



Nummer 1 juli 2016

Nifelje

Clubblad van de Multi Modelbouwgroep Fryslân



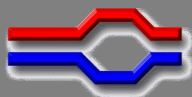
Een nieuw clubblad !!!!!

Een dagje Dortmund

Evenementenkalender

Nifelje

Nummer 1 Juni 2016



Nifelje is een gratis uitgave van de Multi Modelbouwgroep Fryslân en verschijnt 4 maal per jaar.

Redactie:

Edwin Freekenhorst

Eindredactie:

Edwin Freekenhorst

Redactie adres:

MMF p/a Monnikenweg 34

8806 KZ Achlum

email: edwin.efox@hetnet.nl

Omslagfoto:

Model: Delta

Bouwer: Edwin Freekenhorst

Foto: Edwin Freekenhorst

De MMF op het Web:

www.mmfryslan.nl

Inhoud

Van de voorzitter	3
Kanalen en Frequenties	5
Ut Fryslân	8
Redactioneel	14
Evenementkalender 2015	14
Sponsorpagina.	15

Kopij voor de eerstvolgende uitgave van "Nifelje" dient uiterlijk 1 September in het bezit van de redactie te zijn.

Een nieuw clubblad!

door Edwin Freekenhorst

Beste leden van de MMF

Het is dan toch gelukt. Eindelijk. De MMF heeft een heus clubblad. Hoera ! Hoera ! Hoera !

Maandenlang werd ik er dagelijks gebeld, kreeg stapels brieven, waaronder menig dreigbrief, met de vraag waar het clubblad nu bleef.

En nu is het er dan eindelijk. Kan ik mijn lijfwachten ontslaan. Werd toch iets te kostbaar,

Er is een flinke tijd naar de naam gezocht, er zijn enquêtes gehouden, externe consulten werden aangeschreven, maar het wilde niet echt lukken om een geschikte naam te vinden.

Uiteindelijk was ook de uitslag van de stemronde niet beslissend. Vier stemmen voor Multi Modelbouw Varia en 4 stemmen voor Twirre. Een veelgehoorde klacht was dat er maar uit zo weinig fryske namen kon worden gekozen.

Het was dus gelijkspel. Ik ben heel democratisch ingesteld dus ik vind het belangrijk dat er gestemd kan worden. De uitslag kan vervolgens in de jiskefet. En als hoofdredacteur kan ik dat dus doen om daarna zelf een naam verzinnen. Twirre vond ik wel een mooie naam, maar het verband met modelbouw is niet echt aanwezig. Twirre was bedoeld als metafoor (ja ik gebruik graag moeilijke woorden, daar moeten jullie maar aan wennen). Twirre staat voor een wervelwind die alles van modelbouw opzuigt in het clubblad. Ik hoop dat ik dat een beetje duidelijk uitgelegd heb, want zelf begrijp ik er niks van.

Nu bedacht ik mij opeens een fraai Frysk wurd dat ik veel meer van toepassing vond: “Nifelje”. Dat betekent simpelweg “knutselen”. Of we nu met boten, treinen, meccano, helikopters, vrachtauto’s zijn, we zijn gewoon aan het knutselen.

Briljant.

(Ik vind mezelf al gauw erg briljant, maar dat komt natuurlijk omdat dat ook zo is).

De prijs van €500,- die verbonden was aan het verzinnen van de naam van het clubblad gaat nu natuurlijk naar mij toe. Eerlijk is eerlijk.

Goed, de naam is er. Nu de inhoud nog. Aangezien “Nifelje” een clubblad is wat voor en door de leden van de MMF gemaakt wordt, kan iedereen een stukje insturen. Details zijn op pagina 2 te vinden. Dat is de colofon (weer een moeilijk woord).

Dus aarzel niet een stuur zoveel mogelijk kopij in. Dit kan gaan over wat je beleeft op een vaardag, een verslag van een evenement, een modelbouw tips, een bouwverslag etcetera, enzovoort.

“Nifelje” wordt op dit moment als PDF bestand aangeleverd en als “e-book”, een elektrisch boekje dus. Ik ben nog bezig om het formaat geschikt te krijgen voor e-readers zodat het op b.v. tablets, mobiele telefoons, iMac’s etc gelezen kan worden.

Ook is de bedoeling dat het clubblad via de MMF website beschikbaar gemaakt wordt. Zal in HTML 5 moeten Machiel. (Het clubblad zit ook boordevol met cryptische berichten. Vind ik leuk)

De bedoeling is dat er steeds een ander model op de omslag komt te staan. Dus als er leden zijn die hun model hier willen

zien, ik ben gaarne bereid om steekpenning aan te nemen.

Uiteraard zijn commentaar, opmerkingen, suggesties en vooral lof zeer welkom.

Veel leesplezier !

Met vriendelijke groet,

Edwin Freekenhorst

Hoofdredacteur van "Nifelje"

Damwâld

Door Edwin Freekenhorst

Ook dit jaar was de MMF groep uitgenodigd om het winkelcentrum van Damwâld te verrijken met hun aanwezigheid. Om 08:00 was de harde kern alweer aanwezig. De eerste twee uur waren vooral besteed aan het opbouwen en neerzetten van onze stand.

Het viel me op dat een aantal leden wel heel veel belangstelling hadden voor de DA drogisterij tegenover onze stand. Vooral Joop stond langdurig met zijn neus tegen de ruit aangedrukt naar binnen te kijken. Eerst dacht ik dat er een mooie aanbieding was voor de scheerzeep of de "old spice" aftershave. Ik had zelf al een paar keer gekeken maar kon niets vinden. Tenslotte heb ik het maar aan de verkoopster gevraagd, maar zij vertelde dat er geen bijzondere aanbiedingen waren. Wel vroeg ze me of ik ervoor wilde zorgen dat die mannen niet meer tegen de winkelruit aan stonden te hijgen. Het glas besloeg ervan en de klanten werden er ook wel een beetje bang van.

Inmiddels kwam er steeds meer belangstelling van het winkelende publiek. Er werden veel vragen gesteld en vooral de wat oudere bezoekers vertelden over hun ervaring met schepen in vervlogen tijden. Vaak leuk om die verhalen te horen.



Intussen was de automatische deur defect geraakt, want die bleef openstaan. Omdat het nog maar februari was, werd het veel te koud. Maar goed, wij zijn modelbouwers dus schroomden we niet om het probleem met de deur eens nader te onderzoeken. Samen met Ruurd, Ronald en Machiel begon de probleemanalyse. Allereerst werd er op alle knoppen gedrukt die we maar konden vinden. Op een gegeven moment sloot de deur. Maar hij ging niet meer open. Dat was ook niet echt de bedoeling. Nog maar op wat knoppen gedrukt. Deur weer open. Vervelend was dat er steeds winkelend publiek naar binnen wilde en dat verstoorde onze werkzaamheden. Gelukkig greep Machiel in. Als een politieagent stelde hij zich op en sommeerde de mensen om buiten te blijven. Enigszins angstig volgden de mensen het bevel op. Uiteindelijk hadden we de juiste knop gevonden en de deur deed weer wat hij moest doen.

Er was best veel belangstelling van het publiek en kunnen we op wederomeen geslaagde presentatie terugkijken.

Een dagje Dortmund

Door Edwin Freekenhorst

Op 22 april was het eindelijk weer zover. Een tochtje naar het Mekka van de modelbouw, de Intermodellbau Dortmund.

8 leden hadden zich aangemeld:

Jaap, Joop, Ronald, Willem, Alle-Willem, Ate, Riek en Edwin.

Ik had een busje voor 9 personen gehuurd en was om 06:00 in Harlingen om de bus op te halen. Ik had om 06:15 bij Joop afgesproken, waar ook Ronald en Rienk zouden zijn. Ronald kwam er net aangefietst, maar Joop was er niet. Het bleek dat Rienk problemen had met zijn brommertje en Joop was hem gaan halen. Om 06:20 kwam Joop als ware hij Max Verstappen, de hoek om gescheurd. Uiteindelijk hadden we iedereen redelijk op tijd opgehaald en dus op naar Dortmund. Daar kwamen we rond 10 uur aan.



Eerst maar een bakje koffie gaan doen. Nou...8 koffie....daar hadden ze niet op gerekend. De machine was ongelofelijk traag en moest na drie bakjes al weer bijgevuld worden.

Na de koffie op pad.

Ik vind het altijd weer fantastisch om daar rond te lopen. Er is heel erg veel te zien en ik krijg altijd weer de kriebels om iets nieuws te gaan bouwen. Die kriebels heb ik deze keer weten te onderdrukken, want mijn zolder staat inmiddels tot de nok toe vol met onafgemaakte bouwprojecten.

Om 16:00 kwamen we weer bij elkaar op de afgesproken plek en begonnen we aan de terugreis. In het plaatsje Twist, op de grens met Nederland, stopten we bij "Kiek in de Pan". Een bijzonder aangenaam wegrestaurant. Daar hebben we lekker gegeten en wat gedronken.



Toen het laatste stukje rijden. Iedereen afgezet en toen moest ik de bus nog aftanken. Tja, ik had er niet aan gedacht om te

kijken waar de vulopening zat. In ieder geval niet achteraan zoals bij de meeste auto's....Ben ik nog bijna een half uur in het donker aan het zoeken geweest naar de tankdop..... Die was wel heel erg mooi weggewerkt. Uiteindelijk gevonden en rond middernacht was ik weer thuis. Wederom een bijzonder gezellige en geslaagde dag. Nu weer een heel jaar wachten tot de volgende intermodellbau....

Navigatielichten op schepen (deel 1)

door Herman Unger, oud kapitein Shell Tankers

Als men een fraai scheepsmodel heeft gemaakt en men wil dit stukje huisvlijt ook uitrusten met de voorgeschreven verlichting, dan wordt de werkelijkheid in vele gevallen de nek omgedraaid omdat men niet op de hoogte is hoe het nu eigenlijk moet.

Om dit probleem de wereld uit te helpen eerst eens een stukje geschiedenis hoe het een en ander is ontstaan.

Er varen al eeuwen lang schepen op zee en binnenwateren. De elektriciteit was toen nog lang niet uitgevonden dus hoe deed men dat als het donker werd? Men was toen nog verstandig en op de binnenwateren stopten ze als de zon onder ging en maakte men ergens vast. Op zee was dit wat moeilijker dus werd 's nachts zeil geminderd want ook klippen en lage eilanden waren niet te zien. Verlichte boeien en vuurtorens stonden nog op de tekentafel. Ook het aantal schepen wat oceanen bevoer was beperkt. Als men met wat dichterbij kwam werd het wel verstandiger geacht om een ander schip te laten zien dat men er ook nog was voordat een

boegspriet ergens onverwachts naar binnen prikte. Zoals reeds eerder gezegd minderde men zeil tijdens de donkere uren dus het gevaar kwam altijd van achteren. Een prachtige lantaarn werd op de hoge spiegel gemonteerd en de lichtbron bestond uit 1 of meerdere flinke kaarsen. De zichtbaarheid was natuurlijk wel beperkt maar men voer niet zo snel dus ook het oplopen ging heel langzaam en hopelijk had men tijd genoeg om nog maatregelen te nemen om een aanvaring te voorkomen. Als de onderzeilen waren geborgen dan kon men een schip zien over 360 graden van de horizon. Men had dan geen idee hoe het schip voer dus of men het opliep of het een tegenligger was. De heersende wind maakte natuurlijk een voorliggende koers wel beperkt en vele schepen konden alleen maar voor de wind varen of hooguit met de wind dwars in.

In de 19de eeuw zo rond 1840 begon men 's nachts geen zeil meer te verminderen en roste men volle kracht door. Daar is dus alle ellende ontstaan. Er ontstond dus een probleem "hoe laat ik me zien". Ook begon men te beseffen dat het nuttig zou zijn als men aan de verlichting kon zien hoe een schip naderde en welke kant men van het schip zag. De schepen konden hoger aan de wind zeilen dus de mogelijke koers ten opzichte van de wind werd groter.

In die tijd werkte men nog niet in graden op het kompas. Deze was namelijk verdeeld in 32 streken dus iedere streek was 11,25 graden. Van Noord naar Oost waren dus 8 streken enz..

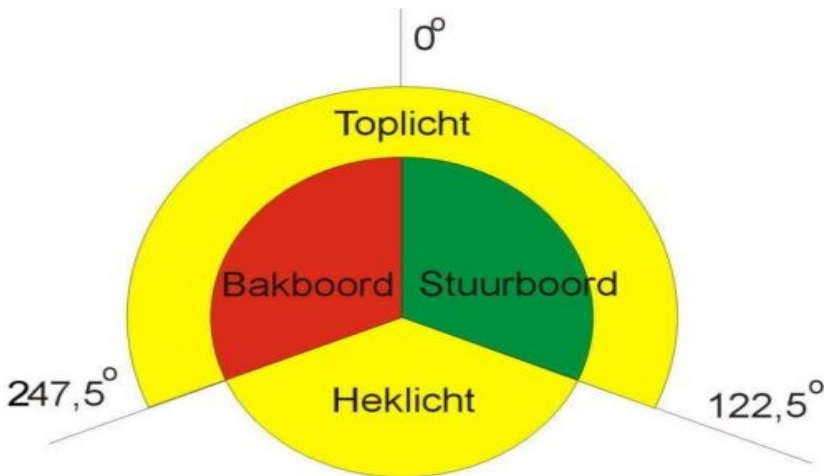
Voor de verlichting had men nu de cirkel van 32 streken verdeeld in 10 streken groen , 10 streken rood en 12 streken wit licht. Van recht vooruit naar stuurboord een groene sector over 10 streken (112,5 graden), van recht vooruit naar bakboord een rode sector over 10 streken (112,5 graden) en van recht naar



Navigatielichten op basis van olielampen

ach-

teren naar stuurboord en naar bakboord over ieder 6 streken (67,5 graden) een wit licht. De totale sector van dit witte licht was dus 12 streken (135 graden).



Om deze sectoren doelmatig te kunnen laten zien werden er speciale lampen geconstrueerd. Een bakboord licht welke dus een sector had van 10 streken en voorzien van een rood glas. Een stuurboord licht met ook een sector van 10 streken en voorzien van een groen glas. En als laatste een heklicht welke een sector had van 12 streken en zonder een gekleurd glas.

Deze lampen werden ieder op een eigen plaats gemonteerd. Het bakboord licht in de zijde aan bakboord en wel zo dat de sector van het licht te zien was van recht vooruit tot 2 streken achterlijker dan dwars. Zo ook het groene stuurboord licht aan stuurboord in de zijde. Het witte licht werd op het achterschip gemonteerd aan de "hek" en wel zodanig dat het licht te zien was van recht achteruit tot 6 streken naar bakboord en stuurboord dus totaal 12 streken.

Al deze lantaarns moesten op de zelfde hoogte worden gemonteerd en ze werden voorzien van een olielamp. Dit was een hele verbetering maar de zichtbaarheid was nog heel beperkt.

Als men nu 's nachts een schip zag, dan kon men aan de kleur van het licht kon zien welke kant men van het schip waarnam en samen met de windrichting was het mogelijk een redelijke inschatting te maken welke koers het andere vaartuig voorlag.

Iedereen was hier dik tevreden mee totdat de heer Watt de stoommachine uitvond en deze in een schip ging zetten. Toen werd men plotseling geconfronteerd met een schip dat tegen de wind in kon varen. Het moest niet gekker worden. Hiervoor vond men de volgende oplossing.

Het stoomlicht. Dit werd een lantaarn welke in de mast werd gehangen en een wit licht kon tonen over een sector van recht vooruit tot 10 streken naar bakboord en 10 streken naar stuur-

boord. Dus over de zelfde sector dan het bakboord en stuurboord licht samen. Het was nu mogelijk te zien of men te doen had met een zeilschip of een stoomschip. De uitwijk regels op zee zeggen dat een oplopend vaartuig altijd moet uitwijken voor een vaartuig welke opgelopen wordt dus als men met een zeilschip een stoomschip opliep moet men zo wie zo uitwijken en was het niet nodig om naast het heklicht ook nog een ander licht te voeren om aan te geven dat men het met een stoomschip te maken heeft.

De schepen werden groter en men ging op grote schepen een tweede stoomlicht voeren. De naam van stoomlicht verwaterde en wordt nu "toplicht" genoemd.

(wordt vervolgd)

Redactioneel

Ik had gehoopt dit nummer in april uit te brengen, maar ja, de tijd hâld gjin skoft.....

Ik hoop nummer twee in oktober uit te brengen, Uiteraard staat of valt een clubblad met kopij. Dus aarzel niet en stuur een stukje in. Het mogen ook foto's zijn van een model in aanbouw zijn, foto's van de modelbouw werkplaats, hints and tips, interessante artikelen op internet, enzovoorts.

Evenementenkalender 2016

Vaardag de Naturij	5 Juni 2016
Vaardag de Naturij	3 Juli 2016
Vaarshow Driesum	20 Juli 2016
Vaardag de Naturij	7 Augustus 2016
Vaarshow Roel Bottemadagen	27/28 Augustus 2016
Vaardag de Naturij	4 September 2016
Hobby en Vrije tijd WTC	11/12/13 November 2016

De onderstaande bedrijven zijn sponsor/donateur van de **Multi Modelbouwgroep Fryslân**



Shell Nederland

www.shell.nl



