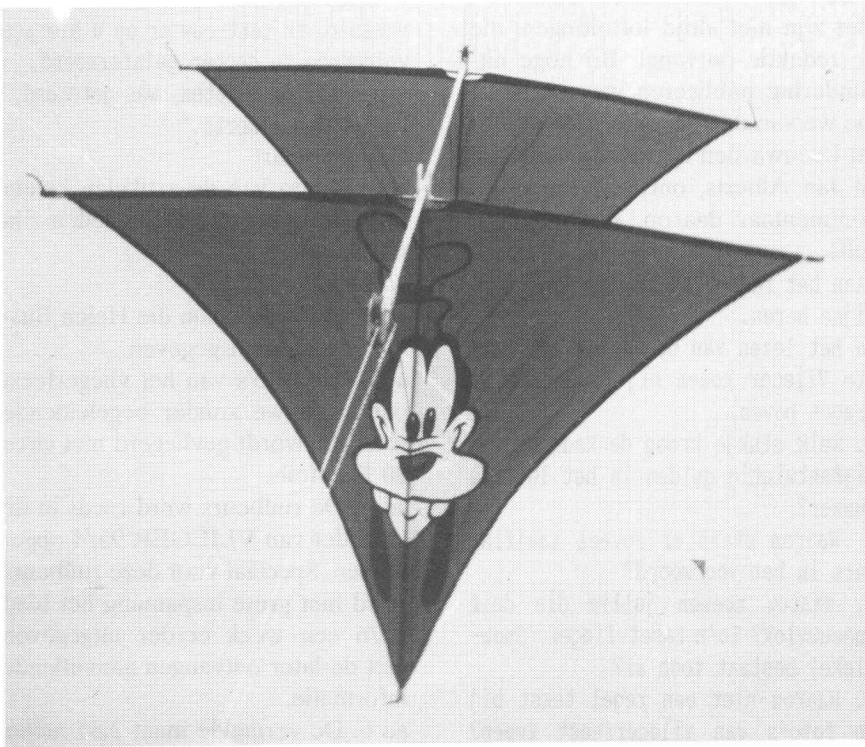


ferry/boodschapper prijswinnaar



Een ferry, boodschapper of pendel kan, al dan niet met een last, door windkracht langs een vliegerlijn omhoog worden gestuwd. Aangekomen op een van te voren vastgestelde hoogte wordt de last afgeworpen, waarna de ferry weer naar het startpunt terugloopt. Nabouwers wensen we er veel plezier mee. Red.

Onze opzet was het vervaardigen van een ferry met gebruik van niet te zware materialen. Een glasvezelbuis RF-10 met een lengte van 1,5 m moest de basis worden. Deze buis is sterk en redelijk licht. De dubbele zeilen moeten voor het heffend vermogen zorgen en worden opgespannen door liggers en staanders bestaande uit glasvezelbuis RF-6. Het oppervlak van de zeilen bedraagt 120 dm² en het gewicht is ± 500 gram. $500 : 120 = 4,1 \text{ gr/dm}^2$. Dat is redelijk zwaar en het windbereik waarbinnen de ferry werkt valt dan ook tussen 2,5 en 5 Beaufort. Lichter uitvoeren kan, maar dan wordt de ferry wel erg kwetsbaar.

Gebruikt materiaal.

1 x	1,5 m	RF-10
2 x	8 cm	RF-8
2 x	1,25 m	RF-6
2 x	1 m	RF-6
2 x	10 cm	RF-6
1 x	1,5 m	volglasfiber 3mm
6 x		splitdop 6 mm
1 x	1,5 m	RVS-draad 1,5 mm
3 x		wieltje uit katrol
1 x	10 cm slang, 8 mm inwendig	
10 x	15 cm nylonplaat 20 mm	
2 m	spinnakernylon	
4,5 m	zoomband	
2,5 m	dacron 5 cm breed	
1 m	elastiek 3 mm	
4 x	dacronversterkingsstukjes	
1	aluminium toomring	
1	kleine clip	
1	kroonsteentje	
2 m	nylonlijn 1 mm.	

Ontsluitingsmechanisme.

Twee nylon onderdelen vormen het ontsluitingsmechanisme (detail I). Het ontsluitingsmechanisme wordt geactiveerd door het indrukken van de stopper (detail IV), die gekoppeld zit aan de 3 mm volglas staaf, die weer de RVS-draad-staafjes laat

verschuiven. Deze staafjes zijn door omwikkelen met dun nylondraad aan de 3 mm volglas staaf verbonden. Deze omwikkeling moet minstens 2 cm zijn en moeten we goed aflakken met celluloselak of nagellak.

Het ontsluitingsmechanisme heeft een ingebouwde interval tussen het eerst "lossen" van de last en het daarna ontkoppelen van de borglijn naar het zeil. De interval is 3 cm. De nylonvormen (detail I, doorsnede A-A en B-B) die het ontsluitingsmechanisme vormen, zijn onderling verbonden door een paar RF-6 buisjes. Deze buisjes zijn in de vormen geschoven en eindigen bij de achterzijde van de ferry gelijk met de houder. In deze RF-buisjes zitten de RVS-draad staafjes van het ontsluitingsmechanisme. De stopper aan de kop van de ferry zit geborgd door middel van een kroonsteentje (detail IV).

Loopwerk.

De houders voor de wielletjes zijn vervaardigd uit nylon. Dit materiaal is goed te bewerken met houtbewerkingsgereedschap.

Met behulp van wielletjes kan men de ferry soepel met weinig wrijving over de lijn laten lopen. Deze wielletjes zijn verwijderd uit goedkope katrolblokjes, die verkrijgbaar zijn bij de ijzerwarenhandel/bouwmarkt. De kepen voor de wielletjes en scharnierstukken zijn er met een cirkelzaag uitgezaagd. De houders I, II en III zijn in principe aan elkaar gelijk. Alleen houder I heeft geen scharnierstuk voor een zeil nodig. Aan de bovenzijde van de houders zitten de wielletjes. Ze moeten soepel rondraaien en zonder veel speling passen. De vliegerlijn waar de ferry overheen rijdt mag niet tussen wielletjes en de houders komen. De speling hieraan aanpassen. De wielletjes zijn met behulp van een kunststof-as die klemmend past in de gaten van de houders gemonteerd. Hiervoor kan ook een bout en moer worden gebruikt. De houders I en II hebben aan de onderzijde een voorziening,