

**Korrespondenz mit Dr.-Ing. Uwe Hollenbach, HSVA
zu den ersten Post ANONYMA Trial Evaluations
PATE_01.1 bis .3 u. PATE_02.1 bis .2 mit PATE_00.2**

Die folgenden e-mails sind Originale der fortgesetzten Korrespondenz, aber mit wenigen Ergänzungen und Korrekturen der wenigen orthographischen Fehler. Die aktuellen Fassungen der genannten PATEs, der Ergebnisse intensiver weiterer Arbeiten zu den Details meiner Ansätze, finden sich auf meiner website www.m-schmiechen.de unter 'News on ship powering trials'.

From: Michael Schmiechen
Sent: Wednesday, June 4, 2014 3:12 PM
To: Uwe Hollenbach
Cc: Klaus Wagner ; Friedrich Mewis ; Stefan Krüger ; Bettar Moctar ; Som D. Sharma
Subject: Unsere Korrespondenz zu PATE_01 u. _02 cont'd

Lieber Herr Hollenbach,

bei weiteren, mehr körperlichen Haus-Arbeiten hatte ich inzwischen viel Muße über die Vergleiche unserer Auswertungen der Probefahrten mit zwei Schwester-Schiffen in der East China Sea weiter nachzudenken.

Vorab!

Meine Korrespondenz mit Herrn Dr. Wagner ist sehr viel umfangreicher und sehr viel detaillierter als unsere. Die ist so intensiv wie mein Arbeitsstil, bisher noch! Zwischen meinen Elaboraten und Ergebnissen und seinen Reaktionen vergehen nie zwei Monate!

Denn seit unserem ersten Treffen bei meiner 2nd INTERACTION Berlin '91 ist er nicht nur einer der wenigen Kollegen, die sich stets für die Entwicklung meiner Ansätze interessiert haben, sondern er hat oft auch aktiv daran mitgewirkt.

Und seit meinem Ausscheiden aus der Versuchsanstalt hat Herr Wagner vor allem die Rolle meines Lektors gespielt, stets sehr konstruktiv und prompt. Dafür bin ich ihm sehr dankbar! Denn vor der 'Herausgabe' aller meiner Arbeiten habe ich sie bisher immer von Lektoren kritisch korrigieren lassen, so wie auch diese mail.

Statistik über alle double runs

Doch nun zur Sache. Zwei Welten können tatsächlich nicht verschiedener sein als unsere! Ohne auf Details einzugehen, fiel mir an Ihren Bemerkungen auf, dass Sie immer wieder einzelne double runs betrachten.

Auf 'dieses Niveau' kann ich mich aber nicht begeben, denn nach meinen langen, 'einschlägigen', also schmerzhaften Erfahrungen ist die Analyse einzelner double runs im Anbetracht aller möglichen zufälligen Fehler

überhaupt nicht sinnvoll möglich.

Ich betrachte vielmehr immer alle zur Verfügung stehenden oder aus 'guten' Gründen ausgewählten double runs gemeinsam und analysiere die Residuen mit grösster Sorgfalt auf Abweichungen von Normal-Verteilungen. So prüfe ich, ob meine Konventionen den Problemen 'angemessen' sind und ob die Theorie der Stichproben überhaupt anwendbar ist.

Herr Mewis hat einmal gesagt, dass ich die Probefahrten wie ein Physiker auswerte. Und damit hatte er natürlich recht. Ich mache das nämlich als 'Mechaniker' dem Stand der Technik entsprechend, und nicht entsprechend der traditionellen Praxis der Schiffbauer. Auch wenn ich mich wiederhole: In den Versuchsanstalten gibt zu viele Schiffbauer.

Die 'glauben' nämlich zu wissen, was herauskommen 'soll', und es gibt zu wenige Theoretiker, die 'wissen', wie sie es professionell herausholen 'können'. Die in Quality Manuals, auch dem der ITTC, rituell wiederholten, meistens unverständenen Regeln der elementaren Theorie der Stichproben reichen für die anstehenden Probleme überhaupt nicht aus.

Analyse der Roh-Daten

Mein Vorgehen ist schon deshalb notwendig, weil ich die Rohdaten nicht selber analysiert habe, wie es z. B. im Fall der ANONYMA möglich war. 'Mittelwerte', von denen ich nicht weiss, wie sie 'entstanden' sind, benutze ich immer nur mit grösster Vorsicht.

Wie ich beim Auswerten der METEOR-Modell-Versuche erlebt habe und gerade jetzt wieder erlebe, sind im Zweifelsfall gar nicht irgendwelche mehr oder weniger obskuren Mittelwerte relevant, sondern stationäre Werte, also Extrema! Selbst bei Probefahrten im Ballast verfälschen schon die geringsten Beschleunigungen die Energie-, alias Leistungs-Bilanzen 'vollständig'!

Partielle Energie-Bilanzen

Auch dazu die Wiederholung einer fundamentalen Feststellung: Ich betrachte nicht Impuls-, alias 'Kräfte'-Bilanzen, sondern wie Lagrange die Bilanzen partieller Leistungen. Und damit fallen von Anfang an schon sehr viele Probleme 'grundsätzlich' weg; sie existieren bei diesem Ansatz gar nicht.

So ist der Gütegrad der Propulsion bei der Analyse traditioneller Probefahrten überhaupt nicht notwendig, während er in der jetzt 'universell' akzeptierten, von der Full Conference aber noch nicht akzeptierten 'ITTC 2012 Guideline' ein 'input' ist! Der Name 'direct power method' dafür ist m. E. die denkbar plumpste Desinformation.

Supplied power first

Wegen der gewöhnlich relativ geringen Variation der Propeller-Belastungen während der Probefahrten, lässt sich deren Analyse in zwei Teil-Probleme zerlegen, deren Lösungen sich jeweils einfach als Lösungen von Systemen

linearer Gleichungen ergeben.

Zunächst habe ich wie immer die power supplied analysiert und damit den Propeller kalibriert, full scale (!) unter Probefahrts-Bedingungen (!), also auch bei extrem kleiner Tauchung und im Seegang. Bei der Durchsicht der PATE_01 stelle ich fest, dass die von mir identifizierten Propeller-Kennlinien und die Strömungen über Grund 'praktisch' unabhängig sind von der Zahl der berücksichtigten double runs.

Da Sie, wie auch immer, evtl. mit der bekanntlich (!) Fehler anfälligen traditionellen Methode, wesentlich andere Werte der Strömung identifiziert haben, weicht auch Ihre Propeller-Kennlinie in der Tendenz wesentlich von meiner ab. Im Falle PATE_02 haben Sie die Strömung 'richtiger' identifiziert und unsere Propeller-Kennlinien decken sich nicht nur, sondern 'praktisch' auch mit der von mir vorher identifizierten des Schwester-Schiffes (PATE_01).

Strömung: 'fundamentale' Lösung

Ihre Bemerkung, dass meine Methode, die Strömung zu bestimmen, 'eleganter' sei als die von Herrn Schenzle, ist ein typisches 'understatement' von Schiffbauern, die das Problem und seine Lösung nicht verstehen 'wollen'.

Ob sie es wollen oder nicht, meine axiomatische Interpretation des Begriffs ist tatsächlich die einzig sinnvolle und sie bedarf sogar keiner Kalibrierung (!) und funktioniert ohne irgendwelche teuren, 'empfindlichen' Logs und sogar bei jedem Wind und Wetter.

Selbst Herr Wagner und Herr Gennaro hielten meine Lösung im Grunde Ihres Herzens für ein Provisorium und haben mich immer wieder auf 'zukünftige' Logs verwiesen. Mit denen verhält es sich aber leider genau wie mit den immer wieder von Dilettanten erfundenen und in 'verschwenderischen' 'Forschungs'-Vorhaben entwickelten Schub-Mess-Geräten.

Selbst wenn sie denn jemals 'funktionieren' sollten, liessen sich weder die einen noch die anderen überhaupt kalibrieren. Was aber sind denn das für 'Mess'-Geräte, die sich nicht kalibrieren lassen? Würden Sie so eins kaufen 'wollen'?

Power required

Danach habe ich die power required analysiert, um auf den nominellen Zustand no wind and no waves reduzieren zu können. Dass mein Modell der power required nicht nur im vorliegenden Fall der Schwester-Schiffe in der East China Sea sehr ruppig ist, haben Herr Dr. Wagner und Herr Dr. Gennaro immer wieder bemängelt.

Beide geben aber zu, dass im Anbetracht der spärlichen Daten oft gar nichts anderes möglich ist, als das Ei auf die Schiene zu nageln, so wie Kolumbus es vorgemacht hat. Hier könnte man natürlich noch versuchen, aus den Vergleichen der Daten der Schwester-Schiffe bei verschiedenem Seegang 'Honig

zu saugen', so wie ich das bei PATE_02 mit einem Parameter der required power gemacht habe.

Signifikanz-Analysen

Zur Beantwortung Ihrer Detail-Fragen muss ich mir gelegentlich erst einmal die von mir stets ermittelten und mitgeteilten Vertrauens-Grenzen genauer ansehen. Darauf beziehen sich die für Schiffbauer sicher viel zu 'lockeren' Bemerkungen eines 'Mechanikers' zu 'praktischen' Übereinstimmungen.

Im Falle der beiden Probefahrten mit der ANONYMA hatte ich für solche Signifikanz-Analysen zunächst die Vertrauens-Grenzen der ursprünglichen Mittelwerte bestimmt und zur Verfügung. Auf Ihre Analysen bin ich gespannt, denn die müssen ja der wesentliche Bestandteil Ihres Projektes mit der SSPA sein.

Mit meinem Dank für die Genehmigung zur Veröffentlichung meiner Analysen und der Bitte um Entschuldigung für diesen wiederholten Versuch, die mir wesentlichen Dinge noch einmal zu erläutern, verbinde ich in aller gebotenen Bescheidenheit die Erwartung, dass Sie genau wie ich, alle Details Ihrer Auswertungen veröffentlichen. Nur so können sich alle interessierten Kollegen, unter anderen die Professoren Krüger und el Moctar, selber ein Urteil bilden.

Verblüffende Übereinstimmung

Ich habe immer wieder ausdrücklich festgestellt, dass die Werte der durch meine Konventionen konstituierten und interpretierten Begriffe prinzipiell nicht mit den Werten der entsprechenden traditionell interpretierten Begriffe übereinstimmen müssen. Für das 'Anknüpfen' an die bisherigen Erfahrungen ist die eventuelle Übereinstimmung aber natürlich 'nützlich', wie auch immer.

Die verblüffende, fast perfekte Übereinstimmung unserer End-Ergebnisse, bei meiner Beschränkung auf das Wesentliche, weg von der schiffbaulichen Folklore und den 'tausend' kleinen Korrekturen, muss selbst hartgesottene Schiff-Bauern Anlass zum Nach-Denken geben.

Wie Sie von Ihren fehlerhaften Zwischen-Ergebnisse auf Ihr End-Ergebnis und auf die 'rettende' Idee kommen konnten, dass ich mein Verfahren mit Ihren Ergebnissen 'getunet' hätte, werden Sie mir und unseren Kollegen sicher gelegentlich noch erläutern.

Wer hat Angst vorm bösen Mann?

Auch Ihre früher geäußerte Meinung, dass die Klienten der HSVA schon durch die Erwähnung meines Namens, durch meinen nackten Pragmatismus 'verschreckt' werden, glauben Sie doch sicher selber nicht. Verschreckt sind aus verständlichen Gründen meine Kollegen in einigen Versuchsanstalten.

Den Klienten ist alles 'gleichgültig'. Solange die nämlich noch akzeptieren,

dass die selben Leute die Prognosen und [auch] deren Bestätigung 'machen', wollen sie offenbar noch 'betrogen' werden, oder die IMO beim Nachweis des EEDI betrügen?

Akzeptable Normen

Schon seit meinem Schiffstechnik-Aufsatz und meinem STG-Vortrag von 1980 ist bekannt, dass akzeptable, dauerhafte Konventionen nichts anderes sind als axiomatische Systeme. Und dass man deren Konstruktion zweckmässig nicht Schiff-Bauern überlässt, sondern möglichst Experten für formale Sprachen. Um deren Mitwirkung habe ich schon geworben, bisher aber leider vergeblich. Denn: 'Jeder denkt ['natürlich'] an sich [und seine Probleme], nur ich denke an mich [und meine Probleme]!'

Mein Verfahren ist vollkommen transparent und objektiv, also unabhängig vom Bearbeiter. Es kommt mit wenigen, 'selbst'-verständlichen Konventionen aus und, wie es sein muss (!), ohne weitere 'Vorkenntnisse'. Und zwar auch ohne irgendwelche ad hoc (!) gewählten 'Vor-Daten' und Daten aus 'un-ähnlichen' Modell-Versuchen, insbesondere ohne den Gütegrad der Propulsion, den Joker aus dem Ärmel.

Mein Verfahren, soweit ich es bisher entwickelt habe, erfüllt damit die Voraussetzungen und den Zweck einer vernünftigen, akzeptablen Norm, so wie ich das nicht nur zuletzt in der HANSA festgestellt habe. Und deshalb bleibe ich bei meiner öffentlich vertretenen und jetzt noch besser begründeten Überzeugung, dass ITTC, ISO und IMO im 'Gefolge' von MARIN, des Kaisers in seinen neuen Kleidern, mit der unglaublichen SATimo (!) Methode die dringend notwendige 'Rationalisierung' für mindestens das nächste Jahrzehnt blockieren.

Weitere Entwicklungen

Das Ende dieser Blockade werde ich persönlich also vermutlich gar nicht mehr erleben! Aber sicher greifen junge Kollegen meine effizienten rationalen Ansätze auf und führen sie konsequent fort. Das tun die Kollegen Verhulst und Hooijmans in Wageningen (!) mit ausdrücklichem (!) Dank für meine konsequenten Vor-Arbeiten schon lange.

Und zwar tun sie das im Hinblick auf extrem effiziente quasi-stationäre Probefahrten und Überwachungen der Propulsion, ohne Messungen des Schubes, also einfacher als in meinem sehr aufwändigen METEOR-Projekt von 1988. Da der Prophet nichts gilt in seinem Vaterland, finden entsprechende Erfolg versprechende Forschungs-Anstrengungen in Deutschland meines Wissens aber 'natürlich' nicht statt.

Quasi-steady trials and monitoring

Wie man Werte des propulsive efficiency bei quasi-stationären Probefahrten ohne Schub-Messungen (!) sicher identifizieren kann, das habe ich gerade an meinem 'Modell'-Versuch gezeigt. Man muss den Joker also gar nicht aus dem Ärmel ziehen, wenn man ihn z. B. für das Monitoring braucht!

Das Problem ist auch hier die sichere Bestimmung der Strömung. Die gelingt wie beschrieben, wenn nur die 'echt'-stationären Zustände während der quasi-stationären Versuche ermittelt und der Analyse zu Grunde gelegt werden.

Kritische Diskussionen

Ich habe nicht vierzig Jahre lang Vorlesungen über das professionelle Lösen von Problemen beim 'Behandeln' hydromechanischer Systeme gehalten, um die dilettantische ITTC Guideline jetzt kommentarlos 'passieren' zu lassen. Bei Lerbs, Grim und Krappinger und auch bei Horn, Amtsberg und Schuster wäre so ein schlampiger 'Bericht' niemals 'raus'-gegangen.

Und Hans Edstrand, der vormalige Direktor von SSPA, hätte die Specialists des Committees on Powering of Ships in Service (SC PSS) alle einzeln zum Teufel gejagt. Er war m. E. zu Recht der Überzeugung, dass Spezialisten in der Konferenz der Tankleiter (!), die die Probleme noch selber kannten, von denen die Rede war, überhaupt nichts zu suchen haben.

Das Gleiche habe ich auch dem Chairman des Executive Committee empfohlen, nachdem das Specialists Committee auf einem seiner (teuren!) Treffen ausdrücklich für ihn (!) festgestellt hatte, dass mein Verfahren für die Analyse traditioneller Probefahrten Schub-Messungen erfordert. Trotz der seit 1998 vorliegenden detaillierten, für jeden 'Geschmack' wiederholten Dokumentationen des genauen Gegenteils hat offenbar kein einziges Mitglied, auch Sie nicht, die eklatante Fehl-Information des Chairmans verhindert.

Glaubwürdigkeit ahoi!

Mit Interesse habe ich danach verfolgt, dass die gegen die Regeln der ITTC an die IMO weitergeleitete 'haltlose' ITTC 2012 Guideline nach meinem (!) Hinweis auf den 'Skandal' von der website der ITTC zunächst verschwand, bald aber wieder dort auftauchte. Und inzwischen hat die ITTC 'plötzlich' einen neuen Chairman! Ich bin gespannt wie der die Karre aus der Dreck zieht, in die das SC PSS und sein Vorgänger sie gefahren haben.

Dass die von MARIN inspirierte ITTC 2012 Guideline auch Grundlage der Neu-Ausgabe der Norm ISO 15016 werden soll, wurde vermutlich inzwischen so wie 2002 von allen nationalen Gruppen 'abgenickt', auch von der deutschen (?), bestehend aus Ihnen allein. Meine Bitte, mir das Beispiel zu der Norm, so wie 1998, für die Analyse zur Verfügung zu stellen, konnte leider nicht erfüllt werden, weil es so ein Beispiel angeblich nicht gab!

'Spiel'-Regeln

Nach meinen detaillierten Entwurf für ein Neu-Ausgabe der fundamentalen Norm DIN 1313 'Grössen' und dessen emotionaler, unqualifizierter Ablehnung durch die Autoren der aktuellen Ausgabe, einige von ihnen Logiker in meinem Alter, weiss ich jetzt nicht nur, wie Normen auch anderen Orts 'gemacht' werden,

sondern ich habe sogar verstanden, warum das so geschieht.

Die 'Spiel'-Regeln von DIN, und auch ISO, den Konsens von Interessen-Gruppen herzustellen, führen aber leider dazu, den Stand der Praxis (!) zu konservieren und damit Innovationen zu verzögern oder gar zu verhindern. Experten sind ausdrücklich ausgeschlossen und jede Korrespondenz ist beim DIN z. B. streng vertraulich!

Das führte sogar soweit, dass meine website vom DIN laufend auf unerlaubte Veröffentlichungen überwacht wurde. Ich musste nicht nur links zu files, sondern auch die files selber löschen! Aber sowohl mein Entwurf als auch die Diskussionen zu dem sehr interessanten, fundamentalen Projekt und die Dokumentation der ganzen 'Geschichte', alles was DIN nicht 'verbieten' konnte, befindet sich natürlich auf meiner website.

Mit freundlichen Grüßen zu Pfingsten, dem 'lieblichen Fest', so Goethe am Anfang seines 'ziemlich' obszönen 'Reinicke Fuchs',
Ihr Michael Schmiechen.

From: Michael Schmiechen
Sent: Wednesday, May 28, 2014 10:29 PM
To: Hollenbach@hsva.de
Cc: Klaus Wagner
Subject: Re: Unsere Korrespondenz

Lieber Herr Hollenbach,

vielen Dank für Ihre detaillierten Anmerkungen zu meinen Auswertungen, die mich sicher noch eine Weile beschäftigen werden.

Bei der dadurch angeregten Durchsicht meiner files und der darin enthaltenen, verblüffenden Vergleiche fiel mir aber sofort das Datum meiner Ausdrucke auf. 'Zuhause' habe ich immer noch die Fassung vom 03.03.2014, während auf der website schon die Fassung vom 01.04.2014 steht, die Sie benutzt haben. Hier hinke ich also selber nach!

Trotz intensiver Reparatur- und Putz-Arbeiten in Folge eines Mieter-Wechsels habe ich neulich bei dem quasi-stationären 'Modell'-Versuch durch systematische Änderungen von Parametern schon wieder eine wichtige Entdeckung gemacht.

Bis auf Weiteres mit freundlichen Grüßen zu Christi Himmelfahrt
Ihr Michael Schmiechen.

From: Hollenbach@hsva.de
Sent: Wednesday, May 28, 2014 5:56 PM
To: Michael Schmiechen
Cc: Klaus Wagner
Subject: Re: Unsere Korrespondenz

Hallo Herr Schmiechen, Hallo Herr Wagner,

Ich war die letzten beiden Tage auf Reisen und hatte in der Bahn Zeit, mir die Auswertung unserer beiden gemeinsam Testfälle anzusehen.

Ich weiss nicht, in wie weit Herr Wagner unseren bisherigen Schriftverkehr verfolgt hat, daher die folgende kurze Info zu den Schiffen / Probefahrten:

Bei den beiden Probefahrten handelt es sich um zwei Schwesterschiffe einer Serie von 118k Bulk Carriern, die in China auf dem Ballast Tiefgang auf Probefahrt gewesen sind.

Das erste Schiff (PATE_01) war bei vergleichsweise schlechtem Wetter auf Probefahrt.

Die signifikante Wellenhöhe während der Probefahrt war mit 3.3 m angegeben, der Wind mit Bft. 6-7.

Das zweite Schiff (PATE_02) war bei deutlich besserem Wetter auf Probefahrt. Die signifikante Wellenhöhe während der Probefahrt war mit 1 m angegeben, der Wind mit Bft. 4.

Meine folgenden Kommentare beziehen sich auf die Dokumente mir Stand vom 01.04.2014, die ich mir von Schmiechens Webseite heruntergeladen habe.

Die Auswertung von PATE_01 mit 10 Speed Runs (PATE 01.1) und mit 8 Speed Runs (PATE 01.2) ergibt praktisch deckungsgleiche Kurven.

Demgegenüber liegt die Kurve ausgewertet mit nur 6 Speed Runs (PATE 01.3) deutlich nach oben verschoben mit einer resultierenden geringeren Geschwindigkeit von immerhin 0.15 kn (bei 8000 kW Leistung).

Das scheint mir wenig plausibel.

Vergleicht man in der Auswertung PATE 01.1 die gemessene Leistung PS mit den korrigierten Leistungswerten PS.rat.trial findet man Korrekturen, wie man sie auch in einer "traditionellen" Auswertung erwarten würde.

Die gemessenen Leistung in der "head wind head sea condition" werden deutlich nach unten korrigiert, in der "stern wind stern sea condition" sind die Korrekturen klein.

Für mich wenig plausibel sind die beiden 16 kn Geschwindigkeitspunkte (Punkt 9 und 10), beides Geschwindigkeitspunkte mit Wind und Seegang von achtern, die beide ebenfalls in ihrer Leistung reduziert werden, wie ich es allenfalls für Gegenwindbedingungen erwarten würde, nicht jedoch wenn Wind und Seegang von achtern wirken.

Die Auswertung von PATE_02 mit 10 speed Runs (PATE_02.1) und mit 8 Speed Runs (PATE_02.2) ergeben sehr ähnliche Kurvenverläufe wie die Auswertung des ersten Falls, sie sind gegenüber PATE_01 nur nach oben verschoben.

Vergleicht man in der Auswertung PATE 02.1 die gemessene Leistung PS mit den korrigierten Leistungswerten PS.rat.trial findet man Korrekturen, die für mich völlig unplausibel sind.

Mit Ausnahme eines einzigen Messpunktes werden im Fall PATE_02.1 alle gemessenen Leistungen in "head wind head sea conditions" (Punkte 3, 6, 7, 10

und 11) nach oben korrigiert, als ob Wind und Seegang von achtern geschoben hätten, und alle gemessenen Leistungen in "stern wind stern sea conditions" (Punkte 4, 8, 9 und 12) werden nach unten korrigiert, so als ob Wind und Seegang gebremst hätten.

In der Auswertung haben Sie geschrieben, dass "evidently in this case of nearly no wind the ... evaluation does not permit to identify meaningful parameters". Ich finde nicht, dass Bft. 4 "nearly no wind" sein soll, aber die Verwendung der Parameter des Schwesterschiffes führt anscheinend zu völlig unsinnigen und praktisch nicht nachvollziehbaren Korrekturen.

Ich bin neugierig, Ihre Meinung dazu zu hören.

Mit freundlichen Grüßen
Uwe Hollenbach

From: "Michael Schmiechen" <m.schm@t-online.de>
To: "Uwe Hollenbach" <hollenbach@hsva.de>
Cc: "Klaus Wagner" <IKWAG@web.de>
Date: 26.05.2014 10:57
Subject: Unsere Korrespondenz

Hallo Herr Hollenbach,

anbei sende ich Ihnen meine Dokumentation unserer Korrespondenz zu den PATEs. Wie immer werden auch hier noch eine Weile Korrekturen und Ergänzungen notwendig werden. Aber für heute ist dies 'gut genug'.

Wenn Sie übrigens meinen, dass ich Sie hintergangen habe, dann haben Sie mein Anliegen überhaupt nicht verstanden! Glauben Sie denn im Ernst, dass ich mich selbst belüge und meine Jahrzehnte dauernde Arbeit für eine rationale Theorie der Propulsion, mein Lebenswerk durch einen kleinen, dummen Micky Mouse Betrug zerstöre?

Die weitgehende Übereinstimmung unserer Ergebnisse ist, wie ich betont habe, 'rein' zufällig. Denn ich habe nur das Verhalten bei den Bedingungen der Probefahrt (!) auf einen nominellen Zustand no wind and no waves reduziert, während Sie meines Wissens noch weitere Korrekturen verwenden, um auf die Kontrakt (!) -Bedingungen zu kommen. Wie ich immer wieder festgestellt habe, ist diese 'Umrechnung' in meinen Augen ein völlig separates, auch konventionelles Problem, das ich überhaupt (noch?) nicht behandelt habe.

Völlig schleierhaft ist für mich, wie Sie im Falle PATE_01 trotz Ihrer fehlerhaften Bestimmung der Strömung zu Ihren Ergebnissen gekommen sind. Dabei spreche ich noch nicht von dem Gütegrad der Propulsion, dem 'Joker aus dem Ärmel'. Woher haben Sie denn den, full scale bei der geringen nominellen Tauchung im Seegang? Ich brauche überhaupt keine vorherigen Erfahrungen, welche auch immer, mein Verfahren funktioniert deshalb trotz seiner Mängel 'immer', unabhängig von der Versuchsanstalt und dem Bearbeiter!

Bei dem quasi-stationären 'Modell'-Versuch bin ich schon wieder einen grossen Schritt weiter. Ich konnte nämlich mit meiner Methode auch die sehr geringe Strömung im Tank ermitteln. Denn full scale ist das robuste Bestimmen der Strömung gerade bei quasi-stationären Probefahrten natürlich das 'entscheidende' Problem. Da ich den 'Modell'-Versuch inzwischen so ausgiebig analysiert habe, entsteht gerade eine Dokumentation aller meiner Ergebnisse.

Mit freundlichen Grüßen zu dieser schönen Sommerzeit
Ihr Michael Schmiechen.