

Patrijspoort

19^e jaargang december 2009 No109. E-mail: info@nvmkrimpen.nl

Alle Patrijspoorten worden ook op onze website gezet !!!!!

VAN DE REDACTIE

Zoals beloofd hier de Patrijspoort van december. Mogelijk gemaakt door inzendingen van Henk Tolhoek en Wout van Marle. Hebben jullie geen kopij? Maar misschien wel een idee waar we iets over kunnen schrijven, laat het ons weten en wij schrijven het artikel.

VAN DE VOORZITTER

De container en de boot zijn weer winter klaar gemaakt. De volgende mensen toch even bedankt : Henk Tolhoek, Piet Sijl, Gerrit Heikoop , Wim des Bouvrie en Gijs de Bode. Goed gewerkt. In het voorjaar gaan we het dak van de container nog een keer in de teer zetten. Ik heb een 8 tal vochtvreters in de container gezet en nu maar eens kijken of dit helpt tegen het vocht.

Ik wens jullie allemaal alvast prettige feestdagen en een voorspoedig 2010.

Herman

Te Koop aangeboden / gezocht

=====

- 1) TKA. M klasse Zeilboot met zender 35 Mhz (ex A.Banis)
- 2) TKA. 2 Bronzen Schroeven M4 – 55mm diameter 4 blads
- 3) TKG. Niet afgebouwde modelschepen

Reacties graag naar info@nvmkrimpen.nl

TE GROTE MODELBOTEN, en hunne perikelen.

door Simon Vanmarle

Op Koninginnedag 2006 nam ik in Krimpen deel aan de modelbotenshow voor het publiek, en mogelijk herinnert u zich dat er toen een vreemdsoortig model op een

boottrailer bij de ingang stond.

Die grote gele romp van 5.50m was niet zozeer om de show te stelen, nee het kwam uit economisch oogpunt zo uit dat ik deze lading op een rondje Zuidholland daags tevoren uit Scheveningen had opgehaald, in combinatie met de dag in Krimpen op de terugweg. 's Nachts stond ik er al mee geparkeerd in de buurt.

Overigens had ik toen ook mijn Droogdok bij me, wat op de kop van het schiereiland een paar demo's mogelijk maakte inzake het droogzetten en weer laten opdrijven van schepen.

ONGEWOON PERIKEL

Kortom ik blijf me te ontwikkelen als liefhebber van "ongewone" modellen, zeg maar. Eerder die winter was mijn Française ook mee naar Zeeland gekomen, en zij was toen op de terugrit getuige hoe mijn inderhaast 2e hands aangeschafte trailertje -bestemd om deze modelromp op te halen- het onderweg begaf terwijl hij nog pas leeg meereed. Gelukkig had ik als ex-koopvaardij stuurman die bui al zien hangen, immers je bent nog gespinsd op veiligheid, en ik had die romp bij inschatting van het gewicht vs de lengte vlak na de eerste ophaalpoging in het Haagse, toch maar weer afgeladen. Om die op een later tijdstip alsnog op te halen, en eerst thuis deze trailer maar eens onderhanden te nemen. Want die puntlasjes overal, die bevielen mij niet. Zodoende reed ik gelukkig nog zonder boot erop, toen tijdens passage binnen een Noord-Frans dorp, opeens een hevig schrapend geluid echter me klonk en me deed stoppen. Bij controle bleek dat de as compleet van het frame was losgekomen en zijdelings zijn eigen weg was begonnen te gaan. Mijn bijrijdster durfde niet eens te komen kijken, en hield onze twee meereizende katten binnenboord, toen ik met open achterdeuren en in de natte sneeuw die trailer verder maar in delen demonteerde, en die te pogen onder de bagage in mijn bus te laden. Dus alles eruit, trailer erin, dan alle bagage en boxen er weer bij in. Dat lukte allemaal in een halfuurtje schat ik.

Maar ik was nog geen minuut weer onderweg met het geheel binnenboord gestouwd, of ik kwam een wagen van de Gendarmerie tegen en die -zeker en vast- door iemand waren gebeld. Want het was gebeurd vlak voor een groep huizen met geparkeerde auto's langs de kant. Ik had echter niets geraakt, alhoewel het gestrande geheel een bizarre indruk moet hebben gegeven.

Maar de vogel was al gevlogen en ik grijnsde naar mijn lief. Nog nooit had ze zo bewonderend naar me gekeken, afwisselend van mij naar die ijzeren troep en autowielen in de laadruimte, onder de weer ingeladen bagage.

Hoe ik hem dat even voortvarend geflikt had! Ze had ons afgesproken bezoek aan haar dochter van die avond in een Parijse voorstad, al in rook zien opgaan.

Maar geluk bij een ongeluk was dat er naast het ongemak verder geen schade was gemaakt; wel had ik alsnog een boete kunnen oplopen door met dit -naar achteraf bleek-gevaarlijke ding op de weg te rijden.

Uiteraard heb ik later verhaal gehaald bij de Zeeuwse knaap die het ding gemaakt en het me verkocht had, het had er globaal wel goed uitgezien: alles van rvs enzo, hij had er een Jetski op vervoerd etc., maar het laswerk was ik gaan wantrouwen sinds ik op de eerste 80km er leeg mee rijdend al een spatbord was verloren, in slecht weer. Uiteindelijk zou ik later door die knaap tijdens een bezoekje om een overeengekomen compensatie op te komen halen, met geweld worden bedreigd. Mijn gaspedaal redde me.

Zie hier het leven van een verzamelaar van "ongewone formaten", en in welk perikel je zoal terecht kunt komen.

Te beginnen met transport en stalling.

ROMP-B

De in 2006 getoonde gele romp ging nadien haar Franse leven in als Cocq-B, oftewel: Romp-B.



Figuur 1 Romp B , nog met gele sb-zijde gaten.

Inmiddels is zij (eenmaal een schip is het dus een "zij" geworden) in wording als een schaal 1:32 model van een Amfibisch Troepentransport Schip (beter bekend als ATS) wat op de Schelde-werf in Vlissingen is gebouwd. Dus van een donkergrijs marineschip van 176m lang, wat al regelmatig vreedzaam is ingezet tijdens missies onder UN-vlag. Het echte schip bevat naast een hospitaal etc.een hangar en groot vliegdek voor heli's, plus daaronder een groot voertuigendek aansluitend op een dok in het achterschip, waar grote landingsboten alle materiaal en voertuigen voor 600 mariniers - Qua Patet Orbis: "Zo wijd de wereld strekt"- aan land gezet kunnen worden.

En dit model - handbestuurd dmv een elektrische buitenboordmotor in een bun- moet dit landingsproces tzt ook op schaal gaan demonstreren. Met radiobestuurde LCU die een radiobestuurde Bergingstank op een gemaakt strandje afzet. Dat is mijn doel, en de bouw bestrijkt een heel scala van technieken: van (eerder ervaren) jachtbouw en pompenwerk tot bouwdooswerk en elektronica.



Figuur 2 Romp B met geopende dok-achterzijde



Figuur 3 Romp B , de nu grijze bb zijde met L801 erop

MARIN

Nu moet u weten, dat dit soort gele rompen professioneel gebouwd worden door het MARIN, het fameuze Maritieme Research Instituut te Wageningen, zoezegd een waterloopkundig instituut met enorme bassins tot 240m lang en 16m breed, waar golven worden geproduceerd en deze modellen natuurgetrouw en op snelheid worden getest en bemeten op stabiliteit en weerstand en cavitatie etc bij zeegang-effecten.

Na de bouw van het nieuw ontworpen echte schip, eventueel na correcties gezien de testen, wordt het model vervolgens waardeloos, en verpietert doorgaans ergens in een opslag of werfterrein. Totdat men er na jaren vanaf wil, opdrachtgever is eigenaar, en de brandhoop komt dan in zicht.

Maar dat wil je als modelbouwer toch niet laten gebeuren, als je zo'n ding voor een fooi wordt aangeboden?



Figuur 4 Bassin met rompen A + B

ROMP-A

Enfin, was mijn eerdere Romp-A (van Damen-werf Gorkum) nog een handzaam triplex model van 4,30m en wat je met 4 man nog makkelijk kon verplaatsen, met Romp-B zou ik dus de mist in gaan: die bleek anders van bouw te zijn en een (weliswaar lichtsoortige) tropischhouten huiddikte van maar liefst 4cm te hebben.

En achteraf wel 230kg te wegen ipv het aangekondigde "je tilt hem zo aan één kant op!".

Daarom kreeg ik dus genoemde transportprobleem: hij bleek te zwaar voor een lichte trailer; en er was tijdens de winter niets te huur ("alles is in gebruik voor de botenstalling, meneer") en er was niets direct te koop (levertijden van meerdere weken). Enfin, het perikel met het 2e handsje.

Romp-A was overigens het model van een Visserij-inspectievaartuig onder het Ministerie van LNV.

Ik ben tijdens een Kerstperiode er voor aan boord wezen kijken in Scheveningen, maar moest er wel de wachtsman voor wakker porren. Hij verwees me slaperig maar direct naar hun Ministerie. Die gebeld, en men vond dat ik een schriftelijk verzoek moest indienen als ik een bouwtekening wilde vragen.

Daarop zeeke de chef van die schepenafdeling me echter af met een: "daar beginnen we niet aan!"

"Nou, dan niet. Dan krijgen jullie ook geen mooi afgebouwd model in de hal van je hoofdkantoor!" seinde ik terug. Met een kopie aan zijn toenmalige Minister, zo'n rakker ben ik ook wel.

Een hoge Piet aldaar probeerde vervolgens nog wat te vergoelijken aan hun kant, maar ik ben bij mijn besluit gebleven. Een kaars die op is, kun je niet meer opnieuw aansteken...

Maar zo gaat dat met een Marin-model: als men niet wil, dan zoek je als artiest gewoon maar je eigen weg.

Wij hebben immers die vrijheid!

Romp-A heeft dus een andere bestemming gekregen. Geen malheur: want die Barend Biesheuvel, sprak me toch al niet zo aan. Dus mijn verhaal ging verder, overstap naar een ander schip.

BASSIN

Nog even dit: ik had in de tuin een bassin uitgegraven van 5x2.5m, waterdiepte max 0.80m diep.

Niet alleen voor spelevaren met bootjes, uittesten van trekkracht en stabiliteit van bootjes, dichttrekken

van houten boten als de Canadese kano en de eiken 12-voetsjol bij aanvang vaarseizoen, maar vooral ook om het geplande varen van een volwassene cq paar kinderen in een Marin-model te kunnen voorbereiden.

Zo bleek de Romp-A pas bij een ballastgewicht van 180kg op haar waterlijn te liggen.

En kon ik met mijn 80kg eigengewicht erbij, volgens de regelen der kunst verder de MG in geladen toestand gaan berekenen,

kortom: terug naar de vakken Scheepsbouw en Stabiliteit. Heerlijk! Je hebt er een doel mee.

(zie foto mini-bassin 5x2.5m, met Rompen A+B)

Volgende keer: het kan NOG groter !

VOOR UW AGENDA

EERSTE CLUBAVOND IN 2010

Donderdag 8 januari

MIJN MODEL

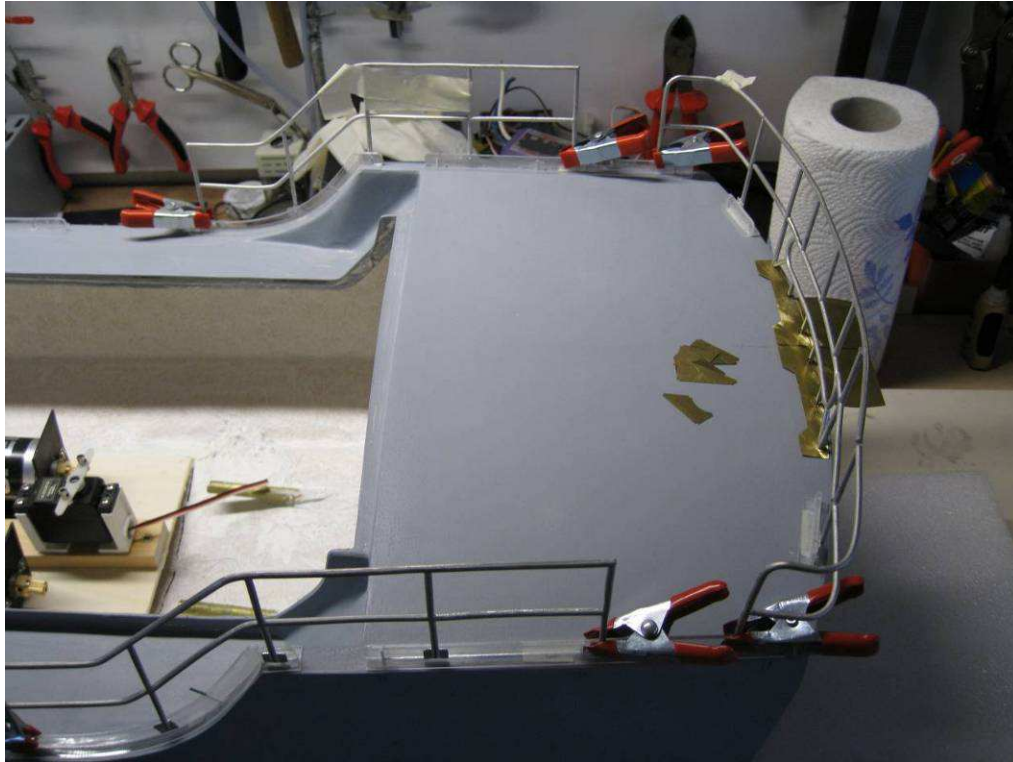
De **Severn** Reddingsboot Schaal 1/16.

De romp heb ik nu geverfd met een eerste laag grondverf en ga binnenkort de waterlijn bepalen en dan aan de slag om de juiste kleuren aan te brengen.

Hieronder een foto van de echte boot – Je krijgt dan al een aardige indruk van alle delen die aan zo'n schip moeten worden gemaakt.



Figuur 5 De Severn life boat



Figuur 6 De romp is met primer geveerd en de railingen worden nu op maat gemaakt

Hierna moet ik aan het stuurhuis gaan beginnen. Deze is geheel van stukken plexiglas en dat is een hele klus want er moeten nogal wat hoeken worden geschuurd om een en ander passend te krijgen. In het volgende blad wat foto's hierover.



Figuur 7 Een aantal onderdelen gereed om te worden geveerd.

Metten is Weten

Henk Tolhoek

We zijn noch maar amper geboren of we worden geconfronteerd met meten en weten.

Eerste is het met verschillende blokken die in rondes of vierkante gaten moeten worden gestopt.

Wat later worden het figuurtjes die in de passende openingen moeten worden gelegd.

Het vakgebied meet en regel techniek, is pas na de tweede wereldoorlog ontstaan.

Onze wereld economie had veel gelijke en goede producten nodig. In die tijd was men nog afhankelijk van de mens aan de lopende band.

Zijn geestelijke en lichamelijke gesteldheid was van invloed op de kwantiteit en kwaliteit van het af te leveren product.

Men zocht daarom naar wegen om de menselijke factor uit te schakelen.

Zo is de Meet en Regel techniek ontstaan, het waren in het begin de fijnbankwerkers en de Instrument makers die gaande weg omschakelden naar dit vakgebied, deze beweging ontstond rond de jaren zestig.

Er kwamen cursussen en later zelfs universiteiten waar men besturing technieken kon studeren.

Wat is het verschil tussen besturen en regelen ?

Nemen we als voorbeeld een verkeerskruispunt, iets waar we heden ten dagen allemaal mee geconfronteerd worden. De aller oudsten onder ons kunnen zich nog herinneren dat in de stad op drukke kruispunten een agent het verkeer stond te regelen, hij keek dus waar het meeste verkeer stond en liet dat het eerst en het langs doorgaan.

Weer later werden speciale verkeersagenten opgeleid, de volgende verandering was dat ze het verkeer niet meer met handen en armen regelden, maar ze kregen een bord met rode en groene vlakken die konden ze met de hand bedienen.

De volgende verandering was, men zetten op alle vier de hoeken van het kruispunt, een lichtbak met drie lampen, rood, oranje en groen.

Deze lampen lieten ze zo branden dat als er èèn lamp groen branden, dat dan de andere drie bakken rood branden.

Deze handeling werd geautomatiseerd met behulp van een stappen schakelaar, de hele installatie keek dus niet naar het verkeer aanbod, maar schakelde op tijd basis. Dit nu wordt sturen genoemd. Iedere straat krijgt een bepaalde tijd om te rijden, of men nu links of rechtsaf moest daar werd niet naar gekeken.

Het kwam dus regelmatig voor dat men voor de kat zijn viool stond te wachten.

Met het steeds drukker worden van het verkeer, ontstond de vraag naar de geregelde verkeer lichten.

Om dat te kunnen realiseren moest er gekeken kunnen worden waar het meeste verkeer stond, of er wel verkeer stond enzovoorts.

Daarvoor waren er dus instrumenten nodig die aan deze wensen konden voldoen. Deze installatie regelt dus het verkeer.

Uit het voorgaande blijkt dus dat regelen niet kan zonder te meten.

Het meten wordt gedaan met natuurlijke gegevens. Men kan de temperatuur meten met een thermometer, het gewicht met een weegschaal, de druk met

een manometer, de stroming met een flow meter, kortom het regelen hangt af van natuurkundigen metingen.

Dat deze metingen de nodigen kopzorgen gaven is te begrijpen, denk maar eens aan de eerste maan wandeling, deze werd vanaf de grond geregeld. Petje af voor mijn meet en regel collega's.

Bij ons in de modelbouw valt of staat ons model, met de kwaliteit van ons meten en weten.

Verkeerd meten in de schaal modelbouw kan heel vervelende gevolgen hebben.

Hoe kom ik nu op dit onderwerp?

Ik las een artikel in de waterkampioen van 1930 over de vraag hoe is de Beaufortschaal ontstaan?

De schaal van beaufort geeft aan hoe groot de windkracht is.

In de oude zeiltijd werd de windkracht aangegeven met verschillende namen als "labberkoelte", "bram- en marszeilkoelte", ging het harder waaien, dan werden de marszeilen gedeeltelijk of geheel gestreken, de ritalies stijfgezet en de marszeilen van èèn of meer reven voorzien en tenslotte dichtgereefd. Ook was dan gewoonlijk het grootzeil geborgen. Ging het nog harder waaien, dus met kracht van zeer zware storm of orkaan, dan moest gelensd worden, soms voor fok en dichtgereefd grootmarszeil, soms voor top en takel, dit is zonder een enkel zeil bij. Bij ongunstige wind moest worden bijgelegd, dit is onder stormzeilen hoog aan de wind knijpen, zodat zoo goed als geen vaart gelopen wordt.

Op grote zeilschepen deed men dit dan gewoonlijk onder een stormstagzeil vooruit, in de grootte top het dichtgereefd grootmarszeil en soms het barkzeil met balansrif, in de kruistop de stormbezaan en presennings in het loefbezaanwant.

Tot in het laatst van de zeiltijd is dit zo gebleven en sprak men van een flauwe koelte, bovenbramszeils-, dubbel- en dichtgereefd marszeilkoelte, storm, zware storm en orkaan.

Tegenwoordig wordt in de scheepsjournalen de wind in de beaufortschaal genoteerd.

Deze schaal is in het jaar 1805 ontworpen door de commandant van het Britsche linesschip "Woolwich", Sir Francis Beaufort, later Hydrographer of the Navy.

Die Beaufortschaal was geheel gebaseerd op het gedrag van, en de hoeveelheid zeil, die gevoerd kon worden door het soort schepen als de "Woolwich", en de vaart die zij konden lopen.

Ingezonden stukken

De NVM Modelbouwvereniging OUDE RIJN & GOUWE stuurde ons het volgende bericht:

Wij zijn een regionale afdeling van de N.V.M.

Wij vergaderen elke eerste maandag van de maand in het ID College Groen van Prinsterersingel 52 in Gouda.

Mag ik u uitnodigen onze club eens als gast te bezoeken.

Wij hebben momenteel 21 leden, waaronder veel stoomliefhebbers, maar ook houtbouw, treinen en motoren.

Tel: secretaris W.Boere 0182 - 532146

Tot zover de ingekomen berichten.

Een berichtje aan de leden van de NVM Krimpen:



Omdat wij ons met varende scheepsmodellen bezighouden, is het nu de tijd om uw modellen eens grondig na te kijken en dat wanneer we weer gaan starten met de wedstrijden, alles het goed doet !

De inmiddels beroemd geworden uitspraak van onze secretaris

“Thuis deed dat ding het nog “

willen we komend jaar niet meer aan de waterkant horen.

De wedstrijdleiding