

## Waarom gaat de ene Fisher sneller dan de andere?

*door Derk van Dijken*

Deze vraag is mij meer dan eens gesteld en het wordt tijd om het geheim prijs te geven. Uiteraard speelt de lengte van de waterlijn een bepalende rol bij de rompsnelheid van een jacht. Voor hetzelfde type Fisher worden soms toch grote verschillen in snelheid zichtbaar. Het geheim is niet de stuurmanskunsten van de schipper, maar de oplossing zit in dit geval onder de waterlijn en is onzichtbaar zolang het schip vaart. Het verschil wordt zichtbaar als het schip op het droge staat. De schroef ziet er dan uit als een zielig aantal bladen die er slapjes bij hangen. Het geheel maakt weinig indruk anders dan onbegrip.



Toen we "Arctic Gold" een paar jaar geleden kochten zat deze schroef er al onder en ik had er weinig vertrouwen in omdat het voor mij totaal nieuw was. Met de verkoper heb ik toen dan ook afgesproken dat de oude vaste schroef bij overdracht aan boord zou zijn: aldus geschiedde. In de tussentijd ben ik bij andere Fisher eigenaren te rade gegaan (een belangrijk voordeel van het lidmaatschap van de Fisherclub) en van een Fisher eigenaar uit Engeland kreeg ik geruststellende informatie. Hij bleek ook zijn schroef vervangen te hebben en sprak over de Rolls Royce onder de scheepsschroeven. Mijn argwaan werd minder en ik kan niet anders dan erkennen dat het een wonder onder water is.

Tijdens tochten met andere Fisher schepen blijkt vaak dat er meer snelheid uit te halen is onder zeil. Dat geeft de schipper een goed gevoel toch?

Als er al een nadeel aan dit wonder onder water zit dat is het wel dat je niet meer langzaam kunt varen; bij 1000 toeren van de motor bereik je al snel 5 knopen snelheid.

### Vergelijking

Een echte vergelijking heb ik niet gemaakt; wel heb ik hiervoor een aantal jaren gevaren met een andere Fisher die een vaste schroef had. De verschillen zijn enorm! Op de sites die ik verderop noem staan wel een aantal grafieken die de verschillen aangeven.

### Waar hebben we het over?

De schroef die gemonteerd is gaat door het leven als Autoprop. Een merkwaardig geval als je het ziet en in eerste instantie voor mij een onbegrijpelijke werking. Heel aardig is de video over de werking die op de site van Autoprop staat [www.autoprop.com](http://www.autoprop.com). Daar staat ook alle technische informatie die je nodig hebt. Voor Nederland kun je terecht bij Technoservice [www.klapschroef.nl](http://www.klapschroef.nl); de anode op de schroef die ik heb vervangen was daar op voorraad, evenals kennis om mijn laatste vragen te beantwoorden.

### De werking

Onderstaand een korte beschrijving van de werking en mijn ervaringen tijdens het varen. Voor details kan ik beide sites aanbevelen.



#### *Onder zeil*

Onder zeil komen de bladen vanzelf in de vaanstand nadat je de schroefas hebt geblokkeerd, waardoor de weerstand geminimaliseerd wordt.

Het effect wordt heel snel zichtbaar als je met andere Fisher schepen van hetzelfde type vaart



#### *Vooruit op de motor*

De bladen van de Autoprop nemen hun posities in onder invloed van centrifugale kracht en langsstromend water. De Autoprop past zich automatisch aan als één van deze omstandigheden veranderen. Een Fisher waar een Autoprop onder gemonteerd wordt heeft minder motortoeren nodig om dezelfde snelheid te varen. Je verbruikt minder brandstof en hebt minder last van lawaai.



#### *Achteruit op de motor*

Binnen één omwenteling van de as hebben de bladen zich omgedraaid, waardoor het rendement achteruit hetzelfde is als vooruit, en je sneller stilligt en beter achteruitvaart omdat hierdoor ook het wieleffect afneemt. Achteruit varen met deze schroef geeft aanmerkelijk meer power dan met de vaste schroef.

Hiermee hoop ik het mysterie opgelost te hebben en voor belangstellenden ben ik uiteraard beschikbaar voor aanvullende informatie.

Derk van Dijken  
*Arctic Gold*