

# DE PATRIJSPOORT



**21<sup>e</sup> jaargang november 2012 No132.**

## VAN DE REDACTIE

Ook uw redactie wil graag genieten van het bouwen aan schepen , dus zijn de stukjes kleiner dan gewend. We nemen aan dat u daar begrip voor heeft.

Maar onze leus voor 2013 blijft:

**Laat de teleurstellingen van vandaag nooit de dromen van morgen  
overschaduw**

## VAN DE VOORZITTER

Ja, het vaarseizoen zit er bij ons al weer op. Bij een aantal verenigingen gaat het het hele jaar door. Maar deze hebben dan ook een clubhuis aan de waterkant en is het binnen lekker warm.

Ik zoek nog een paar mensen die thuis een of twee ( of alle vier ) de parasols , de kist met de demo boten droog kunnen opslaan voor de winterperiode.

Het reviseren van het dak van de container is verplaatst naar maart 2013.

Volgend vaarseizoen gaan we in ieder geval 2 tot 3 maal bij een andere vereniging meevaren. Dit komt op de nieuwe vaarkalender te staan die begin januari aan jullie zal worden gezonden.

Ik wil graag op de clubavond van december het thema : **lijmen en solderen** weer introduceren. Laat mij svp weten wat jullie er van vinden en of je die avond dan ook een bijdrage gaat leveren. Wij willen zo graag van elkaar leren.

Verder zijn er nog een aantal plannen maar daar later over.

De roeiboot moet een schoonmaak beurt krijgen voor de winteropslag. Wie meldt zich aan?

Er moeten van de winter een paar panelen gebouwd worden om zo een betere mobiele haven te maken voor het motorbootvaren. Kom maar op met jullie idee.

In februari is er een tentoonstelling in Goes en het lijkt mij leuk om daar met een aantal mensen naar toe te gaan ( op zondag). In 2014 staan we zelf op die beurs.

In april is het alweer Dortmund tijd en zoals altijd kunnen er 8 man mee. Zijn er meer gegadigden , dan zullen we een grotere bus moeten huren.

In december komt er nog een Patrijspoort dus ziet de redactie de kopij graag tegemoet.

Herman

## VOOR UW AGENDA

### CLUBAVONDEN IN 2012

Donderdag 1 november 2012  
Donderdag 6 december 2012 lijmen en solderen?

### **MM - ZEILERIJ VERSLAVEND ?** door Simon W. van Marle

Het was op 7 oktober opeens een prachtige zondag met de nadruk op ZON, en dat de WIND het daarbij bleek te laten afweten mocht 'm de pret niet drukken: 5 MM-zeilers plus een grotere zeiler kwamen gezellig te water op het eigen plasje centraal in Krimpen.

Schrijver van dit stukje vanuit Verwegistan, was in de gelegenheid een invalbeurt

te komen maken om de bootkar van stal te trekken en aan de steigerkant te presenteren teneinde met werkbootje tewater de boeitjes te kunnen uitleggen voor het wedstrijdparcours.

Als gewezen ervaren 1:1 zeiler nog steeds onbekend zijnde met het RC-zeilen, bekeek ik de "Spielerei" van de deelnemers aanvankelijk met reserve, geen deelgenoot zijnde aan dit vertier. Hoopte dat er een RC-motorbootje van de club beschikbaar zou zijn om wat parcours mee te oefenen, maar was er helaas een RC-component voor beschikbaar bij Herman's afwezigheid in het buitenland.

Dit werd echter op prettige wijze opgelost door Henk Tolhoek, welke na twee baantjes tegen de anderen gezeild te hebben, mij aanbod om 's wat met zijn MM346 te oefenen. En dat bleek heel leuk om te doen:

een helmstok gewend zijnde op een echte schaal 1:1 boot, bakte ik er dus niets van omdat ik continu verkeerd om stuurde: bij RC op de zender stuur je -net als bij motorbootjes- naar rechts als je Stuurboord-uit moet, terwijl ik naar 'mijn' bootje kijkend me aan boord waande en dan dus de 'helmstok' in dat geval daartoe naar links drukte op de zender waar je dan dus geen oog voor hebt. En dus precies de verkeerde kant uitstuurt, de boei mist danwel botst, overstag gaat terwijl je moet afvallen, etc. Beetje vermakelijk, dat wel maar het frustreerde me meer. Echter na enige gewenning in andersom-denken werd het steeds leuker en werd het tijd eens een wedstrijdje ècht mee te zeilen. Nog wel bekend zijnde met de tactiek aan de startlijn, onder de sonore tijd-

tonen

van hoeveel-seconden-nog-te-gaan, kon ik aan-de-wind een perfecte vliegende start maken en op het eerste rak het hele veld ver achter me laten. Geluk?

Daarna werd ik uiteraard langzaam ingehaald door de gevestigde orde, welke een nieuwkomer natuurlijk niet zomaar toestaat tot nakijken geven!

Ach, er was niet veel wind, soms een vlaagje, soms nul, vergissing helmstok af en toe nog, het was gewoon hardstikke leuk om 's een paar baantjes mee te doen en -dat verwonderde me in positieve zin- het bracht me zowaar het **COMPETITIE GEVOEL** van weleer weer bij me terug!

Voelde me weer in het zog, dan wel in de vuile wind van anderen, het "bakboord!"

was niet van de lucht; de tactiek om andere slagen te gaan uitproberen dan de rest eist al je aandacht weer op, je vergeet even alles om je heen want je hebt alleen nog interesse voor je bootje en de positie van de anderen.

Realiseerde me weer dat 't hetzelfde effect heeft als speel je een schaakmatch: die eist je aandacht ook compleet op, waardoor je alle eventuele sores van de dag vergeet.

Resultaat van deze leuke ervaring was vervolgens, dat mijn enthousiasme was gewekt om hier vaker aan mee te willen doen! Met ideeën om in Verwegistan eerst 's met zoiets te willen gaan oefenen, inclusief een goede verte-bril of zelfs wellicht een klein verrekijker in de vrije linkerhand..

Dus toen Henk zich liet ontvallen dat er wel snellere bootjes zijn dan zijn oude type,

met lichtere componenten uitgerust etc. en dat hij er wel 's aan dacht om met een

nieuwe te willen gaan beginnen, kwam bij mij al snel de gedachte op om dan meteen

maar 's een bod op de zijne te doen, hem aldus tevens een motief verschaffend om

inderdaad in een nieuw type MicroMagic te gaan investeren.

En zo kwamen we later die middag rond, wat betekent dat ik zijn oude type MM346

overnam en om daar verder mee te kunnen varen. Dat zal me ongetwijfeld nopen om vaker naar de Rotterdamse regio en dus de Krimpense waterkant te komen, zodra ik periodiek op mijn stekje aan de Westerschelde ben aangeland.

Om nog even een link te leggen naar mijn vroegere 1:1 zeilerij, mijn MM'etje zal bij verschijning "Kolibri" gaan heten, niet alleen omdat het zoals 't bekende vogeltje

toepasselijk piepklein is en magisch beweeglijk, maar omdat ik in de 80-er jaren in Kolibri's rondzeilde op toertochten en wedstrijden: in principe zelfgebouwde houten boten op basis van werfgeleverde verlijmde lege rondspant-rompen.

Mijn tweede was een Kolibri 620, de derde en laatste een Kolibri 900 oftewel een torengetuigde 30-voets kajuitzeiler met stahoogte. Da's alweer 20 jaar geleden. Daarna zeilde ik nog jaren met een kotter plus z'n klassieke overnaadse 12-voetsjol

als bijboot. Het is niet zo gek om dan toch weer 's met een handig piepklein bootje

datzelfde oploeven en gijpen en "ruimte voor de boei!" te her-beleven, herinnering

komt terug. En laten we eerlijk zijn: het is stukken makkelijker qua ligplaats en qua winterstalling en onderhoud, en dat soort zaken: je neemt 'm zo onder je arm mee, relaxed !! Kortom: de club heeft er minstens weer één MM-fan bij.

Mijn bootje zal Kolibri gaan heten

Ooit zond ik een vertaald artikel in over de Franse gang van zaken binnen de MM-zeilerij van dat moment, maar toen was ik een buitenstaander hoewel : de aanvarings-regelarij op het Krimpense plasje had wel mijn interesse. Maar de aardige "spielerei"-ervaring van nu bracht alles wel dichterbij, en ik kan me intussen voorstellen dat de Mini- en Micro zeilerij voor wedstrijd-cracks een bezigheid is die zelfs wel v e r s l a v e n d kan werken !

### HAMBURG SUD (slot)

De vier hulp dieselmotoren luchtgekoelde-Humboldt-Deutz V8M 536 (vier-takt motoren) dienen voor aandrijving van de generatoren, ze hadden een nominaal vermogen van 500 pk op 514/min. De drie-fase generatoren leveren een vermogen van 310 kW bij een spanning van 440 V en een frequentie van 60 Hz. Het koelsysteem bestond uit vijf zuiger compressoren en de condensatoren in de machinekamer met expansieventielen, verdampers en fans in de ruimen.



*De Machinekamer van de Cap San Diego met bovenaan achter in de uitlaatgas Ketel*



*bovenaanzicht van de hoofdmotor*



*Hoofdmotor met uitlaatgasturbine en afvoer*


Op het zusterschip de CAP San Antonio, brak in 1973 een brand uit op de volle zee, die zes mensen het leven heeft gekost en vernietigde de bovenbouw. In eerste instantie was de sloop van het schip na dit ongeval gepland en als enige oplossing gezien, echter het bedrijf besloot het schip te voorzien van nieuwe constructies, echter

zonder passagiersaccommodatie. Het werd zodoende gemakkelijker om de containers te beladen en werd het meer een containerschip. Hierdoor werd dit klassieke general cargo schip na de ombouw, een serieuze concurrent voor de container vaart op die regio.

Na 135. reizen nam de Cap San Marco met een reis met gasten op de Elbe op 26 April 1985 het einde van dit tijdperk. Zo begon voor de Hamburg-Süd het tijdperk van de koel containerdienst voor de Hamburg-Süd in deze regio met de z.g. poort gat technologie. Een z.g. poort gat koeltransport heeft geen eigen koeltechnische eenheden, ze zijn verbonden via koppelingen naar aan de centrale scheepskoel installatie.

De Cap San Diego die in 1961 als laatste schip in deze serie van stapel liep voer voor de rederij tot 1982. Werd tot 1986 onder de naam Sangria geëxploiteerd als een lijnschip, en werd gebruikt als z.g. Trampschip en is uiteindelijk teruggekeerd in haar thuishaven. Ze werd op het laatste moment gered van de schroothoop en aangekocht door de stad Hamburg. Het is nu eigendom van de Stichting van de Hamburgse Admiraliteit en tot vandaag is het gelegen in het centrum van de haven van Hamburg waar het te bezichtigen is. Het is er als een museum-schip zelfs nog in staat om te varen en is een levende getuigen van het einde van het klassieke vracht vervoer over zee.

DG



Enkele jaren geleden kwam ik op een rondreis door Brazilië bij de watervallen van Iguazu zelf ben ik er toen na rondgekeken te hebben met een helikopter overheen gevlogen ook dat was een fascinerende gebeurtenis. Onderstaand wat informatie die ik tegenkwam en u niet wil onthouden.

### De Watervallen van Iguazu

De Watervallen van Iguazu vormen het grootste complex van watervallen in Zuid-Amerika. Ze liggen op de grens tussen de Argentijnse provincie Misiones en de Braziliaanse staat Paraná.

Hetgeen de cataratas wordt genoemd is een geheel van tussen de 270 en 300 watervallen, afhankelijk van de hoeveelheid water die door de rivier Iguazu stroomt. In totaal zijn de watervallen 2,7 kilometer breed en vallen tot 82 meter naar beneden. Het bekendste deel van de watervallen is de "Garganta do Diabo" (keel van de duivel), een grote halfronde waterval van 150 meter breed waarin het water 70 meter in de diepte stort.

Met veel trots vertellen Brazilianen over het bezoek dat Eleanor Roosevelt, de vrouw van de Amerikaanse president Franklin D. Roosevelt, bracht aan de watervallen. Na het zien van zoveel schoonheid sprak de first Lady: "Poor Niagara!". De watervallen van Iguazu zijn inderdaad groter dan die van Niagara. Een betere vergelijking kan gemaakt worden met de Victoriawatervallen in Afrika. Iguazu is met 2,7 kilometer breder dan de ongeveer 1,6 kilometer van de Victoriawatervallen, ook zonder de in totaal 900 meter aan verschillende kleine eilandjes tussen de watervallen. De Victoriawatervallen kennen bij hoogwater echter geen tusseneilandjes, waardoor het

de grootste aaneengesloten waterval ter wereld vormt.

Ook in volume winnen de Victoriawatervallen. Op haar hoogtepunt stort zich in Afrika 9,1 miljoen liter per seconde de diepte in, terwijl dat bij Iguazu slechts 6,5 miljoen liter is. In extreme omstandigheden haalden beide echter gelijkwaardige resultaten met meer dan 12 miljoen liter per seconde. Niagara wint echter van beide watervallen als het gaat om jaartotalen: waar zowel de Iguazuwatervallen als de Victoriawatervallen erg fluctueren naar de tijd van het jaar, is de waterdoorvoer bij de Niagarawatervallen redelijk constant.

De watervallen van Iguazu winnen het echter op toegankelijkheid van de Victoriawatervallen. Dankzij de vorm van de watervallen zijn bovendien prachtige uitzichten mogelijk. In de Gargante do Diabo stort het water zich aan drie kanten naar beneden, waardoor er vlakbij 260 graden aan waterval te zien is. Doordat Iguazu bovendien uit zo veel kleinere watervallen bestaat, kan men het natuurfenomeen in stukjes bekijken. De Victoriawatervallen geven die mogelijkheid niet omdat het water normaal gesproken in één stuk naar beneden komt, en een totaaloverzicht onmogelijk gemaakt wordt door de diepe kloof waar het water in valt.

*Klik de onderstaande link maar in of plak hem in de browser dan zie je dat het artikel niets te veel zegt.*

[http://www.youtube.com/v/YH\\_aTrW6lhs?showinfo=0&fs=1&autoplay=1&rel=0](http://www.youtube.com/v/YH_aTrW6lhs?showinfo=0&fs=1&autoplay=1&rel=0)

veel kijk plezier DG

## NIEUWE LEDEN

Wij heten welkom als nieuwe leden **Gerard Steenhuis** (motorboot) en **Aad Koppers** (zeilen). Zij hebben intussen hun weg binnen de vereniging al gevonden

## Verzoek van Simon van Marle

Mijn vraag via clubblad is vervolgens is: wil men svp in dit kader zijn overtollige maar bruikbare (doosjes met)

oude stekertjes en kabeltjes bijeenbrengen voor dit doel "interne recycling aansluitmateriaal" ? die dan op gezette tijden

danwel passende evenementen als clubkoffer beschikbaar zou kunnen zijn voor anderen zoals "lonesome ne", om uit te putten.

Hetzelfde geldt voor overtollige RC- Xtallen nu het 2,4Mhz tijdperk zich heeft ingezet, en de 40Mhz eruit gaat raken.

Ik zit al maanden onthand zonder een extra RX88 en RX90 want Quartel R'daal is op zondag gesloten natuurlijk,

die keer dat ik naar de Krimpense waterkant onderweg ben. Ja, ik weet het: bestellen bij Conrad vanuit Frankrijk kan ook,

maar dat komt er nou juist steeds niet van, terwijl mijn hoofd in NL omloopt en meestal te kort is om paar dagen op de post

te wachten.

## Bezoek aan de Haagse Modelbouw Club – 4 november 2012 door Herman

Plots zag ik een oproep van de ANSF om te komen varen in Den Haag bij de HMBC. Dit was de zesde en laatste wedstrijd van dit seizoen die door de ANSF wordt georganiseerd.

Nu heb ik mijn M klasse materialen opgeborgen voor de winter omdat ik nu aan de slag ga om mijn tweede sleepboot te bouwen. Een hele klus maar laat het maar gaan sneeuwen , ik zit droog en warm.

Ik ben afgelopen zondag naar Den Haag gegaan omdat ik weleens wilde zien hoe dat daar georganiseerd werd en hoe de locatie daar er bij ligt.

Op bijgaande foto kan je wel zien dat die mannen daar toch een prachtig clubhuis hebben waar ik toch wel jaloers op ben ( en dat ben ik niet



gauw).

Het leuke daar is dat alle zeilboten gewoon meedoen ( M klasse of niet – het maakt niet uit ) Geweldig om te zien hoe dat gaat. Geen mes op tafel geen gezeur en een ieder krijgt de kans om zijn heat uit te varen. Ik heb in principe al afgesproken dat we volgend jaar november met een aantal komen om mee te varen met de ANSF wedstrijd. In augustus houden wij de ANSF wedstrijd in combinatie met de Senioren cup.

Ik ga ook voorstellen om volgend seizoen met een aantal motorboot mannen richting Den Haag te gaan en mee te gaan varen. Lijkt mij erg leuk en leerzaam.



De vaarlocatie is erg mooi voor motorboten maar voor het zeilen lijkt het op die van ons aan de Zwanenkade. Te veel bomen nemen veel wind weg. Voor de rest erg goed. Je kan je auto zowat aan de waterkant parkeren. Dus ver lopen is er niet bij.

### Oproep van Herman.

Ik zoek bouwtekeningen van een stoom trawler uit de periode 1900 – 1925. De zogenaamde: STRATH klasse. Wie o wie kan mij helpen.

