

Patrijspoort

19^e jaargang november 2009 No108. E-mail: info@nvmkrimpen.nl

VAN DE REDACTIE

“Om een krant op te zetten is niet zo moeilijk maar om het vol te blijven houden dat is veel zwaarder.”

Voor u ligt weer een nieuwe PATRIJSPOORT uw redactie en enkele vaste schrijvers onder de leden hebben het dan toch maar weer voor elkaar gekregen.

Daarnaast is het een verheugend feit dat onze Hoofdredacteur en Voorzitter na een lange tijd van werken, zijn bijdrage aan de economie gestaakt heeft en van zijn welverdiende pensioen geniet en hierdoor nog wat meer tijd heeft. (voor de schrijver dezes duurt het nog wel even plm. 8 maanden)

Uit vreugde hierover heeft uw redacteur zich al op het steiger op de knieën geworpen, maar die foto stond al in de vorige PP.

Al met al gaan we er weer fris tegen aan.

VAN DE VOORZITTER

We gaan proberen vanaf nu om elke maand een Patrijspoort te gaan publiceren.

Afgelopen zondag 25 oktober 2009 was het de laatste vaardag van dit seizoen. De belangstelling was weer overdadig en de tranen schoten mij te kort.

Aanwezigen: Bert Klinge en ondergetekende. Jaap Mul kwam ook nog even langs.

Ik had voor dit jaar meer wedstrijden op de agenda gezet dan vorig jaar. Door elkaar genomen veel belangstelling. Echter nu blijkt dat op de dagen dat het vrij varen is, er geen hond komt. Erg jammer.

Nogmaals een oproep : De container en de roeiboot moeten winterklaar gemaakt worden. Heb op mijn vorig oproep geen reacties gehad dus dan nemen we maar aan dat jullie het wel goed vinden zo.

In dit blad ook de einduitslagen van de wedstrijden en deze staan ook op onze website.

Herman

VOOR UW AGENDA

CLUBAVONDEN IN 2009

Donderdag 1 oktober 2009
Donderdag 5 november 2009
Donderdag 3 december 2009

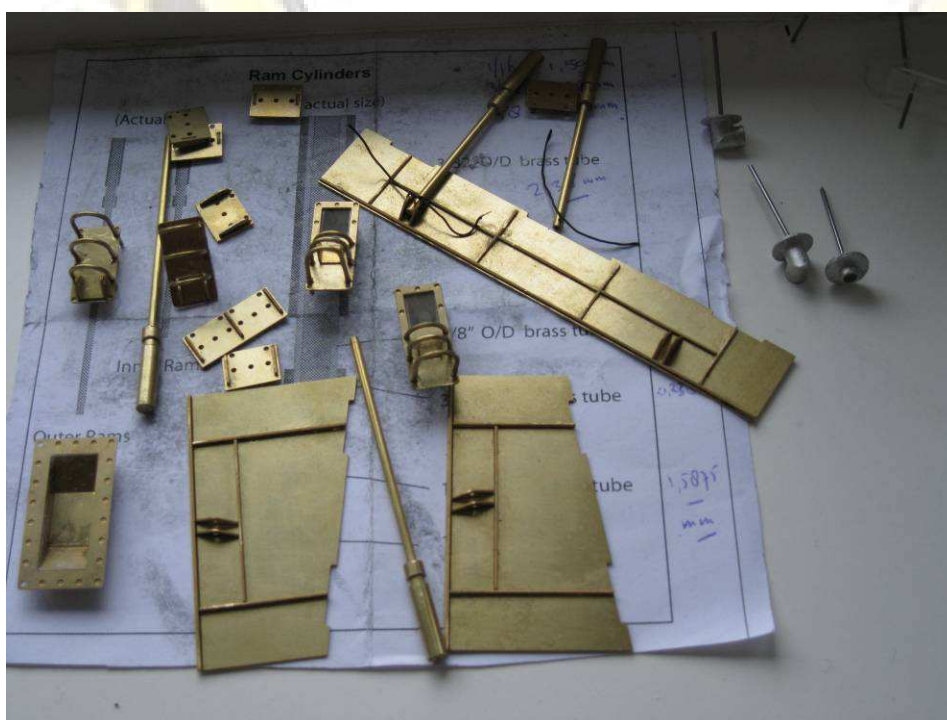
Vriendelijke OPROEP VAN DE PENNINGMEESTER BETALING VAN DE CONTRIBUTIE 2009 €25,00 GRAAG ZSM OP POSTBANK GIRO 0602094

t.n.v. Penningmeester NVM Afd. Krimpen/Capelle a/d IJssel
NEDERLANDSE VERENIGING VOOR MODELBOUWERS
Afd. Krimpen/Capelle ad IJssel
(***U wilt toch geen wanbetaler zijn?***)

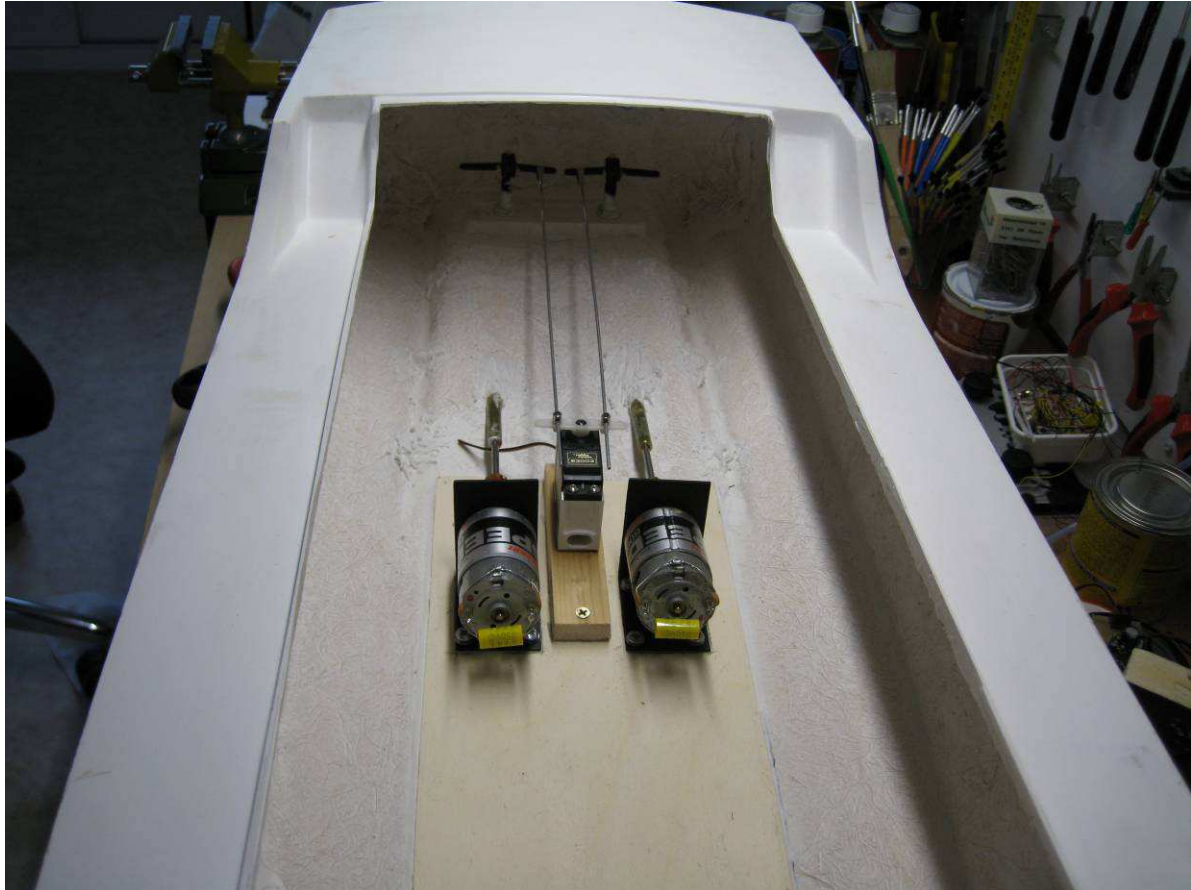
MIJN MODEL

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

Dank zij wat meer vrije tijd, ben ik al weer wat gevorderd. De motoren staan er in en de stuur servo is geplaatst. Ook de boegschroef op zijn plek en getest. Er zit heel wat soldeer en/of lijm werk aan alle onderdelen en het kost veel tijd om te zien waar nu alles precies komt. Dit betekent de foto's bekijken, de tekeningen bestuderen alle onderdelen bij elkaar zien te krijgen en daar waar nodig zelf het een en ander maken. Hier een paar foto's van de vorderingen en het kleine prutswerk.



Figuur 1 De messing onderdelen voor de stabilisatoren die aan de achterzijde moeten komen



Figuur 2 de motoren en stuurservo op zijn plek



Figuur 3 Mijn werkplek - is weer veel te vol

DE ULTRA, ONDERGANG VAN DUIJS SLAGSCHIP deel 3

Toch moesten de Britse experts bijna het hel jaar 1942 over de inhoud van het Kriegsmarine-radioverkeer weer in het duister tasten. Maar op het moment dat dit relaas begint, beschikte Bletchley Park al weer geruime tijd over een aantal van de vijandelijke vlootcodes. Kopstukken als de latere Cambridge-geschiedenis professor Hinsley hadden zich in de Naval Section van Bletchley Park geheel in de Kriegsmarine geheimen ingewerkt. En het door de luisterdienst opgevangen bevel tot operatie oostfront kon dan ook nauwelijks 9 uur later in Bletchley Park worden ontcijferd Naval Section stuurde het bericht in klare taal door naar het operationele inlichtingen centrum van de Britse marine. Dat was om 00.25 uur tweede kerstdag. Vandaar werd de boodschap verzonden naar het in de Noordelijke IJszee opererende Britse smaldeel: nummer 1 op westelijke koers tussen Bereneiland en smaldeel 2 op oostelijke koers tussen IJsland en de Noordkaap. Smaldeel 1 onder Admiraal Burnett en Smaldeel 2 onder Admiraal Fraser moesten bescherming geven aan twee konvooien: een volgeladen op weg naar Moermansk en het ander leeg op de terugweg naar huis. De boodschap bevatte de letters ZI/ZTPG wat betekend "afgeluisterd vijandelijk bericht/geheim/dringend". En werd naar de beide bevelhebbers doorgeseind onder de vermelding ULTRA. De weinigen die dit soort berichten onder ogen kregen wisten dat zij ingewijd waren in een van de kostbaarste geheimen van de oorlog. Pas in 1974 is dit geheim aan de openbaarheid prijsgegeven.

Wordt vervolgd DG

Nieuw lid

Wij heten welkom als nieuw lid:

J.J. Buijense
Snippendreef 12
2821 WB Stolwijk

Bij deze van harte welkom in onze vereniging en we vertrouwen er op dat je snel je weg zult vinden binnen onze vereniging

Het Bestuur

Nogmaals met het oog op de komende winter een artikel dat zijn nut heeft bewezen!
Zorg voor GOED geladen en ONDERHOUDEN accu's (red)

" DE ACCU ALS ENERGIEBRON " (door Henk Tolhoek)

IN DE MODELBOUW SPEELT DE ACCU EEN BELANGRIJKE ROL. HIJ VERZORGT DE ENERGIE DIE WIJ NODIG HEBBEN OM ONS MODEL TE LATEN BEWEGEN. WIJ GAAN NIET IN OP DE SAMENSTELLING OF INWENDIGE WERKING VAN DIT STUKJE VERNUFT. ER ZIJN TWEE GROEPEN ACCU'S DIE WEL WORDEN AANGEDUIDT ALS

" NATTE "EN" DROGE "

DE ACCU: IN EEN NATTE ACCU ZIT EEN ZURE VLOEISTOF EN DEZE DAMPT UIT. DEZE DAMP IS Z E E R SCHADELIJK VOOR DE ELEKTRONICA IN ONS MODEL.



"DROGE" ACCU'S ZIJN ER IN DIVERSE VORMEN, SAMENSTELLINGEN EN CAPACITEITEN. DE VORM IS BELANGRIJK VOOR DE INBOUW IN ONS MODEL. DE SAMENSTELLING IS BELANGRIJK V001' DE EIS DIE WIJ HIER AAN STELLEN. DE CAPACITEIT IS BELANGRIJK VOOR DE LENGTE VAN DE TIJD WAARMEE WIJ MET ONS MODEL KUNNEN WERKEN (SPELEN). DE CAPACITEIT WORDT BEPAALD DOOR DE SPANNING EN DE STROOM DIE DE ACCU KAN LEVEREN GEDURENDE EEN BEPAALDE TIJD.

STEL: IK WIL MET MIJN MODEL 5 UUR KUNNEN VAREN. IN MIJN MODEL ZIT EEN MOTOR VAN 12V (VOLT) EN DIE GEBRUIKT BIJ VOL UIT DRAAI 2A(AMPERE). DAT WIL DUS ZEGGEN NA 5 UUR VAREN HEBBEN WIJ 10 A GEBRUIKT. WIJ ZULLEN DAN EEN ACCU MOETEN HEBBEN VAN 12V -12 Ah (12 VOLT EN 12 AMPERE UUR). WIJ HEBBEN DUS MEER CAPACITEIT NODIG DAN UITGEREKEND. DIT KOMT OMDAT EEN ACCU MET EEN RENDEMENT VAN 100 % NIET BESTAAT. EEN GOEDE ACCU HEEFT EEN RENDEMENT VAN PLUSMINUS 80 %. EEN ACCU VAN 12 Ah IS EEN VRIJ GROOT DING EN VEREIST NOG AL WAT RUIMTE IN ONS MODEL. WIJ KUNNEN DE VOLGENDE. TOEPASSING DAAR VOOR GAAN AANWENDEN: WIJ SCHAKELEN EEN AANTAL KLEINERE ACCU'S PARALLEL (DUS NAAST ELKAAR). ALLE MIN-POLEN AAN ELKAAR EN ALLE PLUS-POLEN AAN ELKAAR. HIERDOOR BLIJFT DE SPANNING GELIJK EN KUNNEN WIJ DE AMPERE-UREN BIJ ELKAAR OPTELLEN. WANNEER WIJ DE ACCU'S IN SERIE SCHAKELEN (DUS ACHTER ELKAAR), DE MIN-POOL AAN DE PLUS-POOL VAN DE ANDERE ACCU, DAN BLIJFT DE CAPACITEIT GELIJK AAN DE CAPACITEITEN VAN DE KLEINSTE ACCU. MAAR: SPANNINGEN MOGEN WIJ OPTELLEN EN DUS TWEE ACCU'S VAN 6 VOLT IN SERIE MAAKT 12 VOLT. EEN ACCU HEEFT NOG EEN VOORDEEL: WIJ KUNNEN DE ACCU WANNEER DEZE LEEG IS, WEER MET EEN ACCU-LADER OPLADEN. EEN ACCU-LADER IS EEN STUK ELECTRONICA DAT VAN 220V EEN REGELBARE GELIJKSTROOM PRODUCEERT.

EEN ACCU WORDT GELADEN MET EEN STROOM DIE GELIJK IS AAN 1/10 DEEL VAN DE CAPACITEIT. DUS : ONZE ACCU VAN 12V-12Ah WORDT GELADEN MET EEN LAADSTROOM VAN $12/10 = 1,2$ AMPERE. WIJ MOETEN OOK DE TIJD IN DE GATEN HOUDEN , WANT VOL IS VOL !!! OOK HIER HEEFT HET RENDEMENT ZIJN INVLOED. REKENKUNDIG ZOU ONZE ACCU NA

10 UUR VOL ZIJN , MAAR ALS VUISTREGEL HOUDT MEN EEN LAADTIJD VAN 14 UUR AAN.

IN VEEL MODELLEN WORDT GEWERKT MET NIKKEL-CADMIUM ACCU'S. DEZE ACCU'S WORDEN OPGEBOUWD UIT CELLEN WELKE 1,2 V LEVEREN. DE CAPACITEIT KAN VARIEREN VAN 50 mA TOT 0,5 AMPERE. DOOR DEZE CELLEN DUS IN SERIE EN PARALLEL TE SCHAKELLEN , KAN MEN AAN DE GEWENSTE ACCU KOMEN.

DIT SOORT ACCU VEREIST EEN ZORGVULDIG. BEHANDELING !!!

LAAT-EEN-NIKKEL-CADMIUM-ACCU-NOOIT-LEEG LIGGEN !!!!! HIJ VERNIETIGT DAN ZICHZELF.

OOK TE VEEL LADING HEEFT TOT GEVOLG: DAT HIJ KAN EXPLODEREN!

HET BESTE RESULTAAT WORDT VERKREGEN ALS MEN DE **DRUPPELLADING** TOEPAST.

WIST U DAT?

Iedereen heeft het wel eens mee gemaakt, je gooit je geld in een frisdranken automaat en er komt niets uit. Sommigen lopen na wat gemopper gewoon weg. Maar niet iedereen enkelen reageert zo soms verkoopt men het apparaat een paar rammen of trappen. De driftige gaan er aan schudden en dat kan je beter laten, gemiddeld overlijden er 3 mensen wereldwijd per jaar door omvallende frisdrankautomaten anderen raken zwaargewond. Zij die het na konden vertellen stonden verbaasd van het gewicht van zo'n ding. Het blijkt dat de gemiddelde automaat 500 Kg weegt maar door de opgestapelde blikjes wordt hij topzwaar. Is hij eenmaal uit zijn evenwicht houdt niets hem nog tegen. Gelukkig hebben wij een koelbox aan de waterkant.



DG

Het zeilschip trimmen bij hoge golven.

Tom

Koornhof

Bij de zeilwedstrijd op 7 December 2003 te Zoetermeer (Boterletterrace) stond er een wind waar je met je B zeil goed kon zeilen Er waren zeilers die zeer moeilijk overstag konden komen, door de golven, ook de zeilers van onze Afdeling Krimpen/Capelle.

Het was nieuw varen op zo groot water, maar het was wel goed te doen.

Je moet een paar maatregelen nemen

1° De besturing moet droog blijven [dus alles water dicht]

2° De boot moet je laten lopen en niet te hoog zeilen tegen de wind



3^o Zorg dat je niet met een te hoog zeil vaart.

4^o Het zeil niet te vlak zetten [bollig er goed in zetten, bollig betekent kracht in de zeilen]

5^o Het roer bij het overstag gaan niet ineens dwars zetten [roer dwars betekend remmen, en met zeer weinig snelheid door het water kan je niet sturen]

Ik heb hier een aantal punten neer gezet en deze ga ik op volgorde beschrijven. Deze kan je dan uitproberen, bij mij lukt het, dus bij jullie ook. Daar zal ik aan de waterkant een beetje op hameren want ik vindt dat je niet de mindere behoeft te zijn, want we hebben goede rompen.

Wanneer ik aan de waterkant aanwezig ben, gewoon vragen hoe het moet.

1^o Waterdicht dat is zeer belangrijk je radio spullen kunnen nat worden en dat geeft storing en storing is in 80% uitvallen, en de boot op halen met de roeiboot.

De ontvanger moet zeker droog blijven, in een radiopot doen met de batterij of wat ook wel wordt gedaan een condoom gebruiken, even naar de drogist en vragen naar de maat, voor mijn ontvanger.

Ook water in de romp is niet goed, is de boot zeer licht gebouwd, dan is twee ons water ballast om mee nemen, en water zit dan ook nog aan de verkeerde kant, aan

Lijzijde, dus nog meer helling van de romp.

Na elke wedstrijd, als de boot het water uitkomt, kijken of er water in de romp zit.

Er zijn personen die zeggen mijn boot is water dicht en kijken dan wel na een paar wedstrijden.

Zeggen dan tegen een ander, hij zeilt niet zo lekker als in het begin.

Gek hè!! er zit gewoon een paar ons water in en dat moet mee genomen worden, elk gewicht is te veel [DIT IS EEN OVERBODIG GEBEUREN.]

Dus goed kijken dat de romp dicht is.

2^o Het zeilen met weinig wind, dus geen golven, is heel anders dan windkracht 4.

En zeker op een groot zeilwater.

Je kunt veel wind hebben bij ons op de vijver, dan staan er geen golven, daar heb je de meeste last van de windvlagen die overal vandaan komen.

Op een grootwater komen er golven bij die tegen de 30 cm hoog kunnen zijn, maar bij een golf zit ook een dal [diepte] dan gaat de romp al snel 40 a 50 cm op en neer.

En tegen golven zeilen geeft een weerstand, dus een rem beweging , hierdoor moet het zeil meer kracht zetten om de romp door de golven te krijgen.

Iets lager aan de wind de zeilen en niet laten killen, FOK mag niet klapperen.

De zeilen niet te strak zetten met de schoot, zodat het zeil niet in het midden staat, maar een kleine cm naar buiten.
Meer druk in de zeilen is meer kracht.

Afstellen komt bij windkracht 4

3° Bij te veel wind een lager zeil op de boot zetten, zodat de boot niet te grote hellingshoek heeft .

Te veel hellingshoek geeft verlies op de rompsnelheid en snelheid hebben we nodig om vooruit te komen en te kunnen sturen .

Voorals je voor de wind zeilt, gaat het gewoon mis, uit het roer lopen, DUIKEN .

De boot is niet meer onder controle houden de kans op schade is gewoon groot.

Een keer duiken is niet erg, maar constant is niet goed.

Bij aan de wind zeilen gaat de romp gewoon te scheef en is dan ook moeilijk te sturen.

Dit moet je gewoon uit proberen, ga eens naar de surfplas als het stormt, bekijk het of je het aan durft om te gaan zeilen.

Jaren geleden kwam ik aan de waterkant met een zeiltje van 110 cm hoog, collega zeilers stonden te lachen, maar nu hebben de zeilers die internationaal zeilen gewoon zo'n zeiltje erbij

Mijn zeilpakket bestaat uit 6 stuks zeilen. Die ik bij grote wedstrijden meeneem, dat zijn

2 swing A èèn van normaal zeildoek en èèn van zeer licht doek, 215 cm hoog.

1 swing of gewoon zeil, dit ben ik nog aan het uitzoeken wat het beste zeilt van 1850 cm hoog.

En drie gewone zeilen van 1650 cm hoog
1350 cm hoog
1150 cm hoog

Ik zelf ben van mening dat een C tuig een standaard moet zijn, de druk in een swing is veel hoger voor de wind dan van een standaard zeil. Hierdoor meer kans op duiken voor de wind.

Een standaard zeil heeft als voordeel dat de fok een trekkende beweging maakt, schuin naar boven als men voor de wind zeilt.

Dit kan je zien, houdt een swingzeil dwars, de fok staat plat. Bij een standaardtuig staat de fok aan dek vast, schuin naar de mast.

De fok heeft dan een trekkracht schuin naar boven, waar door het voorschip om hoog wordt getrokken dus uit het water.

4° Het zetten van het zeil.

Nooit te vlak zetten, hier krijg je met de jaren meer ervaring mee.

Je hebt twee soorten water, nu zitten er te denken, maar het is gewoon zo je kunt b.v een windkracht hebben van 5 BF op de plas (Olmput) waar wij zeilen, met kleine golven, gaat de romp gemakkelijk door het water, en hoeft niet te veel kracht te hebben om daar door te komen .

Maar als je 5 BF hebt op een plas waar de boterletter wedstrijd is gehouden, staan er golven van +/- 40 cm dan moet het zeil veel meer kracht zetten om de romp tegen de golven in te zeilen.

Kijk, de meeste van ons hebben een swing B, daarvoor zal ik nu zoveel mogelijk gegevens op een rijtje zetten.

1° De mast zet je altijd naar zeil [het zeil is naar de mast gemaakt]

Het voorlijk van het grootzeil zet je strak. [beschaafd niet met geweld]

2° Het achterstag ga je door halen zodat het voorlijk langs de mast loopt

3° Het achter lijk aanhalen zodat er een ronding in komt van 40 mm tot 50 mm ten opzichte van het achterstag dit is de max. ruimte

4° In het onderlijk komt een ronding in van 20 mm tot 30 mm te zitten

Het grootzeil staat.

Nu de fok:

1 Voorstag strak [goed strak]

2 Het voorlijk fok zo strak zetten dat deze goed vast zit [bekijken]

3 Met de fok ontspanner [het draadje waar je de spanning van het achter lijk fok mee instelt] de fok het achterlijk laten lozen ook weer zo dat de lozing op 75% van de lengte achter lijk begint en dat +/- 20 mm/30 mm max

4 De ruimte tussen mast en fok boom de bekende twee vingers die ik maar aan geeft bij iedereen dat is ongeveer 40 mm

5 De onderlijk ronding dat moet 10 mm zijn .

Nu de mast op het schip, deze nooit naar voren laten staan, dat is altijd fout, minstens recht op de waterlijn.

Niet recht op de boot want de romp is aan het voorschip hoger dan aan het achterschip.

Zij die mijn boot kennen, hebben gezien dat ik blokjes heb, waar mijn mast aan dek in draait

Deze blokjes hebben verschillende afstanden naar het voorschip, daardoor kan de mast wat naar voren of naar achter hellen. Dat is in het blokje maar een paar mm maar aan de top gaat het om cm.

Het komt er op aan hoe ga je de mast zetten, altijd een kleinstukje achterover laten hellen, maar hoeveel? dat is ervaring met je boot.

Het moet niet zo zijn, dat hij constant blijft oploeven naar de wind.

6 Het belangrijkste van alles is, HET STUREN VAN DE BOOT

Kijk, een bocht nemen gaat wel door het roer gelijk dwars te zetten, maar het verliest veel snelheid

Probeer maar eens met een fiets een bocht nemen door het stuur er dwars te zetten.

Je gaat gelijk op je ?????? je weet wel en remt goed af .

Dit geldt onder alle omstandigheden GELEIDELIJK STUREN , ook met weinig wind.

Dit doe je ook met modelvaren van motorschepen .

Dus als je gewoon overstag gaat, de stuurknuppel eerst een klein stukje, daarna verder, de romp remt dan niet gelijk af.

Probeer het maar bij weinig wind, het gaat om de meters dat het schip zijn vaart blijft houden.

Bij golven gaat het wat anders, vooral bij veel wind, de boot laten lopen met snelheid, langzaam op loeven, hij gaat naar de wind toe en op het laatst meer roeruitslag geven.

Oppassen, als er een windvlaag komt, dat remt ook zeer veel, maar dat is vooruit kijken.

Het aantal tips wat ik nu heb gegeven, wil niet zeggen dat het gelijk goed gaat.

Maar het zal wel helpen, door veel te zeilen krijg je steeds meer ervaring.

De volgen de keer zal ik proberen om wat papier te zetten over het regels van het zeilen maar dat kan op een aantal manieren worden uit gelegd en is een beetje zware kost .

(Red.: Was al een keer geplaatst maar is weer nodig voor onze zeilers)

Van de Wedstrijdleiding

Het vaarseizoen 2009 zit er weer op!

Terug kijkend over het afgelopen vaarseizoen kan niet anders geconcludeerd worden dan dat het een prachtig seizoen is geweest voor de diverse wedstrijden. Alle geplande wedstrijden zijn ook daadwerkelijk gevaren op de daarvoor ingeroosterde dagen en nagenoeg alle wedstrijden zijn tot het gebruikelijke



eindtijdstop door gegaan.

Het weer is ons gunstig gezind geweest dit jaar. Laten we hopen dat we volgend jaar weer zo'n pracht seizoen krijgen.

In zowel de Marblehead klasse als de Micro Magic klasse zijn 8 wedstrijden gevaren. Bij het motorboot parcoursvaren zijn er 5 wedstrijden gevaren. Al met al een druk seizoen, waarbij het belangrijk was om de kalender goed in de gaten te houden om een wedstrijd te missen!

Op de website van de vereniging zijn alle individuele uitslagen van de wedstrijden van dit seizoen (en de voorgaande 3 jaren) te bekijken op <http://www.nvmkrimpen.nl/uitslagen.asp>.

Omdat niet alle leden over een internet verbinding beschikken, volgt hier een overzicht van het eindklassement in de diverse klassen.

Zeilen – Marblehead Klasse

#	Schipper	Totaal	5 apr	3 mei	24 mei	28 jun	9 aug (SR)	23 aug	20 sep	18 okt
1	Innemee,Rob	15	17*DNC	17*DNC	2	3	1	3	3	3
2	Hoffman,Theo	20	17*DNC	2	7*	4	3	2	5	4
3	Sijl,Piet	23.5	4	17*DNC	5.5	2	17*DNC	1	6	5
4	van den Dool,Herman	35	5	10*	17*DNC	7	2	7	7	7
5	Tekke,Jaap	37	17*DNC	3	4	8	17*DNC	5	11	6
6	de Bode,Gijs	37.5	3	6	5.5	17*DNC	17*DNC	6	9	8
7	Boers,Leen	39	2	1	17*DNC	17*DNC	17 DNC	17 DNC	1	1
8	Koornhof,Tom	39	1	17*DNC	1	1	17*DNC	17 DNC	17 DNC	2
9	Dullaart,Bas	41	6	7	3	17*DNC	17*DNC	4	4	17 DNC
10	Bunte,Willem	46	7	5	17*DNC	10	6	10	8	17*DNC
11	Tolhoek,Henk	56	17*DNC	4	9	17*DNC	4	9	13	17 DNC
12	des Bouvries,Wim	57	8	17*DNC	17*DNC	9	5	8	10	17 DNC
13	Heikoop,Gerrit	60	17*DNC	17*DNC	10	11	7	11	12	9
14	Eldert,Zandijk	69	17*DNC	17*DNC	11	5	17 DNC	17 DNC	2	17 DNC
15	Mul,Jaap	74	17*DNC	9	8	6	17*DNC	17 DNC	17 DNC	17 DNC
16	van Leeuwen,Bas	93	17*DNC	8	17*DNC	17 DNC	17 DNC	17 DNC	17 DNC	17 DNC

* = Aftrek

DNC = Niet deelgenomen

Zeilen – Micro Magic Klasse

#	Schipper	Totaal	26 apr	17 mei	14 jun	5 jul	26 jul	16 aug	13 sep	11 okt
1	Dullaart,Bas	12	1	2	4*	1	4	1	5*	3
2	Zandijk,Eldert	19	11*DNC	1	2.5	11*DNC	2.5	11 DNC	1	1
3	Koornhof,Tom	24	2	3	2.5	11*DNC	2.5	11*DNC	3	11 DNC
4	van den Dool,Herman	24.5	3	7*	5	4	5	3	6*	4.5
5	Tekke,Jaap	26.5	4	4	7*	2	7*	5	7	4.5
6	Sijl,Piet	27	7	11*DNC	6	11*DNC	6	2	4	2
7	Heikoop,Gerrit	36	5	6	8*	3	8*	6	8	8
8	Boers,Leen	37	11*DNC	11*DNC	1	11 DNC	1	11 DNC	2	11 DNC
9	Tolhoek,Henk	40	8	5	11*DNC	5	11*DNC	4	11 DNC	7
10	de Bode,Gijs	56	6	11*DNC	11*DNC	11 DNC	11 DNC	11 DNC	11 DNC	6

* = Aftrek

DNC = Niet deelgenomen

Motorboot Parcoursvaren

#	Schipper	Schip	Totaal	26 apr	07 jun	19 jul	30 aug	27 sep
1	Tolhoek, Henk	Henk's Craft	180	30	25	35	65	25
2	Hoffman, Theo	Zwarte Zee	185	15	30	30	30	80
3	Groeneveld, Fred	Dusseldorf	335	55	45	45	65	125
4	van der Dool, Herman	Gry Maritha	545	50	70	70	DNC	160
5	des Bouvrie, Wim	Liberty	545	DNC	70	70	140	195
6	van Leeuwen, Bas	Rijkspolitie	570	DNC	85	85	DNC	135
7	Sijl, Piet	Goedkoop	570	DNC	45	45	DNC	DNC
8	Nederlof, Bart	Simone	670	DNC	DNC	DNC	55	DNC
9	Nederlof, Dennis	Paula III	690	DNC	DNC	DNC	75	DNC
10	Heikoop, Gerrit	Containerboot	770	60	150	160	DNC	205
11	Groenendijk, Dick	Karl	800	DNC	DNC	DNC	185	DNC

DNC = Niet deelgenomen (dagmaximum + 10)

Aangeboden:

- 1) Zeilboot M Klasse (ex Aad Banis) met zender 35Mhz – Futaba F14
Ieder die een bod wil uitbrengen – stuur mij een mailtje.
- 2) Bert Klinge heeft een aardige hoeveelheid schakelaars
Die van zijn treinbaan komen. Heb je interesse. Neem contact met hem op.
- 3) Herman vd Dool heeft 2 nieuwe messing schroeven. Merk Raboesch
55 cm diameter - 4 blads en draad M4.
Wie biedt ! ?

Hebben jullie iets in de verkoop – laat het ons weten en dan zetten wij het in het clubblad.