

PATRIJSPOORT

Clubblad van de NVM afd Krimpen / Capelle aan den IJssel

<http://www.nvmkrimpen.nl> email: info@nvmkrimpen.nl

NUMMIER 100

De 100 ste Patrijspoort. Hier zouden we toch een Ridderorde voor moeten ontvangen. Dit is op zijn minst zo veel waard als 40 jaar voor de baas buffelen.

Alle mensen – ook zij die niet meer onder ons zijn – zij die geen lid meer zijn van onze club – diegene die wel willen schrijven maar niet durven – De trouwe schrijvers en allen die al die jaren de Patrijspoort met veel plezier hebben gelezen : **HARDSTIKKE BEDANKT ALLEMAAL.**

Namens de redactie en het bestuur
Herman van den Dool

De term Gilling,

Dit woord wordt gebruikt in scheepsbouw kringen.

Het geeft een vloeiende of schuine lijn aan een schip (dus geen schreeuw over het water)
Bijvoorbeeld bij motorjachten wordt het gebruikt om de schuinite aan te geven op het punt waar het gangboord overgaat naar het verhoogde achterdek.

Als dit in een vloeiende lijn verloopt spreekt men van een mooie Gilling.

Deze term komt ook voor bij zeilvaart en dan wordt bedoeld de schuinite of ronding van de verstevigde rand (het lijk) van het zeil -
maar ook een schuin afgezaagde plank.

Bij vrouwen met mooie rondingen kan men ook spreken over mooie Gillingen.

Bij vrouwen met minder mooie vormen spreekt men van een Giller.

Geschreven door Bertus Geneugelijk

Het aller 1^e nummer het besloeg een A 4tje met een hoop knip en plakwerk stencil klaar gemaakt in de originele opmaak de plaatjes echter konden om technische redenen niet worden over gezet.



DE PATRIJSPOORT

MEDEDELINGEN BLAD VAN N.V.M. AFD.
KRIMPEN/CAPELLE A/D IJSSSEL



Nummer 1 september 1991



Redactie: Vijverlaan 359
Krimpen ad IJssel

Voor u ziet u het eerste exemplaar van ons club blad getracht zal worden dit maandelijks te laten verschijnen:

Met vreugde geven wij hier bij kennis van de geboorte van een nieuwe loot aan de N.V.M. stam op 26 september 1991 is onder grote belangstelling geboren.

- de N.V.M. Afdeling.
- Krimpen/Capelle aan den IJssel.



Best wel iets om trots te vermelden ook al lijkt het wat chauvinistisch om dit in het eigen club blad te verkondigen. Maar gelet op de voorbereidingstijd n.l. een maand of 6 inclusief de vakantietijd toch wel het vermelden waard.

De eerste felicitaties mocht de jong geborene in ontvangst nemen van Dhr J.Visker scheepsredacteur van de MODELBOUWER, welke aanwezig was bij de oprichtingsvergadering en er een uitleg gaf over wat er allemaal binnen de N.V.M. mogelijk is.

Voorts werd er na goedkeuring van de statuten een bestuur gekozen bestaande uit:

- Voorzitter. D.H. Tolhoek.
- Secretaris. D. Groenendijk.
- Penningmeester. H.B. vd. Dool.
- Lid. P.H. Bechthum.
- Lid. B. Dullaart.

Ook werd de kascontrolecommissie uit de leden gekozen t.w. H.A. Stittelaar en J. Zeilman.

Voorts werden nog gekozen een Vaarcommissie t.w. P.H. Bechthum, P. Sijl en H.A. Tolhoek.

En een Evenementencommissie t.w. B.M. Dullaart, J. Zeilman en W. vd Bosch.

Ook mocht de eerste donateur begroet worden n.l. Mw Zeilman.

Allen veel succes gewenst met hun respectievelijke verenigingstaak.



Ons club onderkomen is het honk van Volkstuin vereniging Amateur waar wij tegast zijn het is dan ook begrijpelijk hier niet gezaagd, gedraaid en gefreesd kan worden dit zal moeten wachten tot wij ons eigen home bezitten. Lichte werkzaamheden aan onze modellen kan en mag. Neem uw model er partner mee want naast ervaringen uit wisselen op het gebied van modelbouw staat gezelligheid voor op.

In de leeshoek vindt u exemplaren van de MODELBOUWER en ook een map met BESTUURS MEDEDELINGEN. Zoals u weet worden deze elke bijeenkomst gedaan tussen 20.30 en 21.00 uur., indien u ze door b.v. werk gemist heeft kunt u ze de volgende club avond in deze map vinden. Getracht zal worden de belangrijkste ook op te nemen in de PATRIJSPOORT. te herkennen aan dit symbool.



Deze rubriek zal staan voor vraag en aanbod van leden op het gebied van de modelbouw b.v. u heeft een model waar u niets meer mee doet, of een stuk electronica, zender noem maar op

Jubileum 100 keer patrijspoort.

KOPIJ ---KOPIJ—KOPIJ...

Een veel gehoord en geschreven oproep van onze voorzitter om toch vooral eens een stukje te schrijven voor ons clubblad.

Om maar met mezelf te beginnen , van Bas heb ik de pen een keer doorgekregen en daar is het bij gebleven.

Wel jammer dat er niemand op gereageerd heeft, het was een goed idee en een kleine moeite.

Daarom veel begrip en waardering voor de voorzitter , die ondanks alles toch zo ver is om deze honderdste uitgave weer te realiseren ,daarom van harte gefeliciteerd.

Misschien moeten we maar overgaan op eens per kwartaal met uitslagen en het betreffende nieuws.

Verder in deze jubileum uitgave toch een klein stuk historie en mijn beleving van modelbouw.

Als je een jaar ziek thuis zit ga je toch zoeken om wat te doen. Er werd mij gevraagd om een vliegtuigje te bouwen , en voor je het beseft vaar je met een binnenvaartschip op de Zwanenkade.

Dan volgt de bouw van de Abel Tasman bij Theo in de garage.(Heel gezellig)



Bij Theo in de schuur werken aan de Abel Tasman

Daarna allerlei zeilboten met de fam Zeilman en uiteindelijk 12 stuks Cedar Club in de schuur op Ouderkerk , soms koud maar altijd warme koffie.



Op zaterdagmorgen bouwen aan de Cedar boot

Als de Cedar niet snel genoeg is gaan we over op de Astra die veel sneller is met als grote animator Leen. Tussen door ook nog diverse projecten met sleepers en dergelijke.

Nu is de Micro Magic in beeld en voor veel zeilers een pracht project met iedere maand wel nieuwe uitvindingen om sneller te gaan.

Als ik zo na 15 jaar en 100 patrijspoorten terug kijk is er toch wel veel gebeurd met zo'n kleine vereniging die zo weinig of geen KOPIJ aanlevert.

Wat mij betreft hierbij een woord van dank aan de voorzitter en zijn bestuur , en hopen op deze manier nog lang van deze mooie hobby te mogen en kunnen blijven genieten.

P.Sijl

Tot januari 1992 bestond de Patrijspoort uit 1 enkel zijdig A4tje

Nummer 5 werd al wat groter 2 kantjes het knip en plakwerk was er af alles werd gedaan op de commodore 86 en later op de avond ergens in Krimpen op het kopieerapparaat vermenigvuldigd

DE PATRIJSPOORT FEBRUARI 1992

GEZELLIGE EERSTE CLUBAVOND 1992.

Op de eerste clubavond van het nieuwe jaar ontbraken de wederzijdse

nieuwjaarwensen niet. Ook werd er nog wat bijgepraat over de vorige clubavond.

De Hr.HOFFMAN had het spantenmodel meegenomen van zijn nieuwe model "DE WOUTER GOEDKOOP", van diverse kanten kreeg hij advies met betrekking tot het richten van de spanten.

De Hr.BECHTUM had de A.B.S. romp bij zich van de brug van zijn nieuwe model "DE SMITLOYD 109" en werd geholpen door diverse mensen met -advies met betrekking tot het uitsnijden van de A.B.S. onderdelen uit de vacuüm gezogen A.B.S. platen.

Zoals u ziet hoeft een model niet af te zijn, en samen komen we wel uit de bouwproblemen. Dit is het mooie van een vereniging als de onze, want wat de een niet weet, weet de ander wel.

De Hr Sijl had een proef model steiger bij zich, men zal trachten een tekening te maken of een voorbeeld mee te nemen om de uitvoering nog lichter te maken. Het doel is een reeks van deze steigers te koppelen en zo bij demonstraties of vaardagen een haven te maken. Onder het motto " EEN GOED IDEE , NEEM JE EIGEN STEIGER MEE!

De Hr.H.A.TOLHOEK had zijn rondvaartboot "DE STEVEN TOLHOEK" bij zich waarmee hij veel bewondering oogste.

Om 22.00 uur was het dan helaas weer zo ver de eerste clubavond van 1992 zat er weer op.

De N.V.M. Afd KRIMPEN EN CAPELLE aan den IJSSEL heet van harte welkom als nieuwe leden : de Heer W.J. des BOUVRIE de Heer H.E. LADAGE , de Heer M. LADAGE en de Heer B. HOUWELING WIJ wensen hen veel gezelligheid en modelbouwplezier in onze vereniging.

EVENEMENTEN KALENDER 1992 1993

30 APRIL 1992 KONINGINNEDAG DEMONSTRATIE I.S.M.ORANJEVERENIGING KRIMPEN a/d IJSSEL -

MEDIO AUGUSTUS "GEZELLIGE BARBECUE"

5 SEPTEMBER 1992 OPEN DAG V.T.V. "DE AMATEUR" I.S.M. N.V.M. KR.CAP.

7. 8. 9.ME I 1993 50 JAAR N. V. M. MODELBOUWMANIFESTATIE in de BRABANTHALLEN TE DEN BOSCH.

VAARSCHEMA 1992 N.V.M. KRIMPEN EN CAPELLE.

Zoals afgesproken start het vaarseizoen met ingang van de zomertijd. We zullen om beurten in CAPELLE aan den IJSSEL en in KRIMPEN aan den IJSSEL varen.

**We doen dit aan de hand van week nummers,we spreken hierbij af dat week op zondag begint
We varen dan op de:**

ONEVEN weken in CAPELLE aan den IJSSEL

EVEN weken in KRIMPEN aan den IJSSEL

Aanvangstijd rond de klok van 14.00 uur overleg betreffende de weersituatie plegen we met elkaar of via de vaarcommissie.

Voor het vaarseizoen 1992 starten we op ZONDAG 12 APRIL In KRIMPEN bij de V.T.V."DE AMATEUR"aan de populierenlaan.

Wij stellen voor om op zondag 5 april proef te varen in capelle. Het vaarwater bevindt zich aan de KIEVITSLAAN hoek KERKLAAN en TORENHOF vlak bij de oude dorps kerk.

De zondag als vaardag is zeker niet vast, leden die met deze dag moeite hebben om begrijpelijke redenen zullen tegemoet gekomen worden met doordeweekse vaardagen. De vaarcommissie stelt voor om dit op dinsdag en of donderdag te doen. Dit kan zeker op clubavonden waar een vaarlocatie aanwezig is. Verder behoort tot de eventueele mogelijkheden de zaterdag dit in nader overleg of er voldoende animo is om te gaan varen.

Het vaarseizoen eindigd met ingang van de wintertijd.

Een ieder is natuurlijk vrij om voor of na deze periode te gaan varen wanneer het weer dit toelaat.

Even een belletje naar elkaar toe verhoogt de gezelligheid.

Het organiseren van wedstrijden zullen we laten afhangen van de opkomst en de ervaring met het vaarwater.

Wij wensen u allen een goed en gezellig vaarseizoen 1992 toe.

De Vaarcommissie:

Piet Bechtum

Piet Sijl

Henk Tolhoek

Van af nummer 6 kreeg de PP een voorblad en bij de 4e jaargang werd het zelfs een blad een dubbelgevouwe A 4tje

MEI JUNI JULI 1993 Nummer 17 4e jaargang

Good news and Badnews over de Patrijspoort

De vorige editie was niet onder een gelukkig gesternte uitgegeven

Tot 2x toe crashte de computer van de eindredactie, vervolgens waren

de kopier apparaten defect en een lid, wat toezegde alles te kunnen printen

had zijn printer uit geleend. Zodat de redactie tot 1.00 uur in de nacht op een kopier

apparaat van mindere kwaliteit als nog het blad gereed gemaakt heeft.

Toen bleek, dat er een deel van de tekst was weggefallen dus met de pen er bij schrijven om de juiste informatie te verstrekken. Dit is allemaal niet erg als er wat meer respons zou komen in de vorm van kopy, enkele leden zoals Henk Tolhoek en Henk "dage leveren gelukkig regelmatig leuke en interessante stukjes voor ons clubblad.

De redactie wil nog even de oproep van Henk Tolhoek op de laatste leden vergadering herhalen en onder uw aandacht brengen:

"Het kan toch niet zo zijn dat het steeds de zelfde mensen moeten zijn die alles doen!"

Zelfs is getracht om bepaalde rubrieken aan te brengen, zonder resultaat.

Daarom heeft de redactie het voornemen om de PATRIJSPOORT 1x per kwartaal uit te gaan brengen als de stroom kopij zo aan blijft houden.

Zelfs een spotprent met onderstaand bijschrift hielp niet.

LIGT ER NOU ZOVEEL COPY OP MIJN BUREAU ?????

Hierna hield de redactie het voor gezien en kwam er in 1995 slechts een nieuwsbrief uit van de toenmalige voorzitter Dis Tolhoek.

(Dus ook toen hadden we dezelfde desinteresse om iets voor ons clubblad te doen)

Rond 2000 kwam de PP in kleur uit de 9e jaargang no 59 was de 1e

met een fraaie foto van de voorzitter bij zijn eigen rubriek , *let voor de lol even op het stukje van de redactie!*

VAN DE REDACTIE

De kopij droogt op en we willen blijven proberen om toch een leuk blad te blijven maken.

Zo langzamer hand nadert het punt waarop we zouden moeten besluiten, om maar even geen blad meer uit te brengen en daar is toch niemand bij gebaat. Waar blijven de anekdotes of andere sterke verhalen van overige leden. Dat nooit iemand iets mee maakt wat het vermelden waard is gaat er bij ons niet in. Dus lever kopij in laat het niet steeds afhangen van dezelfde ploeg vaste medewerkers. Suggesties uw redactie team is er klaar voor.

U hoeft er bij wijze van spreken niet eens de deur meer voor uit via de elektronische snel weg zie P.P. No. 56 kunt u de redactie ook bereiken. Gewoon afgeven aan een van de redacteuren kan ook.

NB heeft u kopij gelieve rekening te houden met de sluitingstermijn aanleveren uiterlijk op de laatste clubavond voor het verschijnen van de nieuwe Patrijspoort.

Onze Clubpagina van Het NET wordt al druk door diverse bezoekers van uit het hele land bezocht.

Omdat dit het laatste nummer voor de feest dagen is maakt de redactie van de gelegenheid gebruik om u en uw dierbaren prettige feestdagen en een voorspoedig 2001 toe te wensen

VAN DE VOORZITTER

Ik wil langs deze weg Henk Tolhoek heel hartelijk bedanken voor de fantastische wijze waarop hij het afgelopen seizoen de wedstrijden heeft geleid. Verder hoop ik dat er bij het motorbootvaren volgend jaar wat meer mensen zullen zijn. Op deze manier win ik altijd en dat is niet de bedoeling. Ik wilde het maar bij het winnen van de beroemde pot houden.

Volgende jaar (september) bestaan wij 10 jaar en de voorbereidingen zijn al zo'n beetje begonnen en we hopen er dan een grandioze dag van te gaan maken. De juiste datum wordt op de jaarvergadering bekend gemaakt.

Beste mensen allemaal weer bedankt voor een heel leuk vaarseizoen waarin veel is gelachen en hoop dat jullie volgend jaar weer zo stil zullen zijn tijdens de zeilwedstrijden.

Zorg wel dat de redactie wat meer kopij krijgt want het is magertjes.

Herman .

Onderstaand nog enkele stukjes van mensen die wel wat schreven, waaraan we veel plezier beleefden.

TECHNIEK VOOR BEGINNERS PP 73 juni juli 2003

Door Jan vd Vreede

Een rubriek voor beginners maar ook voor gevorderden!

Men onderscheidt:

a éénkanaalstoonzenders

b meerkanaalstoonzenders

Bij de *éénkanaalstoonzenders* wordt een commando gegeven door het inschakelen van een toongenerator, die ongeveer 800 Hz produceert, waarmee de draaggolf wordt gemoduleerd. Wordt geen commando gegeven, dan blijft alleen de ongemoduleerde draaggolf instaan. Met het éénkanaalssysteem kan één enkele

ja-nee-informatie worden overgebracht, d.w.z. men kan één elektromagneet in of uitschakelen. Met variatie van de tijdsduur van de impuls of het aantal impulsen kan men tot meer functies komen.

Er zijn diverse ingenieuze systemen bedacht waarmee dit te bereiken is. De eenvoudigste bestaan uit een 'ontsnappingsmechanisme' (in het Engels 'escapement'), dat in principe lijkt op het échappement van een klok, waar het heen-en-weer bewegende anker steeds een 'tandje laat schieten'.

In hoofdstuk 2 wordt een éénkanaalsstuurmotor behandeld, die bij elke impuls een kwart slag draait; we kunnen daarmee het roer van het zeil bootje in de standen rechtuit, linksaf, rechtuit en rechtsaf laten draaien. De systemen waarbij met één kanaal meer functies mogelijk zijn, waren vroeger veel in gebruik, maar komen thans niet meer voor omdat ze te veel kans op vergissingen geven.

De éénkanaalstoonzenders hebben het bezwaar dat we moeten onthouden wat onze laatste manoeuvre geweest is. Het speelt zich af in een vaste volgorde: als het laatste commando linksaf was, dan kunnen we niet direct wéér linksaf, maar moeten we eerst even rechtsaf geven. Dit is bij *meerkanaalsbesturing* anders, omdat er voor linksaf en voor rechtsaf aparte kanalen zijn. Elk kanaal heeft zijn eigen toon. Eén druk op de knop van de zender voor linksaf maakt dat de stuurmotor naar links draait totdat we loslaten, dan gaat hij vanzelf terug naar rechtuit. Datzelfde geldt voor rechtsaf. Er bestaan speciale servomotoren die voor twee kanalen bestemd zijn. Ik kom hierop nog uitgebreid terug in hoofdstuk.

Willen we een motorboot besturen dan moeten we ook vooruit, stop en achteruit kunnen schakelen. Eigenlijk zouden we daar alleen al twee of zelfs drie kanalen voor nodig hebben, maar dat doen we niet want dan gaat de eenvoud verloren en kunnen we beter proportionele besturing toepassen. Daarom doen we dit ook met één kanaal en zijn we dus ook weer aan een vaste volgorde gebonden. In de praktijk blijkt dat niet zo bezwaarlijk te zijn. We kunnen echter niet van vooruit naar stop en dan wéér vooruit schakelen, maar moeten eerst even achteruit geven. Dat doen we dan maar.

Er is een tijd geweest waarin uitsluitend met toonkanalen werd gewerkt.

Er bestonden systemen met 8, 10, 12 en soms wel 20 kanalen. Maar dat werd veel ingewikkelder dan de tegenwoordige proportionele systemen, en dus gaan wij niet verder dan een driekanaalssysteem. Voor beginners is dat een zeer geschikt systeem om voor weinig geld zelf te maken. Een simpele controle is mogelijk door met een hoofdtelefoon op de uitgang van de ontvanger te luisteren of de zender wel goed doorkomt; met een eenvoudig universeel metertje kunnen we eventuele fouten gemakkelijk opsporen.

Welk model kiezen we?

Het is niet zo eenvoudig deze vraag te beantwoorden, want er zijn zo veel mogelijkheden dat het maken van een keuze bijna niet te doen is zonder voldoende kennis omtrent de problemen die bij de diverse modellen om de hoek komen kijken. Er is wat zelfkennis nodig om te beoordelen wat we kunnen maken en wat we zeker tot een goed einde zullen brengen. Er wordt veel geduid, tijd, doorzettingsvermogen en handigheid vereist, terwijl goed gereedschap natuurlijk het halve werk is. Men kan beter een eenvoudig model kiezen en dat werkelijk helemaal afmaken, dan een moeilijk model dat nooit klaar komt; halverwege stoppen geeft geen voldoening.

Ik zal de diverse modellen en mogelijkheden in het kort behandelen en daarbij trachten enigszins compleet te zijn, om enig inzicht te geven in de technische eisen die aan de diverse modellen met bijbehorende radioset worden gesteld.

Eigenlijk behoeven de modellen zelf maar aan één eis te voldoen: ze moeten groot genoeg zijn om de ontvanger met toebehoren te kunnen herbergen, zonder dat het model daarbij zijn belangrijkste eigenschappen verliest; d.w.z. een boot moet blijven drijven en mag niet kapseizen; een vliegtuig moet niet te zwaar worden of uit balans raken, zodat het niet goed omhoog komt of bijna onbestuurbaar is; een auto mag niet topzwaar zijn, waardoor hij in de bocht zou kunnen kantelen. Dit is allemaal vanzelfsprekend, maar toch gebeurt het nogal eens dat iemand een te klein model koopt, waardoor het eigenlijk niet voor radiobesturing geschikt is.

Toch probeert men dit, met alle gevolgen van dien.

Voor mensen met veel ervaring is alles mogelijk, zoals blijkt op wedstrijden voor exclusieve modellen. Daar moet men niet raar opkijken als er een vliegend tapijt over u heen komt of een w.c.bril in de lucht aan het duikelen is. Maar voorlopig zullen we ons bezighouden met de meer normale modellen, zoals: boten,

We zullen zien dat hierbij legio variaties mogelijk zijn.

Eik model heeft een bijpassende radioset nodig. Een zeilboot en een zweefvliegtuig hebben minder stuurorganen dan een motorboot of een motorvliegtuig. We zullen daarom achtereenvolgens nagaan welke bediening vereist wordt bij de diverse modellen en welke systemen men moet kiezen.

Wordt vervolgd

Beste modelbouwers (PP 84)

Geheel onverwachts zat ik een berichtje te lezen in ons clubblad van november 2003 van onze grote vriend BAS uit Zevenhuizen, en lees daar onderaan dat stuk ;Ik geef de pen door aan.

Erg leuk bedacht, zo lees je nog een wat over iets wat andere modelbouwers zoal doen of meemaken.

Aangezien ik ook niet zo'n schrijver ben, heb ik daar toch mijn medewerking daaraan gegeven.

Ik weet niet of een ieder het stukje over mij gelezen heeft ,maar aan het einde daarvan stond dat ik de pen door zou geven aan een volgend persoon (nu één jaar later).

Daarom wil ik nu dit stukje schrijven en vertellen dat ik een verkeerde keuze heb gemaakt.

Er zijn nu eenmaal mensen die liever een biertje drinken dan een briefje schrijven (één letter verschil).

Bij deze doe ik dan nogmaals een poging om de pen door te geven aan één van onze leden, en wel die boven aan de lijst van Krimpen Capelle staat .

De heer A. Banis met het verzoek om toch te proberen dit voort te zetten zodat een ieder aan de beurt komt en ons clubblad blijft bestaan.

Met vr gr P.Sijl (helaas een rubriek die hierna ter ziele ging)

Gebeurd omstreeks 1958–1960

Door Bertus Geneugelijk

Varende op een zaterdagmorgen vanaf Den Haag naar Krimpen en zoals jullie als schippers van zeiljachten en motorboten deze route uit het hoofd weten te vinden,

Den Haag, Rijswijk, Delft, Overschie, Rotterdam en bij de Euromast op de Maas en dan naar Krimpen, zo klaar als een klontje. Maar het kan ook wel eens wat gebeuren

zoals; varende op de Schie ter hoogte van Rijswijk haalde wij in een schip beladen met koeienstront, dit was bestemd voor tuinders en boeren, het was een “Westlander” met ongeveer 15 ton stront. Door de dode hoek hadden wij als echte schippers hem niet gezien, ook de andere partij had ook geen enkele keer achterom gekeken.

Het onvermijdelijke gebeurde met een snelheidsverschil van ongeveer 4 Km voeren wij precies op achtersteven. Dit was blijkbaar voor de tegenpartij nog niet genoeg, door de klap kwam de gehele lading koeienstront naar achteren en jullie zullen weten dat de meeste “Westlanders” geen stuurhut hebben dus de arme man stond tot boven de knieën in de stront.

Na de man schoon gespoten en een beetje afgeborsteld te hebben, zijn wij wat luiken en een bezem op gaan Het onvermijdelijke gebeurde met een snelheidsverschil van ongeveer 4 Km voeren wij precies op de vissen en een schadeformulier ingevuld.

Daarna met een glimlach rond de mond de reis vervolgd naar Krimpen.

De onderstaande auteur voor ziet en voorzag uw clubblad vele malen van technisch hoogstaande informatie en is bijna een van de vaste medewerkers in de redactie!

Machten en Krachten in het zeilen Deel 2

Door Henk Tolhoek

Vanaf de rechten stand, waarbij de arm van dit koppel (h in afb: 6) nul is, neemt de arm bij toenemende hellingdhoek, waarbij h maximaal is; daarna neemt de arm af tot nul; bereikt de boot deze hellingshoek dan is het stabiliteitskoppel ook nul en zal de boot omslaan.

Noemen we het gewicht van de boot (= gewicht van het verplaatste water) W , dan is de grootte van het stabiliteitskoppel: Wxh .

In de evenwichtsstand is het stabiliteitskoppel gelijk aan het moment, zodat dan geldt: $Wxh = Fhxa$.

Wat is nu het effect van schaalverkleining op hellende en oprichtende koppel maw op de stabiliteit van een modelboot? Als we de schaal verkleinen betekent dat, dat alle geometrische maten met de schaal factor S verkleind worden. Voor de armen van oprichtend en hellend moment betekend dat, zij ook met de schaalfactor S verkleind worden. Het gewicht van de boot of, wat in dit geval duidelijker is, de opwaardse Kracht, is recht evenredig met het volume van het ondergedompelde deel van de romp.

Volumina wordt verkleind met een factor S^3

Zodat ook een factor S^3 kleiner wordt. De kracht F_h wordt opgebouwd door de druk op de zeilen en is dus evenredig met het zeiloppervlak. Oppervlakken worden verkleind met een factor S^2

Zodat ook W een factor S^3 kleiner wordt. De kracht F_h wordt opgebouwd door de druk op de zeilen en is dus evenredig met het zeiloppervlak. Oppervlakken worden verkleind met een factor S^2 ,

Zodat ook de windkracht F_h met een factor S^2 omlaag gaat. Het hellende moment $F_h \cdot a$ gaat in zijn totaliteit een factor $S^2 \cdot S = S^3$ omlaag, terwijl het stabiliteitsmoment Wxh met een factor $S^3 \cdot S = S^4$

Omlaag gaat. Dit betekend dat het stabiliteitsmoment een factor S , de schaalfactor, kleiner wordt dan het hellend moment!

Zonder speciale maatregelen zal er dus geen evenwicht meer zijn tussen hellend en oprichtend moment.

Voorbeeld:

We willen een model maken van een schip waar we het spantenplan en het zeilplan hebben.

Het schip is overalles 12,87 meter lang en 3,72 meter breed en een diepgang van 2,18 meter,

Waterverplaatsing 9850 Kg en het zeiloppervlak is 75 M²

We bouwen het schip op schaal 1:10 We krijgen dan een schip van 1,287 meter lang.

De waterverplaatsing wordt 1000x zo klein: 9,85 Kg. Derhalve en het zeiloppervlak 100x 0,75 M²

Als basis voor de vergelijking nemen we een hellingshoek van 20 graden.

Met behulp van de computer is bij deze hellingshoek uit te rekenen dat de arm van de stabiliteit (h) een lengte heeft van 0,30 M. bij het model wordt dat dus 0,030 M Het hellend en dus de stabiliteitsmoment op ware grote bedraagt hiermee: $9850 \times 0,03 \text{ Kgm} = 0,2955 \text{ Kgm}$ terwijl het hellend moment 10x zo groot is: $2,955 \text{ Kgm}$

Gelukkig is in de praktijk de zaak niet zo dramatisch en wel als gevolg van twee effecten:

1. **Als gevolg van de wrijving langs het aardoppervlak neemt de windsnelheid naar beneden toe af. Het gevolg is dat een modelboot met (gemiddeld) veel lagere windsnelheden te maken heeft, dan (gemiddeld) de boot op ware grootte.**
2. De snelheid die een modelboot vaart is aanzienlijk minder dan van de boot op ware grootte.

In Afb. 9 is aangegeven het verloop van de windsnelheid boven het aardoppervlak afhankelijk van de terreingesteldheid.

Voor open water rekent men met de blauwe kromme, voor de beschutte gebieden, zoals onze modelvijvers toch vaak zijn, met de rode kromme.

Uit de figuur blijkt duidelijk dat het schip op ware grootte met veel grotere windsnelheden te maken heeft in vergelijking met modelboten, even er van uitgaande, dat we de windsnelheid zoals die opgegeven wordt door het KNMI.

Overigens alle windsnelheden opgegeven door meteorologische instituten hebben betrekking op de referentiehoogte van 10 meter boven het aardoppervlak.

Dat is ook de reden dat in Afb. 9 de windsnelheid op 10 meter hoogte is gesteld op 100 %.

De snelheid van een boot die door het water vaart, wordt sterk bepaald en ook begrensd door de golven die worden opgewekt.

De onder normale omstandigheden te bereiken snelheid wordt bepaald door de voortloopsnelheid van het golfsysteem en daarmee door de lengte van de boot.

Wanneer we een model van een schip maken met een schaalfactor S dan zullen de vaarsnelheden van het model een factor V_s

(wortel S) lager zijn dan van het schip op ware grootte.

De wind die op de zeilen werkt is niet de vrije wind (de ware wind V_w in afb: 11), maar de wind die ontstaat als gevolg van de combinatie van de ware wind, en de eigen scheepssnelheid V_s . Deze wind, de schijnbare wind V_a , heeft een andere grootte en een andere richting dan de ware wind die op de boot zou werken als deze zelf zich niet voortbewoog:

In afb:11 is, voor een bepaald geval, het totale effect weergegeven van het verschil in windsnelheid over de hoogte bij ware grootte en model, en van de invloed van het verschil in vaarsnelheid tussen model en ware grootte.

Ware grootte

In dit geval, het grootte schip bij windkracht 6 m/sec. op 10 meter hoogte, hebben de zeilen van de boot te maken met een windsnelheid V_a van 8,5 m/sec, terwijl het model vaart onder omstandigheden die overeenkomen met een windsnelheid van slechts 4,2 m/sec!

Als gevolg van deze effecten zal ook het

Hellend moment bij het model veel kleiner zijn dan uit onze eerste beschouwing zou volgen

Wanneer we zouden beschikken over de armen van stabiliteit van het model met voldoende nauwkeurigheid na te rekenen, en is ook aan te geven wat er moet gebeuren om de eigenschappen van het model zo dicht mogelijk te brengen bij die van het schip op ware grootte.

lager aan te brengen.

Omdat de precieze gegevens van de grootte van de ballast en de ligging van het gewichtszwaartepunt van het grootte schip niet bekend zijn is het noodzakelijk om weer enkele aannamen te doen: nemen we als uitgangspunt dat het ballastgewicht gelijk is aan 50% van het totale gewicht van de boot en G ligt ter hoogte van de constructielijn dan is uit te rekenen dat G bij het model

12,5 cm omlaag moet om de arm h op de gewenste waarde te brengen en met een eenvoudige momentrekening volgt dan dat het ballastgewicht een zwaartepunt moet hebben dat 30,5 cm ligt onder de constructielijn in plaats van 14,5 cm.

Het betekent dus een aanzienlijk diepere kiel dan het schip op ware grootte.

Andere mogelijkheid voor het vergroten van de stabiliteit is het vergroten van het aandeel van de ballast in het totale scheepsmodel gewicht.

Dat lukt alleen als romp, radiobesturing en tuigage zeer licht uitgevoerd worden.

Bij een ballastpercentage van 50% bij het grootte schip, mag het gewicht van romp+uitrusting dan niet meer bedragen dan $0,5 \times 9,85 \text{ Kg} = 4,925 \text{ Kg}$.

Toch kan een goede bouwer waarschijnlijk een lager totaal gewicht bereiken: geschat ca 3 á 3,5 Kg. Haalbaar zijn.

Dit betekent dat het ballast gewicht zeker 1,5 Kg zwaarder gemaakt kan worden waardoor volstaan kan worden met een minder diepe kiel.

Uit het voorgaande zijn een aantal conclusies te trekken:

- 1 **Het schaaleffect heeft een aanzienlijke invloed op de stabiliteitseigenschappen van modelboten. Hoe groter de schaalfactor hoe groter het (negatieve) effect.**
- 2 Door een aantal fysische wetmatigheden rondom het fenomeen wind en zeilen wordt het probleem tot aanvaarbare grenzen teruggebracht: door een aanvaarbare en realiseerbare verlaging van het zwaartepunt kunnen de stabiliteitseigenschappen van model en ware grootte aan elkaar gelijk gemaakt worden.
- 3 Wanneer een lijnentekening beschikbaar is en wanneer enkele gegevens van rompgewicht en de ballast bekend zijn of met voldoende nauwkeurigheid geschat kunnen worden is het mogelijk (bijvoorbeeld met een computer) de stabiliteit van het model na te rekenen en kan een betrouwbaar ontwerp van een hulpskiel of een dieper stekende kiel worden gemaakt.

Tot slot de vraag of er aanwijzingen te geven zijn over de vereiste relatie tussen zeiloppervlak (hellend moment) en waterverplaatsing (en ballast: oprichtend moment) opdat het bouwen van een model inderdaad leidt tot een succesvol zeilend model. Naarmate de verhouding zeiloppervlak (A) in m²

Gedeeld door waterverplaatsing (gewicht: W) in Kg. Groter is kan men meer problemen verwachten. Voor modellen van 1,20 – 1,30 meter lengte, lijkt een goede aanbeveling dat de verhouding A/W kleiner moet zijn dan 0,10 m²/Kg.

Zeer licht gebouwde M klasse jachten kunnen een wat grotere waarde bereiken, maar de meeste normaal gebouwde schepen zullen daaronder blijven.

Ik hoop dat uit dit artikel duidelijk is geworden dat, maar wat aan klooiën beter niet kan worden gedaan. Veranderingen aan een M klasse schip kunnen rigoureuze gevolgen hebben op het zeil gedrag.

Dit artikel is tot stand gekomen met behulp van een artikel van:

Ir N.T. van Harpen: Zeilen op Schaal

J Baader: Zeilsport

Reinke, Lutjenund Muhs: Yachtbau

Tot zover wat artikelen uit de verschenen Patrijspoorten.

VOOR UW AGENDA

CLUBAVONDEN IN 2008 let op er is een datum gewijzigd in MEI!

Donderdag 6 maart	2008
Donderdag 3 april	2008
Donderdag 8 mei	2008
Donderdag 5 juni	2008
Donderdag 3 juli	2008
Donderdag 7 augustus	2008
Donderdag 4 september	2008
Donderdag 2 oktober	2008
Donderdag 6 november	2008
Donderdag 4 december	2008

Her haalde **OPROEP VAN DE PENNINGMEESTER**

BETALING VAN DE **CONTRIBUTIE 2008** GRAAG **Voor 1 Mei**

OP POSTBANK GIRO 0602094

t.n.v. Penningmeester NVM Afd. Krimpen/Capelle a/d IJssel

NEDERLANDSE VERENIGING VOOR MODELBOUWERS

Afd. Krimpen/Capelle ad IJssel

DE BOOT VOER ? OF DE VOERBOOT ?

- - - (over modelboten en visserslatijn) - - -

Vorig najaar fietste ik ergens in Zeeland langs een beboste wallenkant en ontwaarde plots, op een open plekje aan de betreffende waterplas, een jongeman met zender en een modelbootje welke juist van wal stak.

Ik stopte om het onverwachte tafereel te volgen, want er klopte voor mij iets niet helemaal: het was op een doordeweekse morgen, slecht weer met af en toe een regenbui, een eenzame figuur in camouflagepak: en in dezelfde kleur was zijn bootje.

Nu zijn modelbouwers vaak individualisten, om nog niet te spreken van 'einzalganger' tenzij het om wedstrijdzeilers gaat, maar dit ging toch wel wat ver en spartaans voor een bootjeshobbyist. Enfin, mijn nieuwsgierigheid was gewekt en dus ging ik om een praatje.

Dichterbij gekomen was zijn bootje inmiddels al ver uit de wal geraakt; de plas was er zo'n 100m breed en de rc-bediener gebruikte er zelfs een verrekijktje bij! (hebben modelzeilers dat ook?) En om me heen kijkend begon het me langzaam te dagen wat hier gaande was: hier zat ofwel een modelvaarder die hengelsport bedrijft ofwel een sportvisser die 'botulisme' opgelopen heeft. Want kan zo'n visbankje dan nog voor beide soorten hobbyist gangbaar zijn, 2 uitstaande werphengels duiden onmiskenbaar op de tegenpartij die doorgaans 'rot op hier' uitkraamt of woorden van gelijke strekking, mocht er een verlijerd modelbootje op ZIJN plek dreigen terecht te komen.

Belangstellend stoorde ik hem - met een vriendelijk "mogge! leuk bootje gaat daar....!" - in zijn concentratie op hoe zijn groene bootje daar in de verte zich gedroeg.

Hij groette na een kennelijk spannend moment aldaar, vriendelijk terug en ik wachtte met enige interesse de terugkomst van zijn bootje af, want na kennelijke 'gedane arbeid' aan gene zijde van de plas kwam deze in rechte lijn weer terugvaren.

Steeds duidelijker werd zichtbaar, dat achterop het vierkant uitzierende ding een soort halfronde trommel hing. En het landde aan, werd op het droge getild.

"Kijk", legde de man desgevraagd uit, "hier gaat een kilo voer in, en dat laat ik op een bepaald plekje vallen daar aan de overkant waar de haken van mijn vishengels op de bodem liggen".

"Dat voer trekt dan de karpers aan waar ik op vis".

Aha, dit was dus een soort RC- gemotoriseerde karpervisser!

Enfin,

allerlei uitleg volgde, terwijl hij zijn beide hengel - signaleurs in de gaten hield. Over tactiek, over keuze en ontwikkeling van de visplaats, concurrentie (ook vissers onderling zeggen 'rot op hier'). Ik nam het maar voor lief, want mijn interesse betrof natuurlijk meer dat bootje en hoe of dat dan precies werkte. Het was geen mooi ding, een kant-en-klaar gekocht rechthoekig catamaran - type van plm. 60x40cm naar ik mij herinner. Met minimale voorzieningen daarin (onder een dekluk met handgreep): een motor met vaartregelaar, 1 schroefas met schroef, 1 servo - roer, en ja dan dat kantelbakkie achterop. Daar gebeurde dus iets mee?

Enthousiast liet hij me zien hoe het werkte: met voer erin hing die bak door zijn gewicht uit balans, nog slechts tegengehouden door een palletje wat naar binnen in de romp stak. Aldaar kon dat palletje iets worden teruggetrokken door een arm van de roer servo: mits die vanuit de zender met maximale trim werd bediend. Anders niet.

Dus op het moment van bestemming/doel draait men even een scherpe bocht met maximum trim: en PLOP! het bakje kiept achterwaarts om en alle voer wordt gedropt.

"Inclusief de vishaak met loodgewichtje wat erbovenop lag". Meestal nam hij meteen 2 vislijnen tegelijk mee, sprak hij professioneel. Maar dat kan visserslatijn zijn geweest, dat weet ik niet.

Voor mij was het in ieder geval een amusant nieuwtje, ik had nog nooit eerder gecombineerde Sportvisser - modelbootvaarders gezien. In dit geval dus doelgerichte karpervissers.

Toch iets positiefs, vond ik. Als Sport verbreedert, dan zijn dit toch types die begrip krijgen voor beide werelden. Noem het een kruisbestuiving.

Misschien iets voor de NVM afd. Krimpen/Capelle, naast een zeilclubje ook een karperclubje? Natuurlijk kwam bij mij meteen de vraag al op, hoe dit soort hulpmiddelen binnen de hengelarij dan worden ontvangen, en de meningen blijken daar dus uiterst verdeeld: de 'echte' vissers vinden het maar niks, onsportief, etc. De beoefenaren met een modelbootje kun je echter weinig verwijten, want in wezen doen ze nu in het klein wat de Grote visserij ook al 100 jaar doet: vissen met steeds sterkere motoren. Logisch dus.

Ik denk zelf dat bij voor/tegen meer een generatie - verschil heerst: bij de jongeren moet alles Snel - snel- gemakkelijk tegenwoordig, die hebben minder geduld. Even een uurtje vissen en een beste karper scoren. De oudere generatie gaat niet voor een uurtje, maar voor minimaal een halve dag en bij voorkeur heel vroeg als alles nog stil een maagdelijk is aan de waterkant.

Op mijn Hollandse vraag: "wat kost zo'n bootje nou nog?" weet ik inmiddels zijn antwoord niet meer precies maar het viel me nog tegen zo weet ik nog. 800 euro of zo?

Hij raadde me aan om eens op het internet te kijken, er waren er immers genoeg te koop. Onlangs zocht ik er nog eens naar, in het kader van dit artikelje wat ik nog eens op moest schrijven. Je moet zoeken op VOERBOOT.

Op Marktplaats kreeg ik meer dan 100 hits, te koop. Een levendige handel dus. Met prijzen zo tussen de 350 en 600 euro. Je vindt ze binnen rubriek Watersport, vervolgens Hengelsport. Bijgaand een foto van het type wat ik daar dus in Zeeland aantrof, en wat in eigen kleurtje camouflage was geverfd. Motortje is daar een Graupner 900 torque. Men bood al tot 350 euro, deze vind je bv onder "voerboot Emmen".

Maar je hebt ze zelfs ook met visvinder (in de watersport 'fishfinder' geheten) maar waarbij ik me afvraag hoe ze het signaal van de transducer (onderwater-antenne) overbrengen naar de zender want daar zit het schermpje dan op gemonteerd. Wie het weet mag het zeggen, misschien is het ook voor electroboten interessant om obstakels onderwater tijdig te kunnen detecteren. Handig bij dit soort voerbootjes is wel, dat de zender er zo kan worden ingezet en het geheel vanwege het handvat zo in de auto kan worden gezet. Alsof het een mandje is: hup, karper er ook in ...

Simon W van Marle, lid uit Frankrijk



Nummer 100

Henk Tolhoek

Bij het typen van de kop van dit artikel moest ik opeens denken aan het kleinste kamertje. Men zegt wel eens, ik moet even naar.....

Hopelijk hangt de patrijspoort niet in dat kamertje, daar is ons clubblad toch te goed voor. Er wordt heel veel moeite gedaan om het blad weer uitgeefbaar te maken.

Ik ben in mijn archief gedoken, opzoek naar het eerste exemplaar Patrijspoort No: 1

Dat was maar één velletje gedateerd September 1991.

Doorbladerende door de diverse uitgave zie ik dat er van alles is geschreven. Bij dat alles denk ik wel eens, wat wordt er van gelezen? Wie doet er zijn voordeel mee?

Toen we er aan begonnen om een clubblad uit te geven, heb ik gewaarschuwd dat beginnen geen kunst was, maar volhouden des te moeilijker.

In de loop der jaren zie je steeds de zelfde namen voorbij komen, nog niet eens een hand vol. Hooguit drie.

Dat zal altijd zo blijven, daar ben ik van overtuigd.

Nu ik zelf tot de oudere garde ga behoren, hoop ik dat andere het stokje overnemen. Ik ben er vast van overtuigd dat het zonder tamtam zal gebeuren. Ook in deze computer gestuurde maatschappij zijn er nog leden die hun verantwoordelijkheid nemen en tijd vrij maken voor de club. Terug naar de jaarvergadering van Februari, meestal een avond met een slechte bezetting. Hoewel er bij ons de laatste jaren heel vlotte vergaderingen zijn geweest.

Ook dit keer werden de clubkampioenen van het afgelopen vaarseizoen gehuldigd. Ook hier waren nieuwe namen.

Fred Groeneveld werd kampioen motorboot varen.

Bas Dullaart werd kampioen MM klasse zeilen

Leen boers werd Kampioen M klasse zeilen.

Leen won de trofee voor achtereen volgende maal, dit seizoen zal er alles aan gedaan moeten worden om te voorkomen dat hij hem voor de derde keer gaat winnen.

We moeten voor komen dat het wedstrijd gebeuren een te grote plaats in gaat nemen. Het is in het verleden van de modelvaart geschiedenis, herhaaldelijk voorgekomen dat het wedstrijd element de doodsteek is geweest voor de sfeer en gezelligheid aan de waterkant.

Ik herinner mij dat in de jaren zestig het M klasse zeilen landelijk er door op zijn kont is gegaan. Eind jaren tachtig waren er nog maar twee verenigingen die levensvatbaar waren in Nederland.

Oorzaak: wedstrijden die op het scherps van de scheden werden gevaren, gevolg: ruzie.

Gelukkig zijn er toen mensen geweest die oa stichting "Mini Sail Nederland" in het leven hebben geroepen.

Leden van deze stichting hebben bij hun respectievelijke modelbouwclubs getracht het zeilen weer te stimuleren.

Dat is bij ons goed gelukt, we zijn de club met de meeste zeilers in Nederland.

We moeten er echter op attent zijn dat het zeilen niet gaat overheersen. Ook niet zeilers moeten het gezellig blijven vinden om lid te blijven of te worden.

We zullen alert moeten zijn en blijven en elkaar signalen geven dat er veranderingen gaande zijn binnen onze vereniging.

Nieuwe ideeën aan blijven dragen en zoeken.

Dat is de kurk waarop een vereniging een lang leven kan gaan leiden en kan blijven drijven.

Gelukkig wordt er veel overlegt met elkaar, wat ik zo hoor.

De clubavonden met vast item is een goede gedachte geweest.

Deze avonden zijn goed voor het winterseizoen, in het zomerseizoen gebeurd overleg aan de waterkant en zijn de clubavonden voor lekker bij te kletsen.

Tot de volgende Patrijspoort.

Van de redactie:

We gaan weer proberen wat meer foto's te publiceren in ons clubblad.

Maak van jullie model eens een leuke foto en stuur die naar ons met een kleine beschrijving.

Bedankt.

De Redactie