

Nieuwsbrief

Een nieuw jasje - door de redactie

Een nieuw kopje, een ander lettertype: na bijna twaalf jaar heeft uw Nieuwsbrief een verjongingskuur ondergaan, met als gevolg dit uiterlijk. Door de toepassing van kleurendruk was het gebruik van alleen de blauwe steunkleur achterhaald. Bovendien sluit deze opmaak aan bij de nieuwe flyer van de vereniging. Wij hopen dat u deze nieuwe opmaak kunt waarderen. Voor de herkenbaarheid is onderaan de pagina's het karakteristieke, nostalgische logo van het museum bewaard gebleven.

Zonnestoomcentrales - door Ir H. Mijnaerends

De allernieuwste stoomtoepassing



In Spanje (Andalusië) is medio 2009 een 50 MWe zonnestoomcentrale (Andasol 1) gereed gekomen. Het is een bijna normale stoomturbinecentrale met koeltorens, waar de stoom met zonne-energie (parabolische spiegels) tot ca 400° C wordt verwarmd. Het benodigd oppervlak is ruim 500.000 m²; het geschat koelwaterverbruik is 870.000 m³/jaar. De testresultaten zijn goed; de centrale is nog maar kort in bedrijf. Deze centrale heeft als bijzonderheid, dat een warmtetussenopslag is gerealiseerd. 's Nachts, als de zon niet schijnt, kan dan ook elektriciteit geproduceerd worden.

Als productiekosten wordt aangegeven Euro 0,25/kWh; voor windcentrales op zee geldt dat ook: fotovoltaïsche energie zou duurder zijn. Voor moderne kolencentrales met een goede rookgasreiniging, maar zonder CO₂-opvang, wordt aangehouden Euro 0,06/kWh

Een Duits consortium heeft op 13 juli 2009 bekend gemaakt, dat zij in Noord-Afrika op deze manier ca 20 GWe wil gaan opwekken. Deze elektriciteit is bedoeld voor de steden in Noord-Afrika en voor West-Europa (ca 15% van de elektriciteitsopwekking.)

Het zal echter nog geruime tijd duren voor Desertec zal zijn gerealiseerd.

Snelheidsrecord gebroken - door Marcel van Meel



De stoomwagen tijdens de recordpoging in de Mojave Desert, Californië. (foto: British Steam Car Challenge)

Op 25 augustus 2009 brak het British Steam Car team het record van de snelste door stoom aangedreven auto met een gemiddelde snelheid van 225 km/u van twee ritten over een gemeten lengte van 1 mijl. Er werd even gepiekt op een snelheid van bijna 250 km/u, waarmee het oude record van 205,5 km/u uit 1906 (!) sneuvelde.

Niet eenvoudig

Volgens Project Manager Matt Candy is een officieel snelheidsrecord behalen anno 2009 ook niet eenvoudig. "De eerste run was vroeg in de ochtend, toen het nog betrekkelijk koel was met zo'n 18°C. Het kostte de stoomwagen ruim 2,5 mijl om op snelheid te komen, daarna was de gemeten mijl en toen kostte het ook weer 2,5 mijl om af te remmen."

De stoomwagen heeft een lengte van 7,6 m, een breedte van 1,7 m en een massa van 3000 kg. Het buizenchassis is gemaakt van staal. De voorzijde van de wagen is bekleed met koolstofvezel panelen, terwijl de rest is bekleed met aluminium plaat.



Een heel verschil met de Stanley Rocket uit 1906 die tot eind augustus recordhouder was. Deze 'omgedraaide kano op wielen' had een eigen massa van slechts 760 kg en werd aangedreven door een tweecilinder stoommachine.