd de Commissie Schorer, genoemd naar de voorzitter, Jhr. G.L. Schorer, vice-admiraal buiten dienst. Er zat geen RSL-vertegenwoordiger in de commissie Schorer.

De commissie Schorer kreeg als opdracht van de minister om:

- het zoeken naar de vermoedelijke oorzaak van de ramp te beperken tot bestudering van het rapport van Van der Maas
- te komen met maatregelen ter voorkoming in de toekomst

Bij het onderzoek bediende de commissie zich ook van een rapport opgesteld door een commissie van de KLM, opgesteld door de heer C. Moes.



Start- en landingsmetingen door RSL-personeel aan de DC-2
(foto collectie Warsem)

De commissie verenigt zich in zijn rapport (april 1935) in hoofdzaak met de door Van der Maas in zijn rapport neergelegde conclusies, die als volgt luiden:

1. De oorzaak van het ongeval is hoogstwaarschijnlijk niet gelegen in brand, breuk of blikseminslag in de lucht, zomin als in storingen van technische aard
2. Het moet waarschijnlijk worden geacht, dat de zeer ongunstige weersomstandigheden tezamen met minder gunstige vliegeigenschappen van het toestel in zware remous en vermoeidheid van de vlieger geleid hebben tot de botsing met de grond, die de catastrofe ten gevolge had.

Over het publiceren van de rapporten is medio 1935 veel te doen geweest. Uiteindelijk kregen de leden van de Tweede Kamer het openbare deel van het rapport commissie Schorer, en kregen ze inzage in het gerubriceerde gedeelte daarvan en in het rapport Van der Maas.

RSL-onderzoek naar de DC-2

In 1997 verscheen het boek Douglas DC-2, van N. Geldhof en P.C. Kok (lit. 2). Het is een zeer uitvoerig werk over dit vliegtuig, en bevat een hoofdstuk over de Uiver-tragedie en de nasleep daarvan. Interessant is dat het boek ingaat op het uitgebreide onderzoek dat de RSL vanaf najaar 1934, dus nog voor de Uiver-ramp, uitvoerde naar de technische merites van de DC-2.

De komst van de DC-2 in Nederland heeft zowel voor de Luchtvaartdienst (LVD) als de RSL belangrijke gevolgen gehad. Niet alleen omdat de DC-2 het eerste buitenlandse verkeersvliegtuig was dat op vrij grote schaal in de Nederlandse burgerluchtvaart werd geïntroduceerd, maar vooral de vele toen nieuwe technische snufjes maakten dat de tot dan nog geldende vrij simpele procedure voor het afgeven van een Bewijs van

Luchtwaardigheid in combinatie met een Bewijs van Gelijktelling moeilijk kon worden toegepast. De voorschriften en normgeving moest op vele punten worden aangepast. Inschakeling van de RSL was hierbij onontbeerlijk.

Het doel van het RSL-onderzoek was om de aard van de minder gewenste vliegeigenschappen te analyseren en te kwantificeren. Daarna zou worden getracht om zodanige modificaties voor de DC-2 voor te stellen dat uiteindelijk voor wat betreft de hierdoor opgetreden verbeteringen in het vlieggedrag een volledig goedgekeurd Bewijs van Gelijktelling voor de DC-2 kon worden afgegeven.

Dit onderzoek heeft niet alleen voor de RSL veel nut opgeleverd, maar is van grote invloed geweest voor het vaststellen van kwalitatieve eisen waaraan een verkeersvliegtuig in normaal en continu gebruik moest voldoen. Ook vanwege de internationale waardering die dit onderzoek naar de optredende stuurkrachten bij de DC-2 ondervond, is een nadere uitdieping hierover gewenst.

Het museumbestuur zal dit onderzoek laten uitvoeren door een of meer vrijwilligers.

Literatuur

1. Wijk, Aart A. van; Aircraft accident inquiry in the Netherlands, a comparative study. Kluwer B.V., 1974
2. Geldhof, N., Kok, P.C.; Douglas DC-2, de eerste blikken vogel van de KLM en de KNILM; Uitgeverij bv Bonneville, Bergen (n.h.)

Oproep

Het museumbestuur zoekt een of twee vrijwilligers, met kennis over de aërodynamica, die zich willen bezighouden met de bestudering van alle rapporten en correspondentie over door de RSL in de periode 1934-1935 uitgevoerde onderzoeken naar de vliegeigenschappen van de Douglas DC-2, in het bijzonder de stabiliteit en besturing. Van de 30 daarover verschenen rapporten zijn er tenminste 9 aanwezig bij het museum, de overige bevinden zich bij het Nationaal Archief in Den Haag en zijn daar ter inzage.

Tevens zou het interessant zijn om na te gaan wat de impact van het RSL-werk op dit gebied is geweest op latere vliegtuigontwerpen.

In 1994 is bij het NLR een windtunnelonderzoek uitgevoerd naar o.a. een Douglas DC-2 schaalmodel (1:10), waarbij vooral is nagegaan het effect op de richtingsstabiliteit en –besturing na motoruitval. De resultaten zijn bij het museumbestuur beschikbaar.

Geïnteresseerden kunnen zich bij het museumbestuur opgeven via museum@nlr.nl

60 jaar bevrijding: museum betrokken bij herdenking NLL-slachtoffers



Professor Van der Neut, voor velen bekend als hoogleraar aan de TH Delft, was van 1930 tot 1945 werkzaam bij de RSL en het NLL. Hij heeft in de jaren '80 een stuk geschreven: "Het Nationaal Luchtvaart Laboratorium in oorlogstijd". Na zijn overlijden heeft zijn zoon dit verslag in 1984 naar Jan van der Blik gestuurd, die het later beschikbaar stelde aan het NLR museum. In het verhaal wordt melding gemaakt van 2 joodse personeelsleden bij het NLL, die tijdens de oorlog in concentratiekampen zijn omgekomen.

Prof. Van der Neut schreef in zijn verhaal het een ernstig gemis te vinden dat in het hoofdgebouw van het NLR geen vermelding ter nagedachtenis aan deze slachtoffers is aangebracht.

Het bestuur van het museum heeft dit onder de aandacht van de directie van het NLR gebracht. Dit heeft er toe geleid dat op 4 mei, bijna 60 jaar na de bevrijding, in de hal van het hoofdgebouw een plaquette is onthuld door ir. F.J. Abbink, Technisch Directeur, ter nagedachtenis van de heer H. Groen, tekenaar, overleden juli 1943 in Dachau, en de heer A.A. Spitz, ingenieur, overleden mei 1945 in Sobibor

Het bestuur van de museum stichting was daarbij vertegenwoordigd.

Verslag van de negende donateursbijeenkomst op 23 april 2005 in de NOP

Op 23 april 2005 vond de negende donateursbijeenkomst plaats in de NLR-vestiging in de Noordoostpolder. Het mooie weer en het woord "belastingen" in de aangekondigde lezing weerhielden ruim 35 donateurs er niet van om acte de présence te geven. De aanwezigen werden bij aankomst ontvangen met een kop koffie of thee in de filmzaal.

Om even na twee uur verwelkomde de voorzitter Kees Bakker de aanwezigen. Kees gaf een kort overzicht van de stand van zaken met betrekking tot de toekomstige verhuizing van het museum naar de nieuwe ruimte (zie voor nadere informatie hierover elders in deze Nieuwsbrief). Een maquette schaal 1:20 van de nieuwe ruimte, gemaakt door Henk Mensink, was ter verduidelijking aanwezig.

Kees memoreerde in zijn korte toespraak dat, alhoewel het museum al veel langer bestaat, het binnenkort het vijf jaar geleden zal zijn dat onze stichting werd opgericht. Ook het onderzoek naar gegevens over het ongeval van de Uiver in 1934 werd door hem kort aangestipt. Over dit onderwerp leest u meer elders in deze Nieuwsbrief. Tenslotte vermeldde



Ben de Jonge tijdens zijn presentatie over vliegtuigbelastingen



Kees Bakker en Prof. Gerlach



Klaas Beman, Bram Elsenaar en Karl Möller

hij nog dat op instigatie van het bestuur door de directie van het NLR begin mei een plaquette onthuld zal worden voor twee joodse medewerkers die in de Tweede Wereldoorlog vermoord zijn in een concentratiekamp. Ook over de onthulling van deze maquette wordt verwezen naar elders in deze Nieuwsbrief.

Hierna was het woord aan Ben de Jonge, in zijn werkzame jaren bij het NLR afdelingchef bij de hoofdafdeling Constructies en Materialen. Het onderwerp van zijn lezing was “Vliegtuigbelastingen en hoe je die kunt meten”.

Na als inleiding enige grondbegrippen, zoals de verschillende soorten belasting die op een vliegtuig kunnen werken, te hebben toegelicht, ging Ben in op de verschillende methoden waarop de optredende belastingen kunnen worden gemeten. Hierbij passeerden metingen aan de Boeing B-747, de verschillende Fokker-vliegtuigen en enige militaire vliegtuigen de revue. Uit zijn relaas bleek dat het NLR in de laatste halve eeuw grote kennis en ervaring op gebied van belastingen heeft opgebouwd en op het terrein van levensduurbewaking een vooraanstaande rol heeft gespeeld. Bij een groot deel van dit werk is Ben rechtstreeks betrokken geweest, zodat de gegevens, die via een beamer werden getoond en van een begrijpelijke uitleg werden voorzien, uit de eerste hand kwamen. In een kort tijdsbestek werd zo een overzicht gegeven van een gebied waarvan niet ingewijden slechts een vaag idee hebben.

Ben beëindigde zijn verhaal met de wens dat het NLR zijn verworven positie op dit gebied zal weten te handhaven. Zijn uiteindelijke conclusie was: “Belastingen zijn leuk, als ze maar niet

te hoog zijn!” Een uitspraak waarmee veel, zo niet alle aanwezigen volmondig konden instemmen.

In de pauze die op deze lezing volgde, was er niet alleen de gebruikelijke koffie, thee of frisdrank, maar het bestuur had ook gezorgd voor gebak ter gelegenheid van het reeds genoemde vijfjarig bestaan van onze stichting. Dat en de persoonlijke contacten tussen de aanwezigen maakten ook van de pauze een geslaagd onderdeel van deze middag.

Na de pauze werd de film “Pauzeactiviteiten” vertoond. Dit is een film die in de jaren zestig van de vorige eeuw door een groepje enthousiastelingen in PV-verband op door het NLR niet meer gebruikt zwart/wit filmmateriaal is vastgelegd. Klaas Beman, één van deze enthousiastelingen, gaf vooraf een korte toelichting op de totstandkoming van de film. Voor veel van de aanwezigen was het een feest der herkenning toen een aantal van de filmsterren (oud-) collega’s in een erg jonge uitvoering bleken te zijn.

Al met al een geslaagde bijeenkomst, die door de voorzitter werd gesloten, nadat hij Ellen Rozema bedankt had voor haar bijdrage in de pauze en Johan Schoenman voor het schieten van de plaatjes waarvan u er een aantal bij dit verslag ziet afgebeeld.

Het bestuur is inmiddels al weer druk aan het nadenken over het programma voor de volgende donateursbijeenkomst in het najaar in Amsterdam.



Klaas Beman licht de filmbeelden toe



Karl Möller, Gijs Lipsius en Prof. Gerlach

Late eer voor RSL-onderzoek

Een publicatie van de Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart over de werking van een remklep op een vleugel, was enkele maanden geleden onderwerp van een briefwisseling.

Prof. Richard Hallion, hoofd “Historian” van de Amerikaanse luchtmacht, schreef in een brief aan de Technisch directeur van het NLR, ir. Abbink, over een gepubliceerd onderzoek door de RSL naar de werking van een (rem)klep op de vleugel. Hierover verscheen in 1923 een artikel in een uitgave van Verslagen en verhandelingen, waarbij het handelde over een windtunnelonderzoek aan een model van de Fokker FII.

Prof. Hallion ontdekte onlangs dat de resultaten uit de RSL-publicatie over de werking van de remklep, waarmee de vliegbaan van een vliegtuig met hoge precisie kan worden geregeld, mogelijk de basis vormde voor de ideeën die Prandtl omstreeks 1923 over dit onderwerp in Duitsland ventileerde. Naar de mening van prof. Hallion is de eer voor de uitvinding ten onrechte terechtgekomen bij Prandtl. Prof. Hallion acht het waarschijnlijker dat dr. Wolff, RSL-directeur, in een van zijn veelvuldige contacten met de Duitse wetenschapper, Prandtl wees op het windtunnelonderzoek bij de RSL, waarna Prandtl hierover zijn zweefvlieg vrienden in

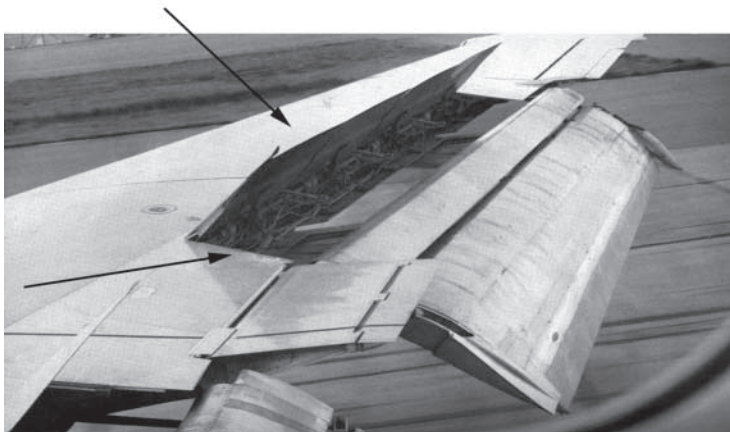
Wasserkuppe informeerde. Die werkten dit idee, dat oorspronkelijk was bedoeld om de landingslengte van vliegtuigen te bekorten, verder uit en publiceerden daarover.

In het boek dat prof. Hallion thans schrijft over “Aeronautics in the interwar period” zal hij op de herkomst van deze uitvinding, die zo belangrijk is geweest voor de ontwikkeling van vliegtuigen, verder ingaan.

Referenties

Onderzoek van een inrichting tot verkorting van den landingsuitloop en uitzweeflengte van vliegtuigen, uit Verslagen en verhandelingen van de RSL, deel II, 1923 (RSL-rapport A51, tevens gepubliceerd in “De Ingenieur” van 30 december 1922)

In het Engels vertaald en in Amerika uitgegeven als: *Experiments with a device for shortening the glide and landing run of an airplane, Technical Memorandum NACA nr. 272, July 1924*



Uitgeslagen remklep van Boeing 727 (foto Boeing)

Gesprek met vrijwilliger Jan te Boekhorst

In elk gesprek met Jan (wie kent hem niet?) over het museum merk je dat je te maken hebt met een enthousiaste en gedreven man. Iemand die bij de hoofdafdeling Stromingen gewerkt heeft aan destijds geavanceerde vliegtuigontwerpen (zoals de A-300, Concorde) maar die gelijktijdig grote belangstelling heeft voor de rijke historie van deze wereld. Die interesse bestrijkt de prehistorie (fossielen) tot de meer recente familiegeschiedenis van de Te Boekhorsten. En dan, waar het hier over gaat, de geschiedenis van het laboratorium.

Jan is vanaf het begin dat hij kwam werken bij het NLR (1962) spontaan begonnen met het verzamelen van historisch interessante zaken die uit allerlei hoeken en gaten bij het lab te voorschijn kwamen (foto's, films, documenten, attributen). Hij vond daarbij medestanders, zoals Jaap Kuipers (zie Nieuwsbrief 15), Henk van Slageren en Klaas Breman (zie Nieuwsbrief 14). Zijn verzameling groeide zo hard dat er dringend behoefte was aan meer ruimte. De ontmanteling van de Lage-snelheidstunnels in Amsterdam was voor Jan aanleiding om de directie te interesseren voor zijn idee om in het betreffende gebouw een museumruimte te maken. Nadat de



directie daarin had toegestemd heeft Jan kunnen regelen dat er geld kwam voor de inrichting van het museum. Voordat de toenmalige directeur B.M. Spee met pensioen ging drong Jan er met succes bij hem op aan om het museum in een stichtingsvorm om te zetten. Die stichting, met Jan als een van de bestuursleden, werd opgericht in 2000.

Het Vut-afcheid van Jan in 1998 vormde het moment dat hij met volle kracht de museumactiviteiten oppakte. Het vrijwilligersteam werd uitgebreid, en daarvan was Jan het focal point. Nog steeds een vak apart, volgens Jan. Vanaf de oprichting van de stichting Historisch Museum NLR kwam er voor Jan nog meer lijn in die activiteiten, waarbij hij in Jan van der Blik (toenmalige voorzitter) een grote steun en stimulans ondervond.

Voor Jan is duidelijk dat als het NLR blijft bestaan het bestaansrecht van het museum is gewaarborgd. In het nieuwe museum zou hij graag meer publiek willen zien. Daarnaast is zijn wens om meer bouwstenen te verzamelen uit het rijke verleden van het laboratorium, waarmee het vele baanbrekende werk beter zichtbaar wordt gemaakt voor het nageslacht en wordt geordend. En dat alles met als doel het vastleggen en conserveren van een stukje luchtvaart- en ruimtevaartcultuur in Nederland.

Groot belang hecht Jan aan de inrichting van het nieuwe museum, de goede verhouding met en tussen de vrijwilligers, uitbreiding van de activiteiten in de NOP, en aan het ontsluiten van het fotoarchief. En zolang zijn gezondheid het toelaat en hij plezier houdt in dit werk, blijft Jan trouw aan het museum.

Het is voor het museum te hopen dat het Jan is gegeven dit werk nog lang vol te houden.

Uw donatie over 2005

Een groot aantal van onze jaardonateurs heeft zijn of haar donatie voor 2005 nog niet overgemaakt aan de stichting. Hierbij het vriendelijke verzoek om alsnog uw donatie (minimaal Euro 10,-) over te maken op bankrekeningnummer 57.88.27.204 ten name van NLR-Museum te Amsterdam. Alvast dank voor de moeite.

Nieuwe vrijwilligersactiviteiten

Naast Kees Leijne is ook Henk Timmers als vrijwilliger begonnen met het onderzoeken van het NLR-Archief in Amsterdam. In de Noordoostpolder is Wim de Jong begonnen met het ordenen en toegankelijk maken van de zeer oude glasplaatnegatieven, waarvan de bedoeling is deze te laten digitaliseren.

Volgende donateursbijeenkomst

Deze staat gepland voor zaterdagmiddag 1 oktober 2005 bij het NLR in Amsterdam. Noteert u die datum alvast in uw agenda?

Plannen voor het nieuwe museum (vervolg)

Zoals in onze vorige Nieuwsbrief beloofd, willen we u hier even bij praten over de stand van zaken rond de nieuwe museumruimte.

Bij het overleg met de directie van het NLR, dat ons bestuur ieder voorjaar heeft, deelde de directie ons mee dat de oplevering van de nieuwe museumruimte (het huidige bedrijfsrestaurant) nog vóór het eind van dit jaar zijn beslag zal krijgen. Met de zomer nog voor de boeg lijkt dat nog ver weg, maar de tijd glipt ongemerkt door de vingers. De werkweek van de vrijwilligers bedraagt sinds hun VUT geen 40 uur meer en bovendien gaan ze nog met vakantie ook! Ondanks dat zijn er toch flinke vorderingen gemaakt. Degenen die op de laatste donateursmiddag zijn geweest, hebben een indruk kunnen krijgen van de indeling van de nieuwe ruimte aan de hand van de door Henk Mensink vervaardigde maquette.

Ook op ware grootte is er flink wat werk verzet. Zoals in onze vorige Nieuwsbrief reeds vermeld werd, zijn door onze vrijwilligers een aantal panelen en vitrines op proef gebouwd. Het resultaat mag gezien worden en doet niet onder voor professioneel materiaal. Aan de hand van de ervaringen bij de bouw van deze panelen en vitrines werden er keuzes gemaakt over de te gebruiken materialen en kleurschema's. We naderen nu zo langzamerhand het punt waarop de "serieproductie" kan beginnen, die zal plaatsvinden in de ruimte achter de filmcabine boven het huidige bedrijfsrestaurant. Deze ruimte is omgebouwd tot een soort werkplaats, zij het dat de definitieve inrichting nog geregeld moet worden. De spullen die klaar zijn kunnen dan opgeslagen worden in het ernaast gelegen zaaltje. Dit zaaltje zal aan ons worden overgedragen, zodra de vergaderzalen in het nieuwe gebouw worden opgeleverd.

De overgang van de huidige museumruimte naar de nieuwe zal gepaard gaan met een tijdelijke sluiting van het museum. Dit is in elk geval noodzakelijk om de huidige panelen en vitrines om te bouwen, zodat ze geschikt zijn om in de nieuwe ruimte te kunnen worden gebruikt. We streven er naar om de tijd waarin het museum niet toegankelijk is zoveel mogelijk te beperken. Om die reden moet de aanmaak van panelen en vitrines al beginnen vóór het beschikbaar komen van de museumruimte en dus liefst zo spoedig mogelijk. Hopelijk kunnen we deze start in onze volgende Nieuwsbrief aan u melden.