

Corso & Courant 2022

www.corsoenco.nl

Jaargang 2 nr 2



*In gesprek met
Marcel Kramer*

pag 6-7



*Rewind &
Fast Forward*

pag 14-15



*Verhalen uit de
oude doos*

pag 22-23

Colofon

De corso&courant is een uitgave van stichting corso&co.

Oplage; 100 exemplaren.

Teksten

Ellen Eshuis
Nicky ten Hagen
Peter ten Hagen
Mathijs Klein Langenhorst
Youri Riggelink
Harm Scholten
Wendy Venhorst
Jaap Wansink
Marco Wolters

Foto's

Robert de Jong
Sjaak Visser

Diverse foto's bij artikelen

Nicky ten Hagen
Peter ten Hagen
Youri Riggelink
Jaap Wansink
Marco Wolters
en anderen

Grafische vormgeving

Bij Peter Print- en Drukwerk

Drukwerk

Bij Peter Print- en Drukwerk

Met speciale dank aan

Marcel Kramer
Kathy Wolterink

Bezoekadres

Corsohal
Kastanjelaan 94
Winterswijk

Secretariaat

Stichting Corso&Co
Chrysantstraat 56
7102 KD Winterswijk

info@corsoenco.nl

Voorwoord

door Jaap Wansink

Met de klok weer op wintertijd – en daarmee dus ook de knollen weer van het land – staan we aan de vooravond van een enerverende tijd. De blik gaat op 2023 en dat betekent vooruitkijken, nieuwe plannen maken, maar vooral de vraag: wat gaan we bouwen?

Een periode die wat mij betreft al tijd al bepaalde opwindning met zich meebrengt. Een eerste keer het ontwerp zien is altijd interessant, maar ook vragen als 'hoe gaan we het aanpakken?' en 'hoe landt het ontwerp?' brengen bepaalde spanning met zich mee. Dit jaar is dat nog eens extra het geval, want onafhankelijk van het ontwerp dat we gaan bouwen, weten we sowieso al dat dit in samenwerking met een nieuwe ontwerper zal zijn.

Op het moment van schrijven is het ontwerp weliswaar nog niet bekend, maar heb ik al wel de eer gehad om met de verschillende ontwerpaan-dragers gesproken te hebben. En

buiten dat het een spannende periode is, zie ik bij iedereen bovenal een enorm enthousiasme om samen aan de slag te gaan.

Voor ons als bestuur, evenals voor mij persoonlijk, is dit proces natuurlijk ook nieuw. En kan ik je vertellen: ook wij hebben enorm veel zin in het komende seizoen. Ongetwijfeld zullen de nieuwe processen hun eigen hobbels en uitdagingen met zich meebrengen. Laten we daarbij vooral elkaar de ruimte geven om dit samen te ontdekken en houd daarbij in het achterhoofd dat veel zaken vanuit passie en enthousiasme worden gebracht.

De ervaring leert dat vanuit dit enthousiasme ideeën soms eerder gebracht worden dan dat dit organisatorisch ook afgedekt is.

Dus vergeef het ons als we het af en toe nét niet helemaal op de rit hebben, maar laten we vooral vol enthousiasme samen aan de slag gaan!



Inhoudsopgave



Colofon en Voorwoord	2
Inhoudsopgave	3
Van de bestuurstafel	4
De kleren maken de..	5
In gesprek met	6-7
Met dank aan:	8-9
Corso&Cotertjes	10-11
Een foto zegt meer ..	12-13
Rewind & Fast Forward	14-15
Corso&Counting	16
Borrelpraot	17
Verhalen uit de oude doos	18-19
Merchandise	20-21
In de steigers	22-23
Uw steentje bijdragen?	24

Instagram



CORSOENCO

facebook.



Van de bestuurstafel

“ontwikkeling op alle vlakken”

door Youri Riggelink

Een interessant corsoseizoen, zo mogen we 2022 wel noemen. Aan de start van het jaar nog met enige maatregelen, maar ook snel terug naar normaal zodra dat mogelijk was. De bouw van de wagen pakten we snel op, met direct een stok achter de deur in de vorm van een proefrit. Iets later dan gehoopt zijn we gestart met het plakken van papier, maar er is flink doorgepakt vanaf het moment dat dit kon. Al met al kunnen we dus terugkijken op een positief bouwseizoen. Hier en daar was er ruimte voor feedback, maar op het gebied van communicatie en planning zijn we weer een flinke stap vooruit in het bouwproces!

Op het land vonden ook nieuwe ontwikkelingen plaats. Het opbrengen van de nodige grondstoffen, verbouwen op de helft van de grond en het voeden van de planten middels bladbemesting bracht een nieuwe dimensie met zich mee. Maar deze nieuwe manier van telen gaf ook verbeterpunten. De paden waren nét te krap voor het trekkertje, en ook de droge zomer zorgde voor veel extra werk.

Eén team, één taak!

De plakweek was er één voor in de boeken. Door iedereen werd een berg werk verzet waarbij er tot in de late/vroege uurtjes werd doorgebikkeld. Zelfs toen het eigenlijk al duidelijk was dat we het opstelsterrein niet meer gingen halen.

Het was mooi om te zien hoe onze groep dit oppakt. Of het nu gaat om de extra handjes die nodig zijn op het land, de werkzaamheden in de hal waar bijgesprongen wordt wanneer nodig of de tegenvaller omtrent hetgeen waar

het uiteindelijk om draait, namelijk de wagen op tijd op straat krijgen voor de optocht: de groep zet de schouders eronder en maakt er het beste van. Dat is een sterke basis om in 2023 vanuit te vertrekken.

Een nieuw hoofdstuk

Het corsoseizoen 2023 staat voor de deur en neemt zijn eigen uitdagingen, kansen en onzekerheden met zich mee. Zo zal er een nieuw gezicht plaatsnemen op de ontwerpersstoel, zal er op het land doorontwikkeld worden met oog op de hoeveelheid schoffelwerk & bewatering en zullen we in de hal moeten innoveren op het gebied van wagenbouw gezien de hoge materiaalkosten.

Binnen het bestuur is er veel gesproken over het breder wegzetten van taken, waarbij we ook mensen buiten het bestuur willen betrekken. Zo zijn we begonnen met de barbecue in 2021 waar Marco is bijgesprongen in de organisatie van deze activiteit. Daarnaast is hij bij de tweede editie van de Courant aangesteld als eindredacteur, nadat hij voor de eerste editie al een artikel schreef. Op zijn beurt betrok hij weer nieuwe mensen bij het opstellen van de Courant als schrijver of spellingscontroleur. Deze trend willen wij graag voortzetten en we zullen dan ook nieuwe mensen blijven benaderen voor verscheidene taken binnen de stichting.

Onzekerheden zijn er nog steeds over een nieuwe bouwlocatie. Dit zal onze hoogste prioriteit blijven voor het komende jaar. Reeds hebben gesprekken



plaatsgevonden, maar er is nog niets concreets gevormd. Dit hangt samen met het verhaal betreffende de haldeur. Dat zet een enorme stok achter de deur voor de gesprekken over de toekomst, maar is tegelijkertijd een grote last die ons als wagenbouwers boven het hoofd hangt.

Afsluitend willen we jullie mededelen dat Guillaume aangegeven heeft dat hij per september 2022 besloten heeft te stoppen als secretaris en bestuurslid. Hij kon helaas niet de energie erin stoppen die hij zelf graag gewild had, en dat maakt dat hij besloten heeft afstand te doen van deze positie.

Via deze weg willen wij Guillaume enorm bedanken voor zijn inzet binnen het bestuur de afgelopen twee jaar, en hopen hem vooral nog veelvuldig te zien bij activiteiten en werkzaamheden binnen onze stichting.



De kleren maken de ~~man~~... wagen

door Peter ten Hagen

Binnen het totaalplaatje van een ontwerp hoort vaak ook de figuratie. Zij complementeren dan het plaatje. De juiste kleding is daarbij van groot belang.

In veel ontwerpen hebben we gewerkt met figuratie, waarbij kleding passend bij de wagen het totaalplaatje compleet maakte. In de loop van de jaren heb ik als ontwerper de dames van de kostuumafdeling wel eens tot wanhoop gedreven!

Denk daarbij aan de enorme hoeveelheid outfits gemaakt voor Gladiator Birds. Daarbij zijn nog eens meer dan 40 hesjes gehaakt. Ook Mondriaan met zijn primaire kleuren & zwarte lijnen en de jurken van de Bosfeeën bij Roots, waarbij de capuchon meerdere malen uitgenomen moesten worden tot het uiteindelijke resultaat bereikt was, waren een hele opgave.

Destijds bestond de groep uit meerdere dames. Helaas hebben we van twee van hen te vroeg afscheid moeten nemen. Het afgelopen jaar wilden we weer mooie kostuums naar eigen idee. Die kun je niet anders dan in eigen beheer maken. Trudie ging de uitdaging weer aan en heeft alle 11 kostuums zelf gemaakt. Gelukkig waren er diverse dames die geholpen hebben met het aanzetten van honderden knopen! Alsof dit nog niet genoeg was bedachten we er weer wat bij: meerdere muzikanten kwamen voor de wagen te lopen en die wilden we dan ook graag in dezelfde kleding hebben lopen.

“Trudie, kun je er nog even 4 kostuums bij maken?”, vroegen we een paar weken voor het corso, “en als je dan toch bezig bent, lijkt het me toch mooier om paarse sjerpen te hebben in plaats van de zwarte, die reeds klaar waren.” Niets was Trudie te veel gevraagd en ze heeft fantastisch werk geleverd! Het is dan ook zeker terecht dat we Trudie even extra in het zonnetje zetten.

Trudie Chapeau!!!



In gesprek met



Muziekproducer Marcel Kramer:

‘Het is echt te gek om iets te maken dat bij anderen een bepaald gevoel oproept’

door Wendy Venhorst

Muziek vormt de rode draad in het leven van Marcel Kramer (59) uit Winterswijk. Hij studeerde aan het Conservatorium in Hilversum, maakte jarenlang geluid bij radio- en tv-commercials, verzorgde albumproducties voor bekende Nederlandse artiesten en speelt nog altijd in een band. Niet gek dus dat Corso&Co hem al enkele jaren weet te vinden voor het produceren van de muziek bij hun corsowagen.

Hoe is de liefde voor de muziek ontstaan?

“Ik luisterde vroeger veel naar de radio; ik kon heel lang naar muziek luisteren. Ook hadden we in de Wooldstraat een kelder onder ons huis waar je muziek kon maken zonder dat iemand er last van had. In die tijd kocht ik een elektrische Rhodes-piano en speelde ik in wat bandjes. Later kwam ik erachter dat ik het produceren van muziek het leukste vond.”

Hoe ben je in het producersvak terechtgekomen?

“In de jaren '80 kwam ik in contact met Willem te Voortwis. Hij zat op het Conservatorium in Enschede en speelde in de band Spargo, destijds een bekende Nederlandse band met grote hits. Daarnaast deed hij wat studiowerk. Ik ging in die tijd ook naar het Conservatorium en we maakten samen wat producties. Op een gegeven moment kregen we de mogelijkheid om een tv-commercial te maken voor het kledingmerk Mexx. Daarmee zijn we de boer opgegaan, wat

uiteindelijk leidde tot werk voor veel andere bekende merken. Van Milka en Barbie tot Toyota en Center Parcs. In 1985 zijn Willem en ik samen een muziekproductiebedrijf begonnen: Beverly Beat Productions. Dat hebben we tot 2000 gedaan.”

Hoe maak je goede muziek voor een commercial?

“Door het filmpje op te splitsen in verschillende delen. Zoals je in een boek hoofdstukken hebt, kun je ook een filmpje onderverdelen in beelden en stemmingen. De kunst is om een ritmiek te maken die goed bij de beeldwisselingen

past. Wat veel mensen niet weten is dat goede muziek voor 70% wordt bepaald door het ritme en voor 30% door de toon. Niet de toon is dus bepalend, maar vooral de ritmiek.”

Op welke commercial ben je het meest trots?

“Willem en ik hebben ooit muziek gemaakt voor een commercial voor Center Parcs, dat is uitgevoerd door het London Philharmonic Orchestra. Onze muziek werd opgenomen in de AIR Studios in Londen. Dat is de opnamestudio van George Martin, de producer van de Beatles. Daar was ik wel trots op!



Wat heb je naast je productie-werk nog meer gedaan?

“Ik heb albumproducties gemaakt voor bekende Nederlandse artiesten, waaronder Ruth Jacott, Karin Bloemen, Frédérique Spigt en leden van de Herman Brood Band. Ook heb ik samen met een Duitse vriend, Markus Winkler, een aantal jaar een reclamebureau gehad waar 25 mensen werkten. Maar de laatste jaren ben ik meer thuis en vooral bezig met mijn eigen popmuziekprojecten. Zo ben ik onder andere toetsenist van Black Star, een David Bowie Tribute Band. Ook ben ik tijdens corona een tijd actief geweest als bron- en contactonderzoeker en coach, en werk ik sinds augustus in de vluchtelingen noodopvang in Doetinchem.”

Je verzorgt ook al enkele jaren de muziek bij de corsowagen van Corso&Co. Wat is hierbij belangrijk?

“Allereerst is de briefing heel belangrijk. Hoe gaat de wagen eruitzien en wat wil je ermee zeggen? Zonder goed verhaal kun je er ook geen goede muziek bij maken. Beeld en geluid moeten bij elkaar

passen. Tegelijkertijd moet je gaandeweg ook van het plan af kunnen wijken. Uiteindelijk gaat het om het gevoel, of je kippenvel krijgt of niet. Een productie kan technisch goed zijn, maar als je er geen gevoel bij krijgt of als het geen emoties oproept, werkt het niet.”

Hoe heb je de muziek bij de laatste corsowagen bepaald?

“Omdat het de laatste wagen van ontwerper Peter ten Hagen was, wilde hij een soort uitvaart creëren in de vorm van een lijkkoets. Op het internet had hij muziek gevonden die best goed bij de wagen en het verhaal paste. Maar de muziek was vrij ‘zwaar’, terwijl een corso juist een feestelijke gelegenheid is. Ik wilde het daarom iets positiever benaderen; de muziek moest naar mijn mening juist positieve sereniteit uitdragen. Op een gegeven moment kwam het nummer ‘Arrival’ van Abba in me op, een instrumentaal nummer met doelzaken.



ken. Dat bracht me op het idee om tijdens de optocht doelzakspelers mee te laten lopen.”

Was je tevreden met het eindresultaat?

“Jazeker! Het mooie was dat de doelzakspelers niet alleen mee liepen met de corsowagen, maar ook echt onderdeel uitmaakten van de muziek. Ik had de muziek namelijk aangepast voor de doelzak, waardoor ze mee konden spelen. Daarmee klonk het nog intenser en kreeg je als toeschouwer echt een bonus. Het totaalplaatje was heel imponerend en dat was precies mijn doel. Alleen vond ik vooral de maskers beter bij de eerste muziek van Peter passen. Achteraf hadden de maskers wat mij betreft dan ook wel af gemogen.”

Wat vind je het mooiste aan het produceren van muziek?

“Ik ben de man van de afwerking. Je kunt mij dan ook het beste een eindproducer noemen. Ik probeer dingen bij elkaar te brengen zodat het geheel sterker wordt. Dat vind ik het mooiste wat er is. Ook vind ik het echt te gek om iets te maken dat bij anderen een bepaald gevoel oproept; dat je een voetnoot mag zijn in de schepping. Dat geeft mijzelf ook weer een fantastisch gevoel!”



Met dank aan:



DE REVOLUTIE
LOUNGE DINNER DANCE



Rademaker
vleesgroothandel

Bakkerij Kuipers



Switch



JUMBO



Koos Prins
groenten&fruit b.v.

www.koosprins.nl

**Maatschap
Schreurs**

lageschaar
vaste planten

**Marcel
Kramer**

AGRO SERVICE WINTERSWIJK
LAND- EN TUINBOUW MECHANISATIE



BIJ Peter
Geschenken en Souvenirs

TELOOMEDIA





Service bedrijf Laurens



Holtplats



Schuurbanden Industrie Winterswijk b.v.

Corso&Co wil zijn sponsoren via deze weg enorm bedanken voor de bewezen diensten. De bijdrage van deze bedrijven maakt het voor ons mogelijk om elk jaar weer een indrukwekkende corsowagen op straat te zetten. Ga snel eens bij ze langs, misschien kunnen ze ook wat voor u betekenen!

Corso&Cotertjes

door Ellen Eshuis

Bloemencorso 2022: het jaar dat begon aan de tekentafel in de kantine met allemaal kleine kunstenaars op zoek naar het beste idee. Van cupcake (toch jammer dat we dat prachtige kostuum niet aan hebben kunnen doen) naar Huggy Wuggy, alles kwam op de tekentafel. Er werd gestemd en een klein aantal enthousiaste cotertjes kon beginnen met het lassen van de wagen onder leiding van Erik.



Vervolgens kwamen er steeds meer cotertjes naar de hal om de wagen in de kranten te krijgen. De één had meer lijm in de haren zitten dan op de krant, een ander vond dat je ook wel 10 kranten tegelijk kon plakken, maar alles met een grote glimlach. Kortom: het verliep niet allemaal op ROL(letjes) maar wel als MAATJES.



Schnitzelzaterdag: de wagen mocht in de verf. Inmiddels krioelt het van de cotertjes, het is zo leuk, daar wil iedereen bij zijn. De wagen zat dus in een mum van tijd in de kleur.

Nu was het wachten op “De dag en nacht van Winterswijk”, dan mocht de wagen in de bloemen. Zoals het vaker

gaat in de corsohal waren er die dag wat kleine opstartproblemen waardoor we later begonnen met het plakken van de wagen, dit mocht de pret niet drukken. We hebben hard gewerkt, maar helaas was de wagen voor bedtijd nog niet af.

Gelukkig waren er een aantal cotertjes die extra lang mochten/konden opblijven en om 23.00 uur werd de laatste bloem op de wagen geplakt. Kortom: het verliep niet allemaal op ROL(letjes), maar wel als echte MAATJES.

De volgende ochtend werden de stepjes en skeelers tevoorschijn gehaald en daar gingen we, vol trots rolden we onze wagen dan ook door de straten van Winterswijk als echte ROLMAATJES.



Op rolletjes....



Een foto zegt meer..





Rewind &

door Matthijs Klein Langenhorst

Een nieuw bouwjaar, nieuw ontwerp (alhoewel deze al even op de plank heeft gelegen) en een leeg onderstel. Elk jaar opnieuw is het de uitdaging hoe we de maquette gaan uitvergroten naar een volwaardige A-wagen.

De bouw is begonnen bij de hoofdconstructie van de koets. Deze bestond uit een viertal onmundig dikke kokers die de basis vormden voor het (constructieve) ontwerp. Aan deze kokers zijn constructieprofielen bevestigd waaraan vervolgens de wielen bevestigd konden worden. De wielen hebben we eerst zelf geprobeerd te buigen met een geleende profielwals.

Een goede poging, maar de slag in het wiel was te vergelijken met menig kroegfiets. Gelukkig was een van onze sponsors er om ons uit de brand te helpen en wilde deze een paar mooie ronde wielen produceren waardoor we niet al zwabberend de optocht hoefden te rijden.

Ondertussen werd ook al druk gewerkt aan de vormgeving en de bevestiging ervan. Voor sommige delen hebben we een nieuwe draagconstructie gemaakt, maar we hebben ook geprobeerd oude delen te hergebruiken. Zo bestaat de constructie in de lichamen van de paarden uit trussen die we nog hadden liggen van de wagen 'Mist-erieus'.

Met drie halve, nét niet meer in spanbanden hangende paarden en een partij sterke duwers was het op 29 mei daadwerkelijk zover; de wagen ging naar buiten. De eerste keer dat een wagen de hal verlaat is altijd bijzonder, zeker omdat we de wagen dit jaar in een ander seizoen dan gewoonlijk naar buiten



reden. Volgens mij doen we de proefrit toch altijd in het midden van de zomer? Tijdens de proefrit zijn we erachter gekomen dat de wielen super konden rollen maar het liefst al wikkend de bocht door wilden. Om afbrekende wielen en uitgeputte duwers te voorkomen is er gewerkt aan een plan om de wielen op te tillen. Een eerste uitwerking van het plan mocht niet baten waardoor plan B werd ingezet. Ik hoor onze voorzitter nog zo zeggen "Nee, dit jaar komt er écht geen hydrauliek in de wagen!". Wie loopt daar vervolgens met een dikke cilinder en een bak olie onder de arm...? Na een paar avonden knutselen kon het systeem getest worden. Alles leek in eerste instantie te werken tot één van de staalkabels knapte. Dikkere staalkabels waren de oplossing. Daarnaast hadden we vlak voor de tweede proefrit (ja, zelfs daar was tijd voor!) een rookmachine onder de wagen zitten, al bleek dit achteraf een doorgebrande spoel te zijn.

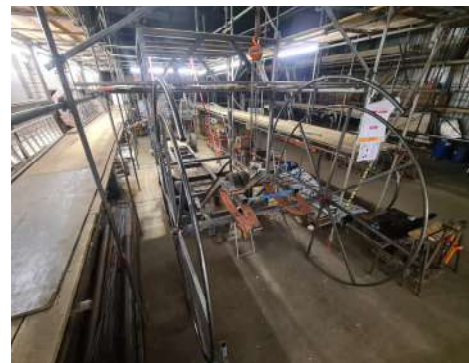
Eind juli ging de vormgeving al goed zijn gangetje. Het was tijd om de letterlijke kroon op het ontwerp te zetten. Makkelijker gezegd dan gedaan, want de kroon was bijna vier meter in doorsnede en lag nog beneden. Gelukkig hebben we dankzij onze speciale, zelf gefabriceerde takel (bestaande uit steigerbuizen en klemmen) de kroon er alsnog vanaf de derde steigerverdieping op kunnen zetten. Hiermee stond het grootste deel van de wagen overeind. Kort daarop kregen de paarden een hoofd, heeft Youri zijn beste beentje voorgezet om alle paarden er ook van eentje te voorzien en is het afvormen van de wagen gestart.

Tijdens de afronding van de wagen begon de corsohal langzaam weer in een (vertrouwd) slagveld te transformeren.



Fast Forward

Iedereen is met van alles bezig. Een lasapparaat bij Michael om de laatste ornamenten voor de bok te lassen, een purspuit bij Sjaak voor de vormgeving van de koets en isolatiemateriaal bij Youri om het vormstaal op te dikken. Een hectische afsluiting (dan hebben we het nog niet eens over de plaknacht) van een fantastisch bouwjaar met een resultaat waar we trots op mogen zijn!



Corso&Counting

door Marco Wolters

In deze rubriek is ruimte voor de cijfers achter het corso.

Voor de echte statistici onder ons een moment om de dagdromen van Pythagoras heel even naar de achtergrond te verdrijven onder het daverende geweld van de cijfers achter onze corsogroep, wagens en ons dahliaveld.

Bij cijfers denkt men vaak aan wiskunde en wiskunde klinkt voor enkelen ongeveer zo: 'Als **2** blauwe gorilla's op **1** eenhoorn zitten, hoeveel weegt dan hun **2/6-drie**hoeksronning als het bewolkt is?' In tegenstelling tot deze quote kan wiskunde ook heel nuttig zijn, zoals bij de corsowagen van afgelopen jaar.

In deze editie staan de wielen van de koets centraal. Tijdens het bouwseizoen zijn we door **één** van onze sponsors geholpen, doordat zij **4** wielen voor ons rond hebben gewalst. Het enige dat wij nog moesten doen was de **8** spaken per wiel (**32** totaal) op de juiste plekken vastlassen. Maar hoe verdeel je deze **8** spaken netjes over het wiel, zodat tussen iedere **2** spaken dezelfde afstand zit?

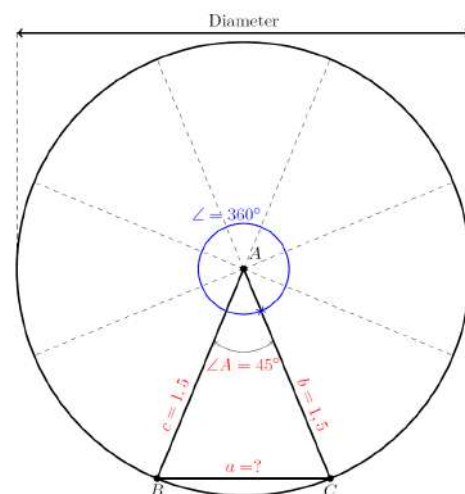
Ik neem **één** van de achterwielen als voorbeeld. Het eenvoudigst zou zijn om de omtrek van het wiel uit te rekenen en dit door **8** te delen, dan weet je de leng-

te van het gebogen stuk tussen **2** spaken. Helaas is onze rolmaat niet meer secuur als deze een bocht moet meten. Het eenvoudigst is dus om de rechte afstand tussen punten B en C te meten, maar wat is dan de lengte van zijde **a**?

Er is een **drie**hoek getekend tussen de punten A, B en C, waarbij de lengtes van **b** en **c** bekend zijn. Het grote wiel had namelijk een diameter van **3** meter. Zowel **b** als **c** zijn gelijk aan de helft van de diameter. De helft van de diameter noemen we de radius, dus de radius van zo'n wiel is **1,5** meter. Helaas mag Pythagoras niet gebruikt worden, omdat geen van de **drie** hoeken precies **90** graden is. Gelukkig biedt de wiskunde een oplossing, namelijk de cosinusregel:

$$a^2 = b^2 + c^2 - 2b \times c \times \cos(\angle A)$$

Tot dusver hebben we al bepaald dat **b** en **c** gelijk zijn aan **1,5** meter. Alleen



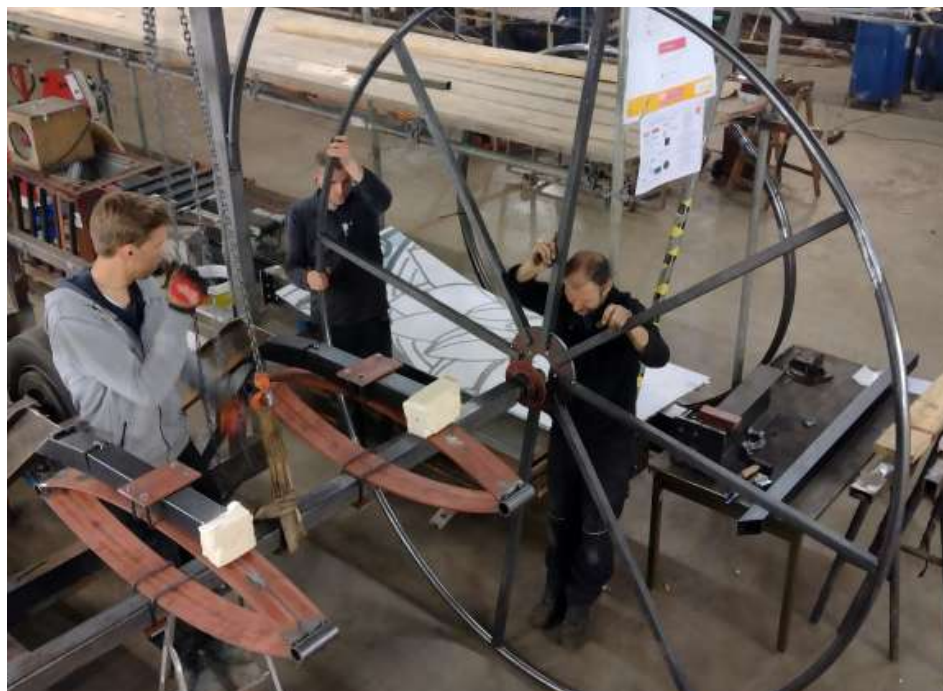
hoek A is nog onbekend. Een volledige cirkel heeft een 'hoek' van **360** graden. Hoek A is **één** van de **8** hoeken die samen de cirkel vormen, dus **hoek A = 360/8 = 45** graden. Alle gegevens zijn bekend, dus de formule kan uitgerekend worden.

$$a^2 = 1.5^2 + 1.5^2 - 2 \cdot 1.5 \cdot 1.5 \cos(45^\circ) \approx 1,318 \text{ m}$$

Aangezien we nu **a²** hebben berekend i.p.v. **a** moeten we de wortel nemen van **1,318** als laatste stap. Dit geeft de lengte van zijde **a**:

$$a = \sqrt{a^2} = \sqrt{1,318} \approx 1,15 \text{ meter}$$

Dus tussen iedere **twee** spaken moest een afstand van **1,15** meter zitten en daarmee is het cirkeltje rond.



Borrelpraot

door Marco Wolters



Hoe is 't jaar verlopen?

Ondanks dat het bouwseizoen dit jaar tamelijk stressloos doorlopen is, was de plakweek allesbehalve relaxed. Door slecht plakkende lijm viel 'letterlijk' de hele planning in duigen. Nu kunnen wij ons daar onzettend druk om gaan maken, maar dat is een taak voor compressors.

In dezelfde plakweek hebben wij als Corso&Co alvast de eerste stappen gezet richting het duurzamer maken van onze corsogroep. Wij zijn namelijk begonnen met het verwijderen van de energievretende TL-verlichting. Nu hoor ik u denken: hebben ze daar überhaupt tijd voor in de plakweek? Zeer zeker niet. Het was ook geen geplande actie, maar een samenloop van omstandigheden. Twee personen in het bijzonder waren zeer geoefend in het verwijderen van TL-bui-

zen met een gezamenlijk totaal van zeker acht kapotte lampen. Enerzijds werd er door hen tegen de buizen aangelopen waarna deze zelf besloten de geest te geven. Anderzijds was er haast bij het afbreken van het steiger in de plaknacht (of misschien kan ik beter plakochtend zeggen) en werd er niet gelet op waar steigerklemmen neergeworpen werden. Scherven brengen geluk zullen we maar zeggen...

Is er dan niks mis 'egaan dit jaar?

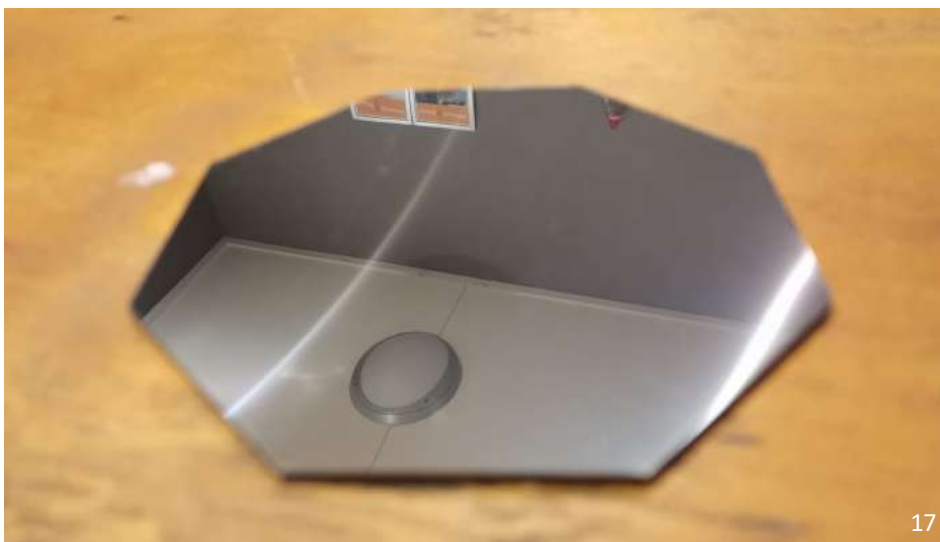
Zojuist noemde ik nog dat het bouwseizoen redelijk stressloos is verlopen. Echter moet ik mijn statement herzien naar: 'stressloos betreffende de planning'. Ik vergeet namelijk te noemen dat er dit jaar tot twee maal toe brand heeft gewoed aan onze zijde van de hal. Het eerste maal werd er geslepen en gelast in de omgeving van een berg pur-afval die zeer snel vlam wilde vatten. Het tweede maal betrof dit het snel willen aansluiten van de elektra voor een tussentijdse proefrit die een week voor het corso plaatsvond. Aangezien haast was geboden is toen de volgende gedachtegang snel gemaakt: "Een zekering in het systeem toevoegen kost toch alleen maar tijd, wat kan er nou misgaan?" Nou, je kan een 12 Volts spoel aansluiten op een 24 Volts accu en dan smeult je spoel weg. (Beide incidenten zijn trouwens tijdig geconstateerd en hebben geen blijvende schade achtergelaten, op een kapotte spoel na).

Deze spoel heeft inmiddels een prominent plekje weten te bemachtigen in het Corso&Co museum. Een museum van kapotte of foutieve onderdelen met een verhaal. Het museum is dit jaar opgericht en de collectie is momenteel al driedelig. De genoemde spoel, een gatenzaag voor staal waar geen tanden meer aan zitten en mijn eigen bijdrage: een uit spiegelplaat gesneden zeshoek die verdacht veel op een achthoek lijkt.

En wat heb zi-j de laatste wek'n uut'espookt?

Een paar weken na het volksfeest vond op een bouwavond nog een incidentje plaats. In alle haast is tijdens het traditionele opruimmoment van de hal op zondag tegen de afvoerleiding van de kantine gestoten en deze lekte sindsdien. Op de hiervoor genoemde bouwavond waren alle benodigdheden aanwezig om de leiding te repareren. Na de koffiepauze werd door één van de bouwers besloten dit te gaan repareren. Tijdens de reparatie besepte deze bouwer zich ineens dat hij na de koffie de vaatwasser had ingepakt en ... jazer, aangezet. In alle haast probeerde hij het lek nog tijdig te dichten, maar zoveel tijd was hem niet gegund.

Benieuwd naar onze nieuwste machinale aanwinst? Bekijk dan bovenstaande QR-code.



Verhalen

door Nicky ten Hagen



De term “De halve zolen hebben een onderstel gekocht!” komt weleens voorbij tijdens het borrelen na een bouwavond. Voor diegenen die geen idee hebben waar het over gaat en hoe die dag destijds verlopen is, komt hier het hele verhaal van het uitje naar Prinsenbeek.

De situatie was namelijk dat we destijds in hetzelfde jaar de wagen met de draaimolen hadden gemaakt waardoor het toenmalige onderstel een flink gewicht in het midden te verduren had gekregen. Het was duidelijk dat het onderstel niet langer veilig was om wagens op te bouwen en dus een enkeltje naar de schroothoop kreeg.



In deze rubriek duiken we de archieven in op zoek naar de pareltjes onder de Corso&Co kronieken. Verhalen uit een ver verleden: een tijd waarin Grolsch pijpjes nog 330 ml bevatten, mobieltjes nog openklapten en staalprijsen nog betaalbaar waren.

Maandag 23 december 2013: het is 4:45 en we zitten in een gehuurde bus mét aanhanger op weg naar Prinsenbeek. Daar zou via Marktplaats een carnavalswagen te koop staan waarvan het onderstel heel interessant leek voor ons als Corso&Co. Rond een uur of 8 in de ochtend komen we aan in Prinsenbeek. Op de aangegeven locatie zien we een weiland vol met schapen staan, met helemaal achter in de hoek van het weiland de wagen waar we voor kwamen. De wagen was alleen nog wel voor de helft aangekleed als carnavalswagen, ondanks dat z'n laatste rit duidelijk al een hele poos geleden was, gezien de staat waarin hij verkeerde.

Omdat we veel gereedschap bij ons in de bus hadden en een aanhanger erachter leek het de chauffeur handig om de bus zo dicht mogelijk bij de wagen achterin het weiland te parkeren. Het mocht helaas niet zo zijn, want na een paar meter gleden we alle kanten op totdat we zonder grip tot stilstand kwamen. We waren vastgelopen met de bus

en de aanhanger midden in het weiland tussen de schapen. Deze keken overigens heel even verbaasd op om vervolgens weer verder te grazen. “Geen probleem”, hoor ik iemand zeggen, “dat is een probleem voor later! Laten we ons eerst focussen op de wagen.”

Na de carnavalswagen eens goed bekeken te hebben, zagen we wel in dat het een flinke klus zou zijn. Maar we zagen het nog positief in! Het plan was om alle platen te demonteren zodat we een kaal onderstel zouden hebben.

Aangezien we wisten dat we in een weiland het onderstel moesten demonteren hadden we een aggregaat meegenomen om daar ons elektrisch gereedschap mee te voeden. Echter bleek het meegenomen aggregaat aan de kleine kant te zijn. Zelfs bij een enkele slijptol sloeg deze af. Dan maar aanbellen bij de dichtstbijzijnde burens om daar een beetje stroom te ‘lenen’. Met een aantal afgerolde haspels hadden we nu spanning voor één slijptol op de plek van de carnavalswagen.



uit de oude doos

De halve zolen hebben een onderstel gekocht!



Overigens werden we door de leden van de carnavalsvereniging goed verzorgd met koffie en koekjes.

Aan het begin van de middag zijn we bij een lokale patatboer even een hapje gaan eten. Hier moesten we toch maar eens ons 'plan de campagne' enigszins bijstellen. Het hele onderstel zouden we niet meekrijgen, wel zouden we alles zover voor kunnen bereiden dat op een later moment alleen het onderstel nog opgehaald hoefde te worden. Ook niet geheel onbelangrijk: we moesten ook maar eens gaan kijken wie onze bus uit het weiland kon trekken. Gelukkig kent de verkoper van de carnavalswagen iemand van hun carnavalsvereniging met een trekker, of terwijl "Thomas de Trein" trekker!

In de loop van de middag kwam de veelbelovende trekker die de bus zonder moeite uit het weiland heeft gehaald. Om het onderstel op een later moment op te komen halen zou het makkelijk zijn als ook deze al aan de kant van de weg zou staan. Dit plan werd besproken met de bestuurder van de trekker waarna de legendarische zin "De halve zolen hebben een onderstel gekocht!" werd vastgelegd.

We zijn huiswaarts gekeerd zonder onderstel, maar met een bus én aanhanger vol rotzooi die van de carnavalswaggen af kwam. Eenmaal aangekomen in Winterswijk is er een plan bedacht om het onderstel te kunnen vervoeren. Een bekende van iemand bij Corso&Co zit in de handel van oud ijzer. Zo was de deal gemaakt dat hij met een vrachtwagen

een kraan naar Prinsenbeek zou gaan rijden om het onderstel op te halen in ruil voor het oud ijzer dat er vanaf kwam. Ons (enige) geluk betreffende dit hele gebeuren was dat hij dacht dat Prinsenbeek achter Aalten lag.



Merchandise

Stel je eigen kleding samen!

Bepaal het item en de borduring(en) en/of bedrukking(en) die je erop wilt hebben.

Tel de bedragen bij elkaar op en je weet wat je eigen Corso&Co kledingstuk kost.

Damespolo	€ 17,50
Herenpolo	€ 17,50
Dames T-shirt	€ 9,00
Heren T-shirt	€ 9,00
Kinder T-shirt	€ 6,00
Dames Hoody	€ 30,00
Heren Hoody	€ 30,00
Kinder Hoody	€ 20,00
Damesvest	€ 27,50
Herenvest	€ 27,50
Damesjas	€ 75,00
Herenjas	€ 75,00
Kinderjas	€ 50,00
Bodywarmer	€ 40,00
Werkbroek lang	€ 47,50
Werkbroek kort	€ 29,50
Kinderoverall	€ 25,00
Cap	€ 5,00



Borstborduring van het logo "Corso&Co"	€ 5,00
Borstborduring van het logo "Corso&Coters"	€ 5,00
Borstborduring van het logo "Corso&Cotertjes"	€ 5,00
Borstborduring naam	€ 5,00
borduring 6 sterren op mouw	€ 5,00
Rugborduring van het logo "Corso&Co"	€ 10,00
Rugborduring van het logo "Corso&Coters"	€ 7,00
Rugborduring van het logo "Corso&Cotertjes"	€ 7,00
Rugborduring van het logo "Dahliakwekers"	€ 10,00
Borstbedrukking Hoody	€ 12,75
Bedrukking themashirt	variabel

Bestellen kan door het artikel, gewenste maat en de gewenste bedrukking te mailen aan: merchandise@corsoenco.nl



Kleding kan het hele jaar door bij Peter in de winkel gepast worden.

BIJ Peter
print & drukwerk

KHK
BORDUREN
TEXTIEL
Groothandel
BEDRUKKEN

Aan de hand van de rubriek in de steigers proberen we je mee te nemen in de techniek achter bepaalde projecten. Bouwers aan bijvoorbeeld een specifiek element van een wagen proberen in eenvoudige taal te laten zien wat er voor technologie komt kijken bij het project.

Nadat het ontwerp bekend was gemaakt en er een mooie maquette was gevormd, bleef de vraag over hoe de wielophanging geconstrueerd moest worden. In de maquette was dit een vast onderdeel geworden zonder een werkelijke wielophanging (ook niet mogelijk om zo klein en gedetailleerd te vormen).

Na uitvoerig technisch overleg tijdens de nodige biertjes is besloten dat de wielophanging daadwerkelijk moest werken en de wielen moesten op het wegdek zelf mee kunnen lopen om natuurlijk te ogen. Dit ook om de werkelijke draaisnelheid van de wielen te behalen, een aangedreven as zou lastig te regelen zijn in verband met de verschillende loopsnelheden en het regelmatig stilstaan tijdens de optocht.



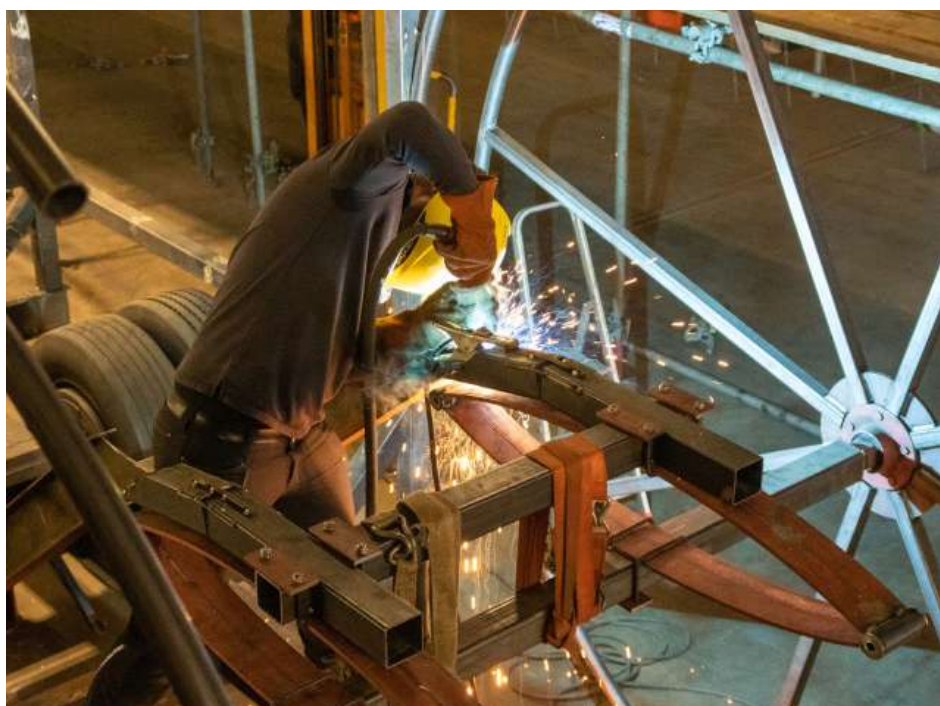
Nu duidelijk was hoe de ophanging eruit moest komen te zien, konden we bedenken hoe we dit vorm moesten gaan geven. Na het opmeten van een daadwerkelijke koets was er een schaal om naar te bouwen en er werd gezocht naar passende bladveren om het geheel authentiek te laten ogen.

Deze waren natuurlijk nergens te vinden, dus hebben we zelf maar de bladveren gebogen naar de vorm die we geschikt vonden. Scharnierpunten en assen werden voorbereid en het geheel werd met zelfgemaakte u-bouten op traditionele wijze bevestigd aan het frame om de juiste uitstraling te krijgen.

Toen de constructie klaar was, werd er een proefrit gepland om te kijken hoe het systeem functioneerde op de weg. Aangezien de wielen van de koets op het wegdek zelf rolden, maar ook de wielen

van het onderstel zelf op de weg rollen én sturen, zouden de koetswielen zijwaarts schuiven tijdens het maken van bochten. Doordat dit veel wrijving veroorzaakte ontstond het risico dat een wiel zou kunnen omklappen en afbreken tijdens de optocht, wat natuurlijk desastreus zou zijn. Hierom werd bedacht dat de wielen opgetild moesten kunnen worden om dit te voorkomen.

Om alles te kunnen liften, de voor- én achteras van de koets, werd een systeem bedacht om alles met staalkabels omhoog te kunnen trekken. Essentieel hierin was de slag die gemaakt moest worden. Deze lengte zou bepalen hoe hoog de wielen zouden kunnen komen, maar moest ook de wielen laag genoeg laten zakken om daadwerkelijk mee te lopen op het wegdek tijdens de optocht. Ook moest de beweging zo na-



In de Steigers

door Harm Scholten

tuurlijk mogelijk; niet te snel om op te vallen, maar wel snel genoeg om speling te creëren voor het sturen in bochten. Dit bleek nog niet eenvoudig. Veel technische oplossingen vielen af doordat de keuze was gemaakt geen aggregaat te plaatsen op de wagen, alles moest dus zó ontworpen worden dat het op de aanwezige lage accuspanning zou werken. Uiteindelijk is de keuze gemaakt dit hydraulisch te doen, een pomp hiervoor was namelijk al aanwezig in de stuurinrichting omdat dit ook hydraulisch gebeurt.

Na het maken van de installatie moest deze natuurlijk getest worden, het gewicht van de wielen met de grote dahlia's zou namelijk enorm toenemen na het plakken van alle bloemen. Zeker als er tijdens de optocht een regenbui zou

plaatsvinden, wordt het een aanzienlijk gewicht om te tillen. Gelukkig was er al snel een hoop ballast gevonden om de hefinrichting te testen, en bleek deze goed te werken.

Oepsie..

Aangezien de roldeur van de hal kapot was gegaan na het uitrijden, konden de wagens van vrijdag op zaterdag helaas niet binnen staan. Er werd geprobeerd de wagen aan de kastanjelaan de parkeerplaats op te rijden, deze drempel bleek hoger dan de drempels in de route. Eén van de achterwielen begon toch te schuiven tot deze helaas, maar gelukkig niet helemaal, afscheurde. Gelukkig maken vele handen licht werk en was dit snel gerepareerd zodat de wagen niet weer 'in de steigers' moest.



Uw steentje bijdragen aan Corso&Co?

Interesse

Bent u geïnteresseerd in wat wij zoal als corsogroep uitvoeren of hoe de bouw van de wagen vordert? Kom dan gerust eens een kijkje nemen in de corsohal aan de Kastanjelaan 94. Gedurende het jaar zijn de bouwers op dinsdagavond tussen 19:00 en 22:00 uur in de hal te vinden. Om 20:00 uur staat de koffie klaar 😊.

Hebt u belangstelling in het reilen en zeilen op ons dahliaveld, of lijkt het u gewoon mooi om al die pracht en praal aan verschillende dahliakleuren te aanschouwen? Neem dan gerust eens een kijkje op ons land aan de Meester Meinenweg 26 in Kotten. Zo rond het laatste weekend van april worden de dahlia's gepoot, vanaf half juli hebt u de kans dat de eerste bloemen de kop opgestoken hebben.

Liever iets meer zekerheid dat we tijd voor u hebben? Neem dan gerust contact met ons op via: ✉ bestuur@corsoenco.nl of ☎ 06-28543617

Handjes

Hebben we niet alleen uw interesse gewekt, maar hebt u het idee dat u ook graag onderdeel zou willen zijn van deze gezellige, enigszins excentrieke, groep corsofanaten? Wij zijn altijd op zoek naar

corsobouwers, dahliatelers, constructeurs, papierplakkers, konsters, cateraars of mensen die het gewoon leuk vinden om op hun eigen manier ons een handje te helpen. Wij komen graag met u in contact, zie onderstaand onze contactinformatie.

Doneren

Wilt u liever een bijdrage aan onze corsogroep leveren in financiële vorm? Uiteraard kunt u als donateur ook uw steentje bijdragen aan onze groep. De bouw van een corsoreus is kostbaar, we proberen dit met hulp van sponsors in de hand te houden, maar hebben uiteindelijk ook financiële middelen nodig om dit voor elkaar te krijgen.

Uw bijdrage wordt gebruikt om de wagen op straat te krijgen, ons dahliaveld te onderhouden en onze toekomst als corsogroep te verstevigen.

Doneren kan op rekeningnummer: NL22INGB0008210480 tnv Stichting Corso&Co o.v.v. gift/sponsoring. Wij zijn u eeuwig dankbaar!

Plakweek

Ieder jaar in de week voorafgaand aan het volksfeest (laatste volle weekend van augustus) worden de laatste puntjes op de i gezet en wordt de wagen in de bloemen gezet. Dit begint voor ons op "schnitzelzaterdag" met de voorbereidingen en vanaf dinsdag komen de eerste bloemen in de corsohal aan, donderdagnacht gaan we door totdat alles af is.

De corsohal is in de plakweek één groot gezellig mierennest aan bedrijvigheid en aan de konterstafels is altijd plek voor een paar handjes extra. Wilt u tijdens de plakweek ook met ons mee eten, laat ons dan vooraf even weten dat u komt.

