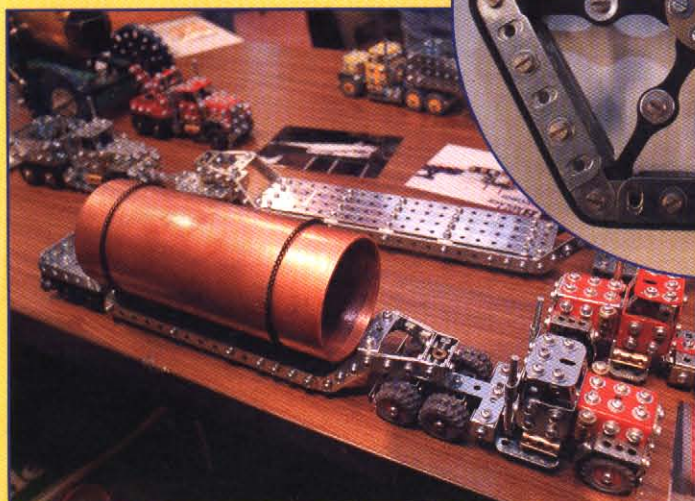
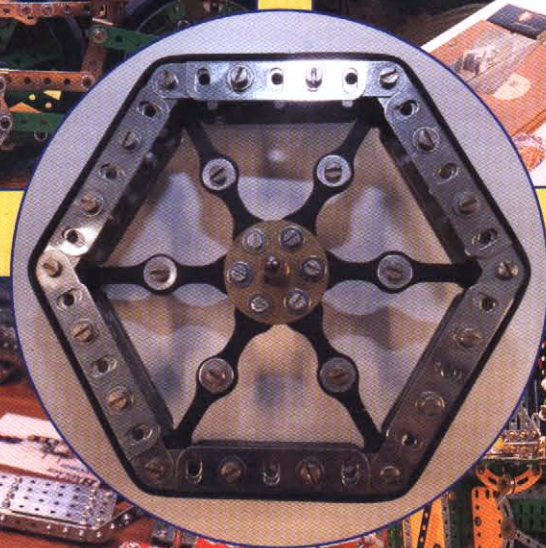
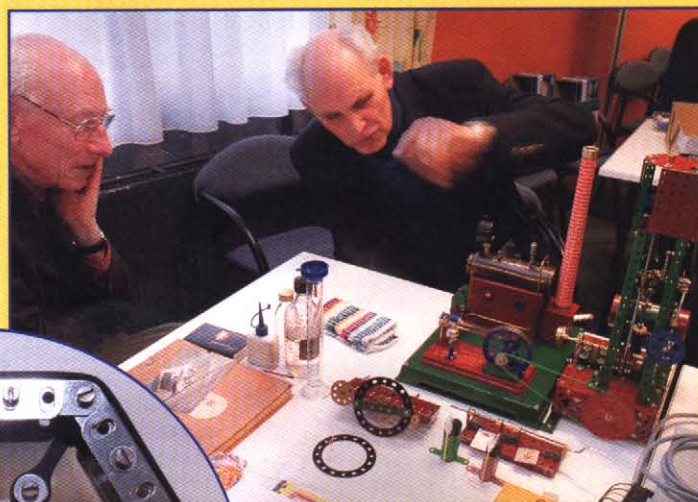
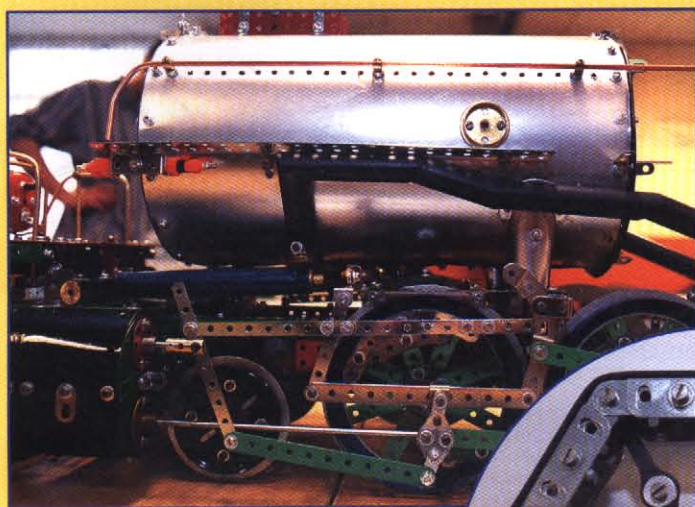


meccano nieuws

kwartaalblad van de vereniging 'Meccano Gilde Nederland'

vereniging voor metaalconstructie modelbouw



Benthuizen januari 2002, zie blz. 17

6 *Twee eenvoudige maar verbazingwekkende kraantjes*

14 *Toygallery*

8 *Meccano klokken*

16 *Micro Locomotief met wagen*

11 *De versnellingsbak van RC-bestuurd automodel*

18 *Meccano en electronica*

meccano nieuws

is het orgaan van het **Meccano Gilde Nederland**. Dit blad verschijnt viermaal per jaar. Losse nummers zijn voor € 3,00, exclusief verzendkosten verkrijgbaar bij de voorzitter, zie hierna.

Het geheel of gedeeltelijk overnemen van publicaties uit 'Meccano Nieuws' is alleen toegestaan met schriftelijke toestemming van de Hoofdredacteur.

Voorzitter: G.B.M.M. Anink
Vogelenzangseweg 352
2114 CK VOGELENZANG
tel: 023-5841717

Penningmeester: J.H. Schurink
Burg. A. Bontekoelaan 12
7437 CR Bathmen
Tel: 0570-542815
Fax: 084-8685707
Giro MGN: 5484519
Internationale betalingen via
IBAN: NL37PSTB0005484519
e-mail:

pecunia@meccano-gilde-nederland.myweb.nl

Secretaris: C.J. Trommel
Zeemandreef 60A
3146 BT Maassluis
Tel.: 010-5915295
e-mail: cjt@kabelfoon.nl

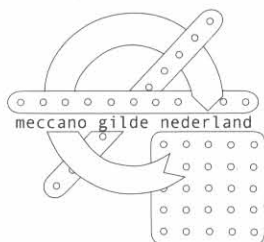
Aanmelden/afmelden bij ledensecretaris
D.B. Bus
Tesselschadelaan 59
1422 JB Uithoorn
Tel.: 0297-561135
e-mail: busfray@hetnet.nl

Redacteuren
W. Blauw (hoofdredactie)
J. Geertsma, F. Roost,
N.I.M. Stevens, C.J. Trommel

Artikelen en advertenties
sturen naar :
de Secretaris
zie adres hierboven.

Contributie
De contributie bedraagt
€ 22,00 per jaar. Het verenigingsjaar loopt van 1 januari t/m 31 december. Bij aanmelding is een entreegeld van € 3,00 verschuldigd.

Meccano Nieuws
wordt gedrukt door:
Salsedo Drukkerij, Breda
en gedistribueerd door:
A. Anink te Vogelenzang



van de redactie...

In de winter van 1982 verscheen het eerste nummer van Meccano Nieuws, bestaande uit 8 getypte bladzijden, onder redactie van de heer H.M. Elema. In de loop der jaren is het blad in omvang gegroeid, het typewerk vervangen door de tekstverwerker, zwart-witfoto's zijn (gedeeltelijk) in kleur en werden de met de hand getekende constructies vervangen door IsoMec-tekeningen. Na 20 jaar Meccano Nieuws is aan de vorm veel veranderd. De inhoud daarentegen vertoont nog steeds grote overeenkomsten: foto's van de regiobijeenkomsten, bouwbeschrijvingen door leden, tips en trucs en het wel en wee van onze vereniging. Net als 20 jaar geleden zijn we voor deze inhoud afhankelijk van de bijdragen van onze leden. Een klein aantal neemt de moeite om beschrijvingen te maken van hun modellen, vergezeld van foto's of tekeningen. Dit vormt voor anderen een inspiratiebron om aan de slag te gaan, of om een bepaalde constructie te gebruiken voor zijn eigen model. Daarom wil ik hier aan jullie allen een oproep doen eens in de pen te klimmen voor een bijdrage aan Meccano Nieuws. Schrijf eens wat over je model, over een bijzondere constructie, over verzamelen, over boeken en literatuur, kortom het maakt niet uit, als het maar direct verband heeft met Meccano en aanverwante systemen. Tekeningen en foto's met een kort bijschrift zijn uiteraard ook van harte welkom.

De uitslag van de enquête (zie verderop in dit blad) kan wellicht ook een inspiratiebron zijn voor een bepaald onderwerp. Aardige artikelen uit buitenlandse bladen (in de bijdrage van Frits Willems worden er legio genoemd) zijn soms zeer geschikt voor publicatie in ons blad. Deze dienen natuurlijk eerst vertaald te worden (meestal uit het Engels). Vertalers zijn altijd welkom ter ondersteuning van het redactieteam.

Inmiddels zijn alle bestelde EMP's (Encyclopedia of Meccano Parts) bij de leden thuis afgeleverd. Maar liefst 38 personen wilden dit naslagwerk in huis hebben, waardoor Jan Ringnalda (verantwoordelijk voor de distributie) heel wat uurtjes (lees dagen) in de copyshop heeft doorgebracht. Het resultaat mag er zijn: zes keurig in ringband gebonden delen, beschermd door een plastic voor- en achterkant. Prima werk!

Ook in dit nummer weer een aantal veranderingen: de agenda is van de achterpagina verhuist naar binnen, en het aantal bladzijden is met vier uitgebreid. Hierdoor kunnen we de voor- en achterzijde volledig benutten voor het plaatsen van kleurenfoto's van onze bijeenkomsten.

Heeft u op of aanmerkingen, ideeën of bijdragen? Laat het ons weten, dan maken we er samen een nog beter blad van!

Willem Blauw

2

van de penningmeester

Het Bestuur presenteert u met veel genoegen de Jaarrekening over 2001 -zoals het hoort- tijdig voor de jaarvergadering in Ede. Voor de toelichting hierop verwijst

Meccano Nieuws 20.2

De volgende editie van Meccano Nieuws zal op 14 juni 2002 verschijnen. De sluitingsdatum voor kopij en advertenties is 1 mei 2002.

ik naar de "Toelichting op de Staat van Baten en Lasten". Het aantal betalende [gezins] leden staat vermeld en bedroeg 631. Het feitelijke aantal leden per 1 januari 2002 zal de ledensecretaris aan u melden.

Speciale aandacht wil ik ook vragen voor de overstap naar het € tijdperk. Deze jaarrekening vermeldt alle cijfers in florijnen en in €uro's voor zover van toepassing. De overstap f -> € is vloeiend verlopen, hetgeen ook was beoogd. Het is wonderbaarlijk om vast te stellen, dat ondanks uitvoerige vóórinformatie er toch

meer herinneringen nodig waren voor de contributie-inning 2002 en dat zelfs op 21 januari nog negen tweede herinneringen de deur uit moesten!

Hoewel alle cijfers verder voor zich spreken zou u zich kunnen afvragen waarom de 'Kosten eerdere jaren' met een negatief bedrag zijn aangegeven. Er was geen sprake van kosten maar van nabetaalde contributie 2000. Ik heb deze als 'negatieve kosten' verwerkt.

Ik wil u niet verder afhouden van de vergaderstukken waarin de financiën een belangrijke rol spelen. Na kennisname kunt u dan voort met uw bouwactiviteiten.

Rest mij u op te roepen allen naar Ede te komen.

Jan H. Schurink

mutaties ledenbestand

Wij verwelkomen van harte de volgende nieuwe leden:

- 1127 A.B. van Wesel
Amsterdamseweg 332
1182 HR Amstelveen
020 4533349
- 1128 C.L. Spierdijk
Kalorama 91
2132 RC Hoofddorp
023 5614832
- 1129 A.C. Reedijk
Wenst geen vermelding.
- 1130 A. Hagendijk
Middenstraat 5
4156 AG Rumpt
0345 681339
- 1131 R.D.C.R. de Vries
Wenst geen vermelding.

Opnieuw lid werd:

- 578 W.J. Barnhoorn
De Hennepe 222
4003 AK Tiel
0344 615052

Adres- en/of telefoon wijzigingen

- 704 F.A.G. Hofland
Boterzwin 1308
1788 WP Den Helder
0223 692080
- 117 D.S. van der Kloet
Rubenslaan 1 Flat E16
3723 BM Bilthoven
030 2744874

228 G. van Leeuwen
Varenhof 76
3069 KL Rotterdam
010 2201849

745 G. v.d. Ven
Strausslaan 25
5011 KE Tilburg
013 4561887

67 P. van Bommel
Wenckebachplantsoen 12
3431 TS Nieuwegein
06-41260008

164 H. Bakker
Menninckstraat 258
2583 BW 's-Gravenhage
070 3544808

Bedankt

Het volgende lid heeft het lidmaatschap van het MGN beëindigd.
437B A. van der Koppel, Buren (Gld).

Overleden

Wij ontvingen bericht van het overlijden van:

976 H.S.Vleer, Heerhugowaard.
108 C. van Dijk, Utrecht.
Het bestuur van het MGN heeft de nabestaanden haar deelneming betuigd.

Na al deze wijzigingen is het aantal leden van ons Meccano Gilde gekomen op 610

Verzekeringen

Door J.H.Schurink

Voor een helder beeld voor alle leden wordt hier nog eens even het onderwerp 'verzekeringen' aangekaart.

Het Meccano Gilde heeft twee verzekeringen lopen. De ene is een *aansprakelijkheidsverzekering verenigingen* en de andere een *transport verblijfverzekering*.

Met betrekking tot aansprakelijkheid voor schade aan derden wordt iedereen in dit land geacht een eigen verzekering te hebben afgesloten tegen wettelijke aansprakelijkheid [WA]. Bij schade aan derden door uw Meccano-model bent u zelf hoofdelijk aansprakelijk en dient u dit met uw verzekeraar verder af te handelen. De *aansprakelijkheidsverzekering verenigingen* is bedoeld om het bestuur of de individuele bestuursleden te vrijwaren van claims in geval het bestuur van het Meccano Gilde aansprakelijk zou zijn voor een gebeurtenis. Dat zou zich kunnen voordoen bij verwijtbaar onvoldoende toezien op veiligheidsmaatregelen, waaruit een schade aan derden ontstaat. Deze verzekering heeft dus geen betrekking op individuen!

Met de *transport verblijfverzekering* heeft u als lid meer te maken. Bij transport van uw modellen naar en van Meccano-bijeenkomsten of tentoonstellingen / evenementen, waaraan het Gilde zijn medewerking heeft verleend, is deze verzekering van kracht. Tijdens het transport geldt per voertuig een verzekerd bedrag

van € 4537,80. Tijdens de bijeenkomst of het evenement geldt een totale verzekerde waarde van € 90756,04.

Vaak echter heeft de organisator van een evenement een schadeverzekering afgesloten ten behoeve van de deelnemers of heeft een individu zelf zijn waardevolle Meccano tegen schade verzekerd. In die gevallen dient eerst een beroep te worden gedaan op deze verzekeringen. In verreweg de meeste gevallen is het wel duidelijk dat het Meccano Gilde 'officieel' deelneemt aan een evenement. In dat geval heeft vanuit het bestuur een mededeling over of een oproep tot deelname gestaan in het Meccano Nieuws.

Mocht u niet zeker zijn van de status van een evenement neem dan even contact op met de secretaris Kees Trommel.

Documentatie centrum

Voor de leestafel tijdens de bijeenkomsten in Ede is steeds veel interesse. Deze vorm handhaven wij omdat deze voldoet. Er komen vragen voor het kopiëren van artikelen uit verschillende buitenlandse bladen.

Het copierwerk daarvoor zal in het vervolg verzorgd worden door Jan Ringnalda in Den Dolder lid nr. 529, tel: 030-2291942

Ledenlijst

Door J.H. Schurink

Herhaaldelijk wordt geïnformeerd naar het opnemen van voornamen in de ledenlijst of het opnemen van emailadressen. Ook wordt gevraagd naar digitale beschikbaarheid van de ledenlijst. Het bestuur heeft hierover het volgende standpunt.

De ledenlijst is een lijst met gegevens voor zakelijk gebruik

binnen het Gilde. Voornamen zijn daarvoor niet noodzakelijk en emailadressen evenmin. Het verspreiden van voornamen en/of emailadressen is ook geen taak van het bestuur. Indien u uw ledenlijst zelf wilt aanvullen met deze gegevens die u door de individuele leden persoonlijk zijn verschaft, dan kunt u deze zelf toevoegen. Het bestuur hecht aan het privacy-aspect.

Op verzoek kan wel het ledenbestand -uitsluitend in Excel-formaat!- worden verstrekt.

Dit is mogelijk als attachment via een emailbericht, of per diskette. In beide gevallen geldt, dat uitsluitend privégebruik is toegestaan en dat ieder zakelijk gebruik is verboden.

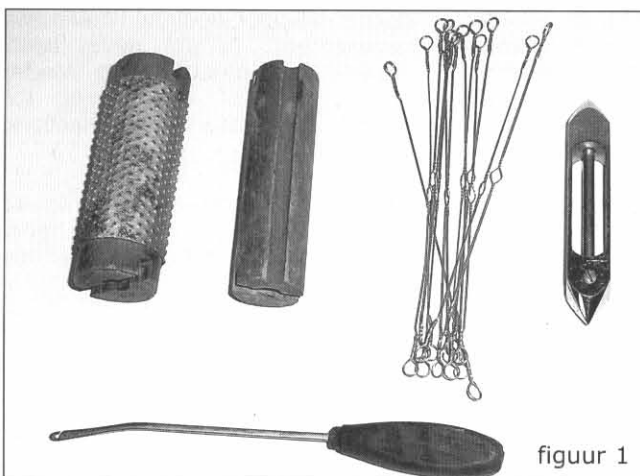
Aanvragen voor de attachment-versie UITSLUITEND per email naar het emailadres van de penningmeester -zie colofon-. Disketteversies aanvragen door betaling van € 4 op postbankrekening van het Meccano Gilde Nederland. Abonnementen worden *niet* aangeboden.

100 jaar Meccano deel 2: Nikkel Meccano De eerste Binns Road periode 1914-1916.

Door Henk Brouwer

Door het uitbreken van de eerste Wereldoorlog kwam de levering van Märklin motoren stil te liggen, een alternatief hiervoor kwam al snel uit de VS, namelijk een 4 volt motor en een elektrische motor welke direct op de netspanning aangesloten moest worden. Behalve enkele cosmetische aanpassingen in de afwerking van onderdelen, en alternatieven voor bronzen bussen in de kleine wielen, ging de productie gedurende de oorlog gewoon door.

4



figuur 1

Het eerste "prize winning models" boek werd uitgegeven in 1915, tegelijkertijd met de introductie van de Inventor's Accessory Outfit. Het was voor het eerst dat de Meccanograph, een nog steeds gewild model bij de Meccanobouwers onder ons, in 1916 als inzending van een wedstrijd een prijs won. Vanaf oktober 1916 werd er iedere twee maanden een gratis Meccanomagazine uitgegeven. In deze periode kwamen ook o.a. de speciale onderdelen voor een weefgetouw (zie figuur 1.) op de markt.



figuur 2

Het Meccanogilde werd in 1919 opgericht. De eerste club die zich inschreef was de Holy Trinity Club uit Kent, deze club bestaat overigens nog steeds. Voor zover mij bekend was in Maastricht op 18 mei 1930 de eerste Nederlandse Meccanolub opgericht, die zich inschreef bij het Meccanogilde. (zie figuur 2)

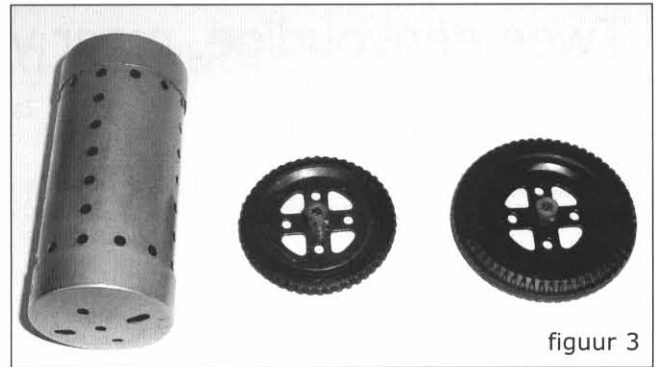
De productie van eerste Engelse uurwerkmotor nr 1 en van Hornbytreinen startte in 1919. De eerste elektrische onderdelen werden geproduceerd vanaf 1920,

en de eerste elektrische aanvullingsdoos bevatte 15 nieuwe onderdelen en een 4Volt elektrische motor en accu.

De eerste stoommachine (waarschijnlijk een Bing productie) werd ook in 1920 geïntroduceerd maar werd al snel weer uit het assortiment gehaald vanwege de hoge prijs en het te geringe vermogen om modellen aan te drijven. Een aantal andere speciale onderdelen die in 1921 op de markt kwamen waren het vliegwiel nr 132 de cirkelsegmenten nr 119 en de baggerschepjes nr 131.

In 1922 werd de beroemde meccano uitrusting nr 7 op de markt gebracht. Dit was de voorloper van de latere uitrusting L uit de jaren dertig en nog later werd dit uitrusting nr 10.

Hiermee konden de meeste "prize winning" modellen gebouwd worden, omdat in deze uitrusting naast de speciale weefgetouwonderdelen ook een complete elektrische uitrusting opgenomen was inclusief motor en accu. Deze topuitrusting was zo kostbaar dat hij voor de meesten vrijwel onbetaalbaar was. In 1926 kwam de nieuwe gekleurde meccano op de markt. De overgangperiode van nikkel naar rood en groen heeft



figuur 3

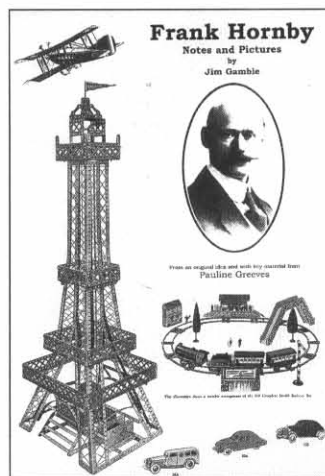
een paar opmerkelijke onderdelen opgeleverd welke niet vermeld worden in de diverse literatuur. Hierbij een foto van een nikkel nr 167 cilinder en een smalle rubber band voor een 20a (2" diameter), wie heeft deze onderdelen ooit gezien? (zie figuur 3.)

In de volgende Meccano Nieuws de periode 1927-1934 (donker-rood en -groen)

Frank Hornby Notes and Pictures

Door Jim Gamble

Het algemeen bekende verhaal over Frank Hornby en zijn uitvinding van het beroemde constructiepeelgoed Meccano en later de Hornby treinen en Dinky Toys is al vele malen beschreven in diverse publicaties. Er is echter geen enkele publicatie te vinden, ook niet een die door hem zelf is geschreven, waarin aandacht wordt besteed aan iets anders dan zijn zakelijke activiteiten. Het nieuwe boek van Jim Gamble gaat wat dieper in op het



persoonlijke leven en karakter van deze bijzondere man. Langdurig onderzoek heeft informatie opgeleverd over zijn vier broers en drie zusters, inclusief foto's en geschriften van zijn moedige tante Emma. Er zijn ook opmerkingen van een van zijn directeuren opgenomen over Frank Hornby, alsmede een geschreven verslag van een regelmatige bezoeker aan Hornby's huis in Maghull; deze heeft vele langdurige gesprekken gevoerd met Frank Hornby.

Andere facetten van het leven van Frank Hornby die aan bod komen zijn de groei en bloei van het Meccano-imperium alsmede het langzame verval hiervan, informatie over zijn vrouw Clara Hornby en het leven van hun drie kinderen. Ook aan Frank Hornby's carrière als

"Member of Parliament for Everton" wordt aandacht besteed. Er zijn meer dan 200 illustraties opgenomen.

Hardback uitvoering met in kleuren uitgevoerde stofomslag. Voor meer informatie kan contact worden opgenomen met de schrijver Jim Gamble. Zijn e-mail adres is: JamesGW.Bridgford@aol.com. De prijs van het boek is ongeveer £ 22,50 (exclusief verzendkosten)

Exacto Nieuws

Door J.H. Schurink

5

Hier volgt de laatste stand van zaken over het onvolprezen EXACTO.

Na het onverwachte overlijden van Alberto Mario Richini begin 2001 heeft het even geduurd voor de opvolging en voortzetting van de productie van dit kwalitatief superieure materiaal goed waren geregeld. Was aanvankelijk de zoon Adrian de opvolger, het bedrijf wordt in Argentinië nu volledig gerund door Juan Carlos Rovetta. Hij blijkt zeer enthousiast te zijn en is nog steeds trots op de EXACTO Dutch connection. Tegen de achtergrond van de zeer dure US\$, de 'geboorte' van onze Euro zijn wens het kwaliteitsproduct EXACTO op de kaart te houden hebben hij en ik de prijslijst drastisch kunnen aanpassen. Daarbij is de minimale omvang van een order bijna gehalveerd[!], en wordt de levertijd na feitelijke bestelling in principe maximaal 2 maanden. Rekening houdende met een zekere mate van minimum aantallen in een bepaalde kleur, kunnen alle kleurenschema's worden geleverd. EXACTO is het product dat altijd in licentie met MECCANO Liverpool is geproduceerd.

Dankzij de koppeling van de prijzen aan onze Euro heeft Juan Carlos geen of weinig last van de huidige financiële onrust in zijn land.

Bijgesloten treft u de prijslijst 2002 aan. Ik wens u veel plezier met het analyseren van uw behoefte aan onderdelen om uw uitrusting aan te vullen, uit te breiden en/of te completeren.

Twee eenvoudige, maar verbazingwekkende kraantjes

Door Jan Weststrate

Enkele jaren geleden (ik meen in 1998) zag ik op een bijeenkomst een klein kraanmodel, gebouwd door Jos Couwenberg. Het leek zo volslagen onbeduidend, dat veel 'ervaren' bouwers er achteloos aan voorbij gingen.

Jos toonde zich verrast door mijn belangstelling; en wat bleek?, dat simpele kraantje was een level luffing type! U weet wel, een kraan met horizontale lastlijn. Ik heb dit kraantje nagebouwd (zie foto 1). U ziet een constructie van de grootst mogelijke eenvoud en met een minimum aan onderdelen.

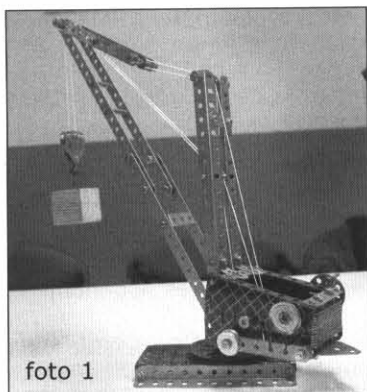


foto 1

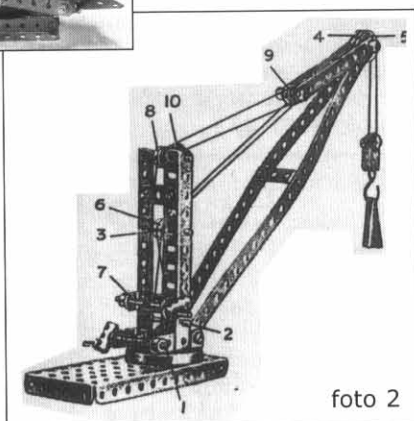


foto 2

toen ik het las, maar het is echt zo. Op foto 4 is dit principe zichtbaar.

Deze werking is geheel afhankelijk van de manier waarop de draad geleid wordt; één eind van de draad wordt vastgemaakt aan as 1 (hijsen en zakken van de last), geleid onder as 2, over 1/2" riemschijf naar de 1" losse riemschijf 4 aan de top van de giek, verder rond de riemschijf van de lasthaak en over de tweede losse riemschijf 6 en een aantal slagen (5) gewonden om as 7 (voor op- en aftoppen van de giek). Dan over riemschijf 8, over riemschijf 9 en dan vastgemaakt aan een platsteunstuk 10.

Twee tips: zorg dat het zwenken niet te gemakkelijk gaat: gebruik bv een kartonnen wrijvingschijf; maak as 7 wat ruw of kies hiervoor een schroefstang, anders gaat het niet goed.

U ziet op foto 3 dat ik de vormgeving heb aangepast aan het kraantje op foto 1.

Voor belangstellenden zal ik deze kraantjes meenemen op komende bijeenkomsten.

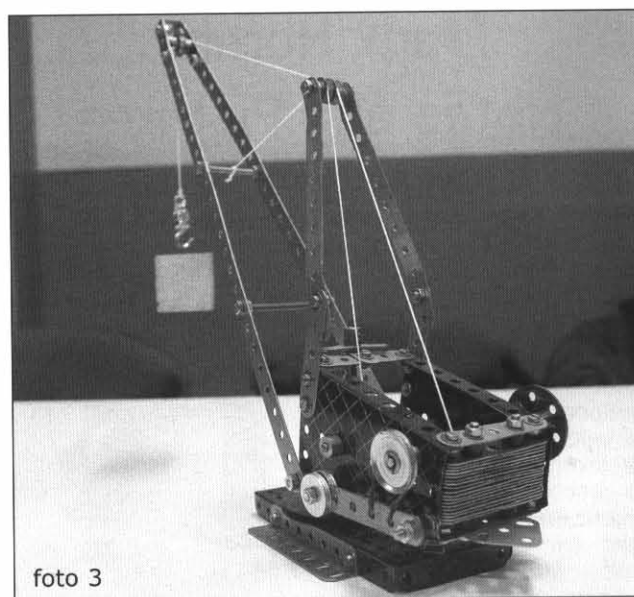


foto 3

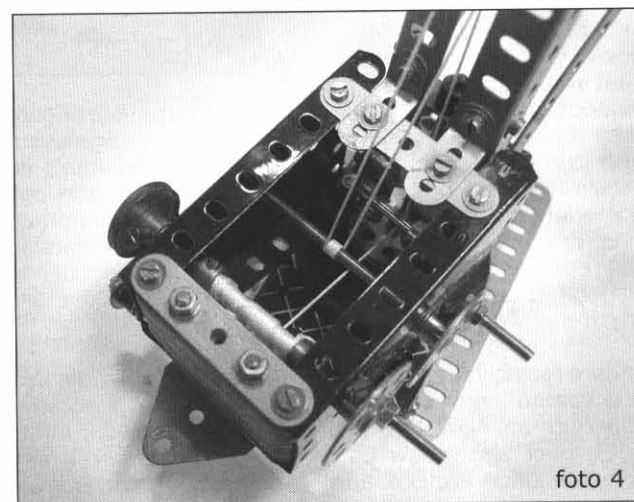


foto 4

6

Om goed te voldoen aan het level luffing principe is de positie van de leidschijven op de top van het gestel bepalend.

Het gestel kan meer of minder gebruikt worden.

Enige tijd later ontving ik van Jos een overdruk uit een Meccano magazine van november 1933 met daarin ook een level luffing hijskraan (zie foto 2).

Wat mij in de oude Meccano-modellen zo treft, is vooral het slimme erin. Slimme constructieve ideeën, slimme manieren om met weinig materiaal toch veel modellen te bouwen.

Welnu, die kraan deed me versteld staan!

Er zijn wel 2 krukken maar slechts één draad! Door aan kruk 7 te draaien wordt het middenstuk van de draad zodanig verschoven dat de giek een andere stand gaat innemen. De draad wordt niet op- of afgewikkeld; de draadlengte blijft dus constant en de haak met last blijft vrijwel volledig op gelijke hoogte bij alle standen van de giek. Ik kon het niet geloven

Interesse Peiling (enquête)

Door Kees Trommel

Op initiatief van Frans van Boxtel werd in het Meccano Nieuws van 18.1 (Voorjaar 2000) een enquête formulier meegezonden. De bedoeling daarvan was om een inzicht te krijgen in de interesses van de leden. Een aantal onderwerpen waren al voorgedrukt. Voor het overige kon gebruik gemaakt worden van de blanco achterzijde van het formulier. Frans heeft alle ontvangen reacties (115 waarvoor dank) netjes verwerkt in een overzicht met alle per onderwerp uitgebrachte keuzes. Dit overzicht staat elders op deze pagina afgedrukt.

De vraag was waarin men het meest geïnteresseerd was	Dit waren de antwoorden
<ul style="list-style-type: none"> • agrarische werktuigen • auto's • grondverzet machines • kranen • modellen van kermis attracties • scheepsmodellen • stoommachines • statische modellen (bruggen, torens, huizen) • tekenmachines (zoals meccanograven) • treinen • vliegtuigen • hier niet genoemde modellen s.v.p. vermelden op achterzijde • klokken 	18 50 33 70 32 17 38 19 23 35 13 24 8
Geen modellen maar andere onderwerpen: <ul style="list-style-type: none"> • literatuur • Meccano geschiedenis • verzamelen en bouwen • verzamelen (geen bouwen) • Anders s.v.p. aangeven op achterzijde 	33 28 51 12 18

Bovenstaande cijfers spreken voor zich en behoeven m.i. geen toelichting.

Niet onverwacht maar toch wel opvallend vind ik de hoge score voor (hij)s)kranen. Dit soort bouwwerken mag nu wel haast aanspraak gaan maken op de titel "moeder van alle Meccano modellen".

Een aantal leden heeft de achterkant van het formulier gebruikt voor aanvullingen en opmerkingen waarvan hierna een verkorte weergave.

Er blijkt een grote vraag te zijn naar allerlei modelbeschrijvingen (al dan niet vertaald) zoals:

- Planetariums, miniatuur modellen.
- Zware vrachtwagens en versnellingsbakken met veel versnellingen.
- Treinen graag in spoor 0.
- Maximaal doos 10 maar bij voorkeur kleine(re) modellen want grote modellen werken ontmoedigend voor de mensen met kleine voorraad en minder technische kennis.
- Modellen, waarmee kinderen motorische vaardigheden kunnen oefenen.
- niet alledaagse modellen en uitvindingen. De leuke verrassende mogelijkheden van Meccano.
- stationaire machines (persen, sorteermachines, transportbanden etc.)
- machines die iets maken of iets kunnen doen, of iets doen.

Verder

Het spelelement moet overheersen (dit vind ik persoonlijk een hele goede opmerking)

Graag technische tips:

- Afbeeldingen van de nieuwe onderdelen met nummering uit Calais en Argentinië
- Informatie over hydraulische systemen en radiografische besturing.
- Artikel over ontroesten en opnieuw verven van Meccano
- Artikel over elektronische motorregelingen
- Artikelen over ontwerpen en bouwen van mechanismen welke anders of beter of kleiner zijn tbv. modellen.
- Geen internet of computer onderwerpen (daar zijn al genoeg andere tijdschriften voor)

Heel aardig vond ik deze:

Best tevreden met de huidige inhoud van het Meccano Nieuws ga zo door

Meer advertenties te koop / aangeboden.

Nu komt natuurlijk meteen de vraag wat er met deze interessepeiling en de aanvullingen daarop gedaan gaat worden.

Duidelijk is dat de redactie best bereid is om aan zo veel mogelijk wensen te voldoen, maar dan moet er

wel iets zijn om te publiceren. En dat is nou precies waar het allemaal om draait.

Als het gaat om voorbeelden van modellen dan is daar erg veel van beschikbaar. In de lijsten van MW-Models in Henley-on-Thames (nee ik heb geen aandelen in die winkel) hebben ze zoveel modelbeschrijvingen staan, die kan iemand in een normaal leven nooit allemaal bouwen. Probleem voor velen is echter de Engelse taal. Daarnaast is er voor de redactie van het Meccano Nieuws het probleem van de rechten die op deze modelbeschrijvingen rusten. Zelfs als we al voldoende vertalers zouden hebben dan kunnen we nog niet zomaar die bouwbeschrijvingen in een vertaling publiceren of beschikbaar gaan stellen.

Het antwoord op de hiervoor bedoeld vraag is dus eigenlijk heel eenvoudig: "Dat ligt aan de leden" Er wordt door aardig wat leden (heel) veel gebouwd en weer afgebroken en weer gebouwd etc. De indruk bestaat echter dat daarvan betrekkelijk weinig wordt gedocumenteerd (en dan druk ik mij nog zachtjes uit). Hooguit een serie foto's en wellicht nog wat aantekeningen maar dat is dan ook alles. En, laten we wel wezen, het is natuurlijk ook een "rotwerk" om een beschrijving te maken. Laat staan een echte modelbeschrijving, eentje die door anderen blindelings kan worden gevolgd om een model te kunnen bouwen. Bouwen is immers veeel leuker. Het is waarschijnlijk ook niet reëel om van iemand een echte bouwbeschrijving te verlangen. Zeker als het gaat om een groter en ingewikkelder model. Niettemin kunnen foto's en aanvullende beschrijvingen natuurlijk ook al een heleboel informatie brengen en anderen op ideeën brengen. In de korte tijd dat ik redacteur was van het Meccano Nieuws kreeg ik van (bijna) iedereen die ik vroeg om een "stukkie" over zijn model te schrijven te horen: "Joh, ik kan helemaal niet schrijven, dat is niks voor

mij". Ja en als iedereen zo reageert dan zouden we nooit zo'n prachtig kwartaalblad hebben gehad natuurlijk.

Ik vertel daarom geen nieuws als ik zeg dat de voeding van het Meccano Nieuws toch echt van de leden zal moeten komen.

Daarnaast bestaat er een andere, rijke bron van (rechten vrije) informatie en model- en bouwbeschrijvingen in de buitenlandse bladen waarmee het Meccano Gilde Nederland een uitwisselings-overeenkomst heeft. Frits Willems verzorgt elk kwartaal altijd een uitstekende compilatie van de buitenlandse bladen in het Meccano Nieuws en uit de reacties die daarop binnenkomen blijkt dat er veel belangstelling bestaat voor de uitgelichte artikelen over allerlei modellen. Maar ja, die buitenlandse taal hè. Oplossing: **vertalers, en veel graag.** ☺

Onze "Hofvertaler" Maurits Sijnja heeft al veel vertaalkwerk zowel voor de club als voor individuele leden verricht en is nog altijd bereid om te vertalen. Maar zo langzamerhand heeft hij met zijn ruim boven de 80 jaren uitkomende leeftijd wel eens recht op een beetje rust en zijn we als MGN eigenlijk gewoon verplicht om hem - op z'n minst - te laten assisteren door een nieuwe lichting vertalers.

Dus wie nu razend opgewonden raakt bij de gedachte om Engelse (en wellicht ook Franse) teksten voor het Meccano Nieuws te mogen vertalen, wordt van harte uitgenodigd om zich zo spoedig mogelijk aan te melden bij onze Hoofdredacteur Willem Blauw. Alle leden zullen er u dankbaar voor zijn en de redactie van het Meccano Nieuws kan dan in ieder geval proberen zoveel mogelijk aan de door de leden geuite interesses tegemoet te komen.

Frans van Boxtel wil ik vanaf deze plaats in ieder geval hartelijk bedanken voor de tijd en energie die hij in deze enquête heeft gestoken.

8

Meccano klokken

Door Jean Mirault, vertaling F.J. Vos

Dit artikel is in het Frans verschenen in het tijdschrift "Bulletin Ancaha" nr. 8, voorjaar 1999. F.J. Vos heeft het in het nederlands vertaald voor Meccano Nieuws. Wegens ruimte gebrek in dit blad heeft de redactie het artikel enigszins ingekort en een aantal afbeeldingen weggelaten.

Wie kent Meccano niet, al is het van horen zeggen? De naam is inmiddels opgenomen in het gewone spraakgebruik en in de hele wereld bekend. Elke klokkenliefhebber en, sterker, elke liefhebber van constructiespeelgoed heeft ermee gespeeld in zijn jeugd of er althans min of meer uitgebreide modellen van gezien. Hieronder hebben talrijke klokken het licht gezien. Er zijn natuurlijk allerlei soorten Meccanoklokken, van heel eenvoudig tot heel complex. In het volgende artikel leid ik u in in deze bijzondere wereld vol verrassingen.

Het is zeker dat op dit gebied alles gedaan is. In Frankrijk bleek bij navraag aan Meccanoklokken-specialisten dat de Comtoiseklok de "artiësten" het meest inspireerde. Men komt regelmatig getrouwe

nabootsingen tegen van Comtoise uurwerken met kast (in allerlei stijlen).

In Engeland vindt men ook vaak genoeg modellen van de Grandfather's clock, de Lanternclock, en bovendien, de Mantelclock analoog aan de Franse modellen.

Maar in dit artikel wil ik het over de in Frankrijk gebouwde klokken hebben. Wat dat betreft, vergeet niet dat Meccano internationaal is, de onderdelen zijn overal ter wereld identiek, en wie dan ook ter wereld in welk land dan ook kan met een goede tekening of foto de klok nabouwen. Er zijn trouwens talloze zeer nauwkeurige bouwbeschrijvingen verschenen in de in Meccano gespecialiseerde tijdschriften over de hele wereld.

Nog een opmerking: er is verhoudingsgewijs weinig tijd nodig om een model te bouwen, want men heeft alle benodigde onderdelen al tot zijn beschikking.

Om een klassieke klok te bouwen van messing en met behulp van kostbaar gereedschap kost veel meer tijd en moeite.

Elke "kunst" heeft zijn voor- en nadelen.

Voor beroeps-klokkenmakers zou het bouwen van een Meccanoklok volkomen waanzin zijn.

Toch bestaan zulke klokken, vele zelfs, ik heb ze in werking gezien, en ze lopen goed.

Natuurlijk kan men een normale klok en het Meccano model niet vergelijken.

Toch trachten de bouwers met hun model zo dicht mogelijk bij het origineel te blijven in uiterlijk, versieringen, werkingsduur en een betrouwbaarheid die zo goed mogelijk moet zijn.

Kortom, men probeert te doen vergeten dat het om een model gaat.

Een model kan maanden functioneren zonder problemen, maar men moet voor ogen houden dat het gaat om een Meccanomodel, waarvan de onderdelen slijten kunnen, en dat -toenemende- wrijving op een zeker ogenblik de klok zal doen stilstaan.

Maar wat doet dat ertoe voor deze bouwers, niets is hen meer waard dan het getiktak van hun klok, en het genoeg zit in het bouwen. Bovendien, de meesten zijn veeleer klokkenliefhebbers, geen klokkenmakers. Er is nog een ander genoeg voor deze kenners, namelijk het kunnen vertonen van een fraai, lopend model op een tentoonstelling van hun club.

Enkele modellen (hier niet getoond)

- Zeer elegant is deze conische slingerklok met centrale secondenwijzer (foto 1).
Ontwerp en bouw: wijlen de heer M. Jordan.

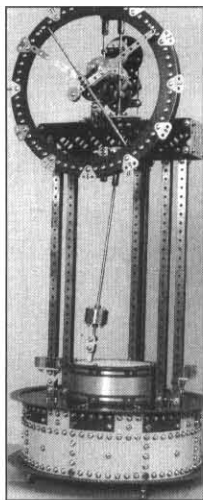
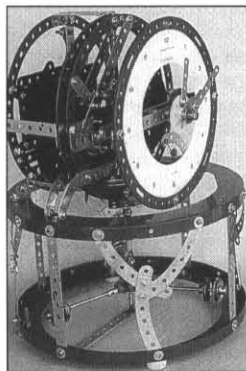


Foto 1
klok met conische slinger
door J.L. Figureau

Foto 2
Klok met spiraalveer en
mechanische motor
door J.L. Figureau



- Ingewikkelder maar zeer luchtig is het planetarium met zon in het midden, ontworpen en gebouwd in Engeland door M. Whiting.
De levendig rode onderbouw omrand met groene Meccanostroken draagt het uurwerk, waarboven acht planeten van het zonnestelsel draaien. (foto 2)
- Geinspireerd op de Congreve clock, (een kogelklok met oscillerende balans), bouwde M. Figureau dit model. Het wordt aangedreven door een

gewicht dat met regelmatige tussenpozen door een elektromotor teruggezet wordt. (noot 1)

- Een mechanisme voor een eeuwigdurende kalender om ingebouwd te worden in een klok volgt alle regels van de gregoriaanse kalender: schrikkeljaren, eeuwjarren en vier-eeuwjarren.
Hij zou nauwkeurig zijn tot het jaar 4600. Ontwerp G. Goubert, bouw J.M. Figureau.
- Een kleine klok met rotatieslinger en spiraalveer, aangedreven door een Meccano veermotor.
Ontworpen door M. Servetti (er bestaat een korte beschrijving in het Italiaans) gebouwd door M. Figureau.
- Van grotere afmeting is de kogelklok van Claude Gobeze uit 1998 met een hoogte van 85 cm, een breedte van 50 cm en een diepte van 20 cm. Het model werkt met veertig kogels, elektrische Meccanomotor.
- Model van een Comtoiseklok van MM. Girol-Pahin, 1994. Het uurwerk bedient het kwartierslagwerk en de verdubbeling van het uurslagwerk. Drie bellen. Programmeerbare tweemaal-daagse automatische opwinding.

Noot 1: Sir William Congreve (1772-1828) vroeg patent aan in 1808.

Het exemplaar dat in het Science Museum in Londen staat wordt beschreven in Ancaha bulletin nr. 71 pag. 62 en 63.

Om deze ongewone klokkenbouw te bestuderen gaat men achtereenvolgens langs de volgende punten:

1. Het frame

Het is wel zeker dat dit soort klok niet altijd de klassieke platinen bevat.

Hierbij kan de kast zowel de functie van omhulling als van platine krijgen.

Bouwers wordt trouwens aanbevolen om de kasten zeer stevig en haaks te maken.

Zij moeten onvervormbaar zijn omdat er anders wrijvingsproblemen ontstaan door slechte uitlijning en daardoor voortijdige stilstand.

Zo gebruikt men hiertoe hoeksteunen of flensplaten die het geheel verstevigen.

Het is aan te bevelen dergelijke klokken niet te veel te vervoeren of anders goede voorzorgen te nemen. Trouwens, bij klokken met gewichtsaandrijving is er analogie met de ergernissen die men tegenkomt wanneer men houten Schwarzwaldklokken wil herstellen, waarvan het lopende werk klem zit in de kast en de bewegende delen uit het lood staan.

2. De aandrijving

Er zijn drie soorten aandrijving denkbaar voor deze modellen:

- Mechanisch bijv een Meccano veermotor.
- Aandrijving door een gewicht van enigerlei aard, Meccano onderdelen bijv.
- Elektromotor zoals Meccano Elec.

Combinatie van deze aandrijfbronnen is mogelijk.

Zo vindt men wel automatische opwinding bij een gewichtenklok, verenlok ed.

De loopduur bij gewichten is heel wisselend; de langst bekende is 24 uur.

Daarentegen, met een Meccano (veer)motor lijkt 5 tot 6 uur het maximum.

Men moet ook weten dat veel van deze klokken als krachtbron een motor (vaak elektrisch) hebben die

problemen met gewichten vereenvoudigt; problemen die weliswaar niet onoverkomelijk zijn maar die, zoals we al bespraken, wel bestaan.

Deze gewichten worden nogal eens gemaakt van originele Meccano-onderdelen.

Het zijn vaak cilindervormig vol assen of andere zware voorwerpen; ook lood wordt soms gebruikt.

Men komt ook automatische opwinding tegen, ook wel met gewichten, zelfs klokken met zonnetijd (equation clock, remontoir d'égalité)

Elektrische Meccano-synchroonmotoren gebouwd met onderdelen uit de speciale Meccano Elec doos zijn ook gebruikt. Vergeet niet dat het de grote kunst is om zoveel mogelijk gebruik te maken van originele Meccano onderdelen.

3. De assen

Zoals in elk uurwerk moeten alle assen recht zijn en, bij Meccano, meer dan recht. Dit wordt dringend aanbevolen door de kenners, zo niet pas dan op voor vastlopers, want de diameter van meccano-assen en asstukken is belangrijk. (4,064mm) Het afzonderlijk vrijlopend monteren van elk asstelsel is altijd nodig wanneer men een waardevolle en werkende constructie wenst. Het stelsel moet zonder problemen kunnen draaien, en aanvankelijk zonder olie.

Smering dient slechts de werking te verlichten, verder kan stof verstoring werken, want er is zelden -vitelines- enige bescherming.

Het is vruchteloos tijd te verdoen met moeilijkheden oplossen en een aantal voorzorgen kunnen heel wat ergernis besparen. Onderleggingen tussen vaste en draaiende delen kunnen wrijving verminderen.

Lagers kunnen worden gemaakt door naafbuswielen vast te zetten op de as tijdens montage en ze vervolgens te monteren in het frame - ik neem aan dat je dan de as weer los zet (vert.). Men kan ook tussenlagers gebruiken. Vele Meccaniciëns - sorry voor het woord - hebben een meer klokgerichte benadering, ze gebruiken puntige assen, draaiend in "crapaudines" t.w. puntlagerstelbouten (een bestaand Meccano-onderdeel uit de Elec doos), of zelfgemaakt, en de resultaten zijn veel beter.

10

Verder moet men de afwerking van de assen ter hand nemen door ze zo goed mogelijk te polijsten. Ook zal de constructie van de kast in ogenschouw genomen moeten worden wanneer als lager een dubbele strip ter versteviging van de kast gekozen is; onvermijdelijk zijn er andere bijkomende problemen zoals slijten van asgaten, versteviging van dragende vlakken, enzovoort. Men kan de toestand echter verbeteren door een onderleggingetje te klemmen tussen de stroken, bijvoorbeeld als een tussenlager en de gaten in de stroken wat meer speling te geven door ze uit te vijlen. Samenvattend: assen zijn een behoorlijke handicap voor dit soort klokkenbouw.

4. Raderwerk en gangkettingen

Het is duidelijk dat dit Meccano onderdelen zijn. De Meccano module is 0,6684, en met de standaard tandwielen kan men vertragingen van 1, 2, 3, 4, 5, en 7 bereiken. Deze vertragingen zijn in het algemeen voldoende. Andere vertragingen kan men krijgen door differentiëlen, wormwielen en afwijkende asafstanden. Kettingtandwielen hebben een module die het dubbele is van de gewone tandwielen, waardoor de Meccanoketting op alle -dunne- tandwielen past.

De ketting - van het type Vaucanson van draad - wordt eveneens in de klokkenmakerij gebruikt (bijvoorbeeld

voor een kerkelijke tijdberekening of een Congreve Clock).

5. Echappementen

Van Meccano bestaan geen - als zodanig ontworpen - echappementstandwielen (ankerraderen). Het bekendste plastic kettingwiel dat in klokken wel als ankerrad wordt gebruikt is nr. P83 met 20 tanden; deze is veel gebruikt door de Engelsen, en er werden twee speciale dozen gemaakt waar deze wielen deel van uit maken (Clock Kit 1 en 2). Met het Meccanosysteem is het mogelijk ankerraderen te maken die ook daadwerkelijk functioneren. Ze kunnen in een klok functioneren maar een vergelijking met een echte klok valt in hun nadeel uit (groot en zwaar)

6. Wijzers en wijzerplaten

Wijzers worden vaak gemaakt van Meccanostroken, soms op een of andere wijze versierd. Ze geven geen bijzondere problemen, behalve dat soms een contragewicht nodig is bij grotere modellen. Er bestaat een grote Meccano wijzerplaat van plastic.

7. Bouten en moeren

In de eerste Meccanodozen was de vrij belangrijke klassieke bout met cilindrische gespleten kop opmerkelijk door zijn vierkante moer.

De huidige verbeterde bouten worden aanbevolen in de klokkenbouw vooral voor de montage van kasten. Zij zien eruit als bepaalde moderne bouten met halfbolvormige kop en ingebouwde borstwering en BTR kop, en zijn minder gevaarlijk (loslopen) en eenvoudiger te gebruiken voor kinderen. Bovendien klemmen ze beter. De vierkante moer zelf is niet veranderd.

Weliswaar zijn de zijkanten daarvan makkelijker te plaatsen met de onvolprezen dubbelgebogen moersleutel van Meccano. Om in de kleine hoekjes te komen aarzelen sommige bouwers niet om zelf een moersleutel te maken.

8. De stroken

Meccano is ontworpen met de Engelse inch (25,4 mm) als standaardmaat, en de afstand tussen twee gaten in een strook is een halve inch (12,7 mm).

Alle stroken, grote en kleine, zijn geperforeerd met een even of oneven aantal gaten. Andere verduidelijkingen. Het gebruik van platen en balken geeft geen bijzondere problemen. Om asgaten te maken gebruikt men een boor van 4,1 mm. Voor tapgaten 3,1 mm. Schroefmaat: Whitworth 5/32 inch. Tap idem.

Dit artikel geeft een onvolledig overzicht van modellen, die de klokkenliefhebber wat vreemd kunnen voorkomen, maar voor mij, een liefhebber van ongewone klokken, geeft het een belangwekkend beeld van dit thema dat vaak op tentoonstellingen te zien is.

Noot: copieën van het origineel zijn verkrijgbaar tegen een onkostenvergoeding bij het Documentatie Centrum.

De versnellingsbak van een RC-bestuurd automodel

Het frame van de tandwielbak

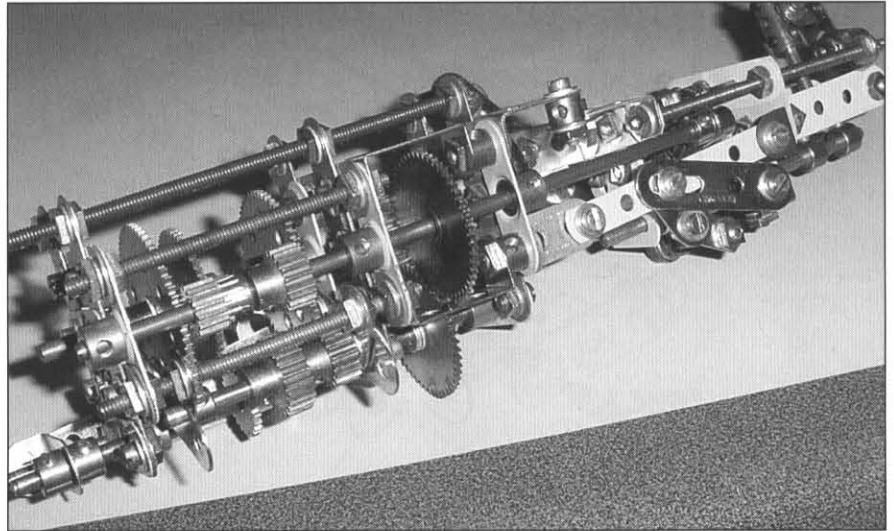
IsoMec tekeningen en tekst van Co Stevens

Het is alweer bijna een jaar geleden dat we met enthousiasme begonnen aan de beschrijving van een RC-bestuurd automodel in dit blad (zie hiervoor MN 19.2). Reden voor deze vertraging is de vertaling van model naar tekening waar wij ons als redactie ietwat op verkeken hebben. Dankzij de inzet en kundigheid van Co Stevens kunnen we nu deel 2 publiceren. Ook dit is weer een deel dat vervolgd gaat worden. Hieronder bespreken we het frame van de versnellingsbak, in een vervolg zullen de eigenlijke versnellingen en het schakelmechanisme aan bod komen.

Enkele aantekeningen bij de figuren.

Deze versnellingsbak is geen eenvoudig model. De opbouw ervan vereist ervaring met en inzicht in Meccano-mechanismen en het afstellen ervan. Bijgaande tekeningen en foto's dienen goed te worden bestudeerd en met elkaar te worden vergeleken. Daarbij is ruimtelijk inzicht onontbeerlijk vanwege de aard van het isometrisch perspectief, waarin IsoMec-tekeningen zijn gemaakt. Er kunnen immers achter zichtbaar getekende onderdelen niet in de tekening zichtbare onderdelen schuilgaan, die er moeten worden 'bijgedacht', ook in zg. exploded views. Het is tevens belangrijk vast te stellen, welke gaten van de diverse onderdelen op elkaar liggen, waardoor bouten gestoken moeten worden; ook dit is in de tekeningen niet altijd exact weer te geven, nogmaals, ten gevolge van de aard van het isometrisch perspectief.

Aan deze versnellingsbak zijn twee delen te onderscheiden (zie foto): de tandwielbak en het schakelmechanisme. De tekeningen geven de tandwielbak weer. Aan wand 1 zijn drie hoeksteunen 12b vastgeschroefd (zie fig 1). Aan die hoeksteunen zit het schakelmechanisme gemonteerd. Dat



wordt in een latere uitgave van MN besproken.

Aan de wanden 1, 2 en 3 (zie fig 1) zijn de lagers 62b bevestigd, waarin de assen met tandwielen moeten draaien. Zij dienen zeer nauwkeurig te worden uitgelijnd, omdat een aantal assen niet alleen soepel moeten kunnen draaien, maar tevens makkelijk moeten kunnen schuiven om de schakelstanden van de vier versnellingen (inclusief de achteruit) te realiseren.

Links onder in fig 1 zijn schuin twee platte steunen 10 en twee gleufstroken 55a weergegeven. Zij dienen om de as met tandwielen voor de achteruit te lagere. In fig 6 wordt uitgelegd in welke stand deze onderdelen moeten worden vastgezet. Ook hierop wordt in een latere uitgave van MN dieper ingegaan.

Fig 2 en fig 3 geven samen de opbouw weer (in exploded view) van de in fig 1

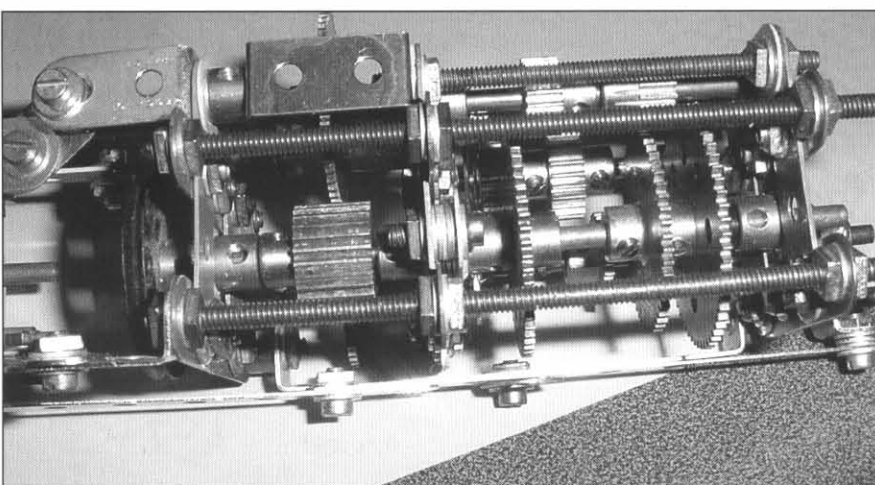
genoemde wand 1.

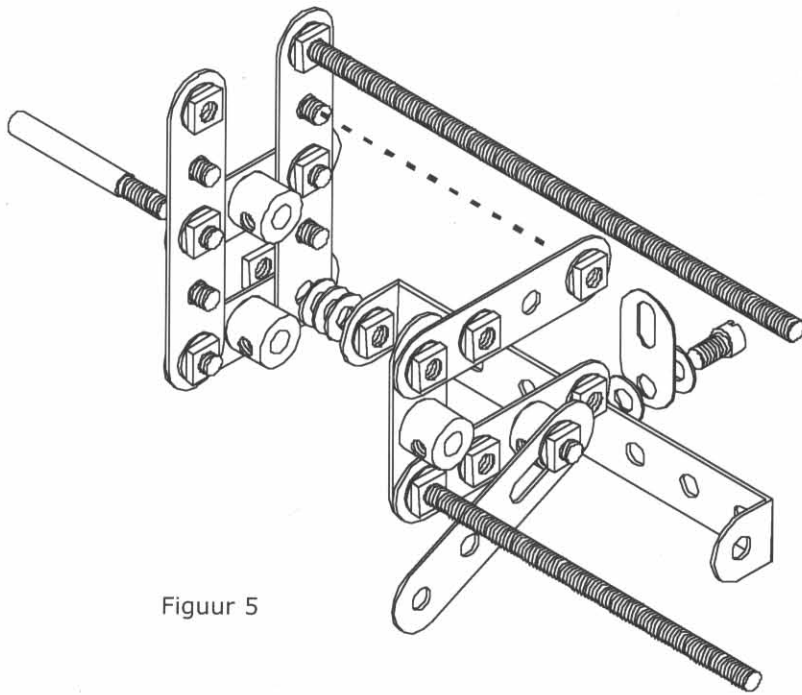
Fig 4 is de opbouw van wand 2; let op de onderdelen 62b, waarvan de lagers in elkaars verlengde liggen, maar waarin assen onafhankelijk van elkaar draaien; let op de bevestiging van de schuin geplaatste strook 55a, waarvan het binnenste ronde gat dient tot lager van de achteruit-hulpas.

Fig 5 geeft wand 3 weer. De schroefaseinden zijn de onderdelen 80b en 80c. Het is echter overdenkbaar om in plaats van Meccano-assen M4 draadeinden toe te passen: veel Meccano-moeren hebben de onhebbelijke eigenschap 'scheef' te zijn, d.w.z. het vlak van de moer en de hartlijn van de schroefas staan niet haaks op elkaar. Dat veroorzaakt problemen met het zuiver afstellen van een constructie. De in de ijzerwinkel verkrijgbare M4-moeren hebben die nare eigenschap niet.

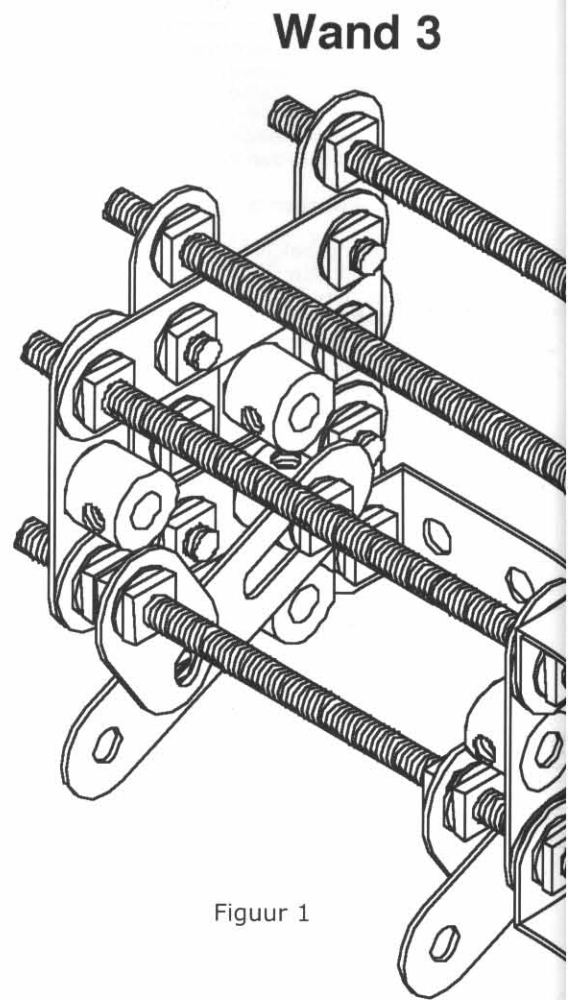
De in fig 2 en fig 5 zichtbare dubbele hoekstrook 48b is hetzelfde onderdeel en is ook te zien in fig 1. Daaruit blijkt, hoe de wanden 1 en 3 met elkaar verbonden zijn en hoe wand 2 daartussen ligt. Aan 48b wordt aan de buitenzijde in het middelste gat een plat steunstuk 10 geschroefd met tussen beide onderdelen een onderlegging. Aan de achterzijde van wand 3 wordt 48b vastgeschroefd met een lange schroefpin 115a, het type zonder vaste moer, want daarvan is het schroefdraaddeel langer; dat is nodig om de tussenliggende drie onderleggingen mee te kunnen vastschroeven. De functie van beide voorzieningen komt eveneens in een latere uitgave van MN ter sprake.

Alle in dit model toegepaste onderleggingen zijn niet de standaard Meccano-ingen 38, maar M4 onderleggingen, die in elke ijzerwinkel te koop zijn. Indien daarvan wordt afgeweken, zal dat duidelijk worden aangegeven.



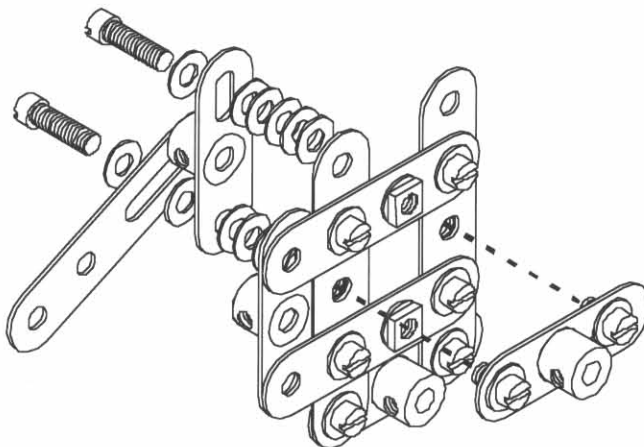


Figuur 5

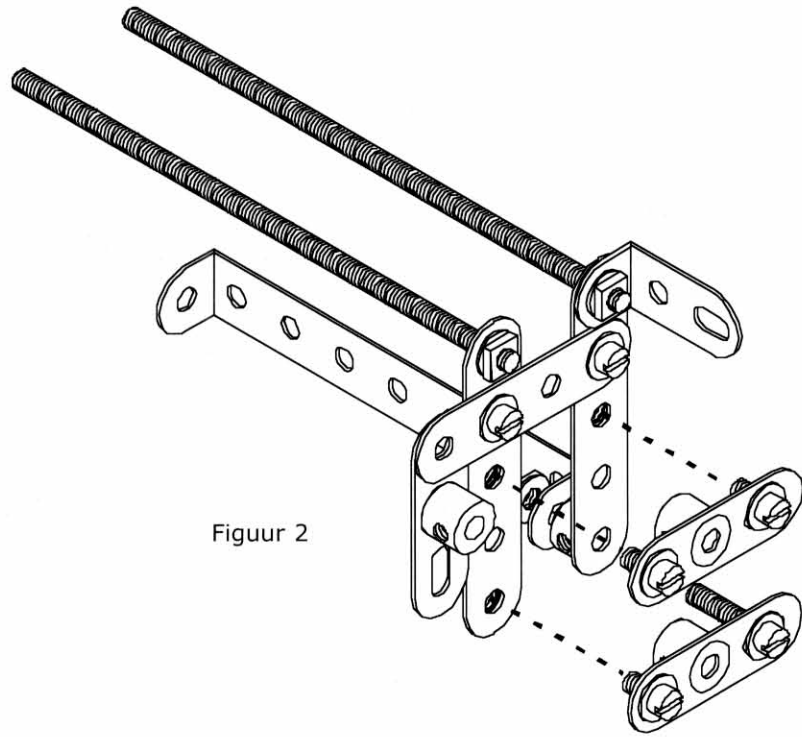


Wand 3

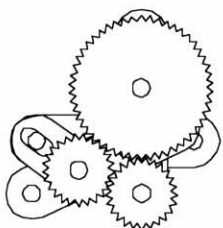
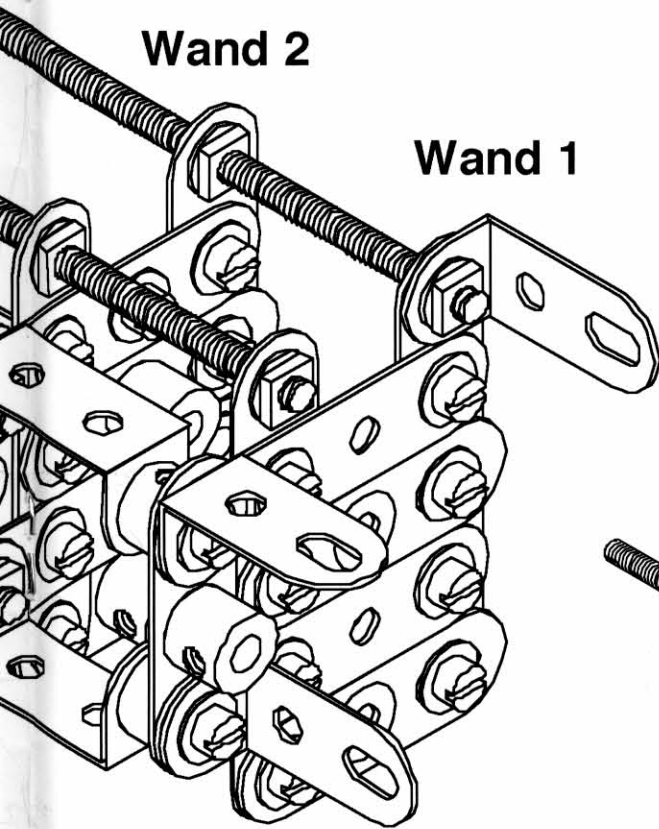
Figuur 1



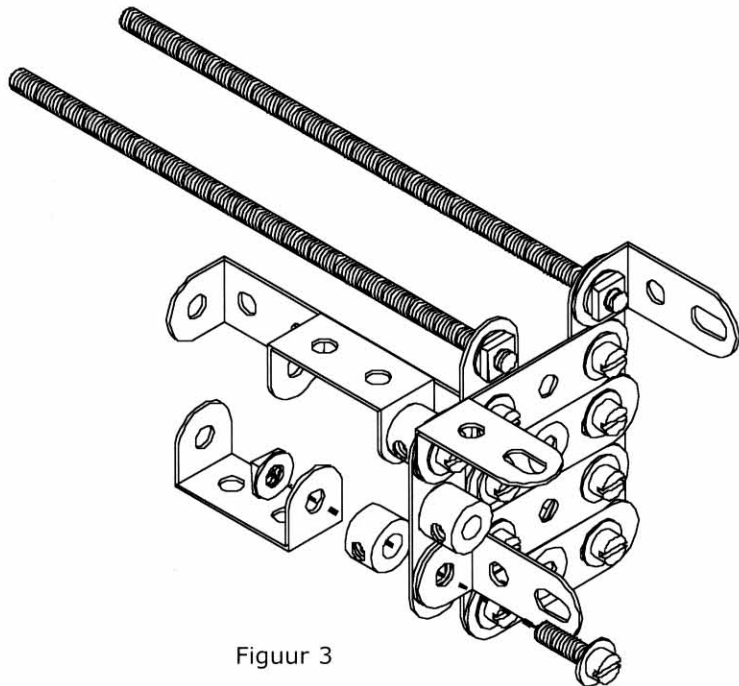
Figuur 4



Figuur 2



Figuur 6



Figuur 3

Toygallery

Door Henk Brouwer

De "Toygallery", het Speelgoedmuseum voor iedereen. Dit museum is momenteel in opbouw in "The Gallery" te Brummen, een uniek concept op het gebied van classic & sportscars en lifestyle. Onder één dak vindt u niet alleen drie etages met schitterende klassieke en exclusieve automobielen, maar ook diverse shops en een lunchroom. Binnenkort zult u er ook aantreffen de "Toygallery"; dit speelgoedmuseum was voorheen gevestigd in het Oude Ambachten en Speelgoedmuseum in Terschuur.

In de "Toygallery" op de bovenste verdieping van de Gallery, vindt U straks op ca 500m2 vloeroppervlak (dat is ca 3 maal het vloeroppervlak van het museum in Terschuur), naast de winkelvitrites van het Dickensplein en de vitrines met de wisselexpositie, het Meccanomuseum "Meccanoland" en een Dinky Toy Museum. In Meccanoland kunt U als Meccano liefhebber straks genieten van een uitgebreide collectie Meccano-, vliegtuig- en autobouwdozen van 1901 t/m 1979. Verder is er een vitrine met werkende Meccanomodellen en Hornbytreinen. Op de foto kunt U

zien dat de werkzaamheden in volle gang zijn.

De verwachting is dat de "Toygalley" in maart zijn deuren zal openen. De eerste thema-tentoonstelling gaat over het Nederlandse merk ADO, bekend van de houten auto's.

De "Toygallery" is gevestigd aan de Arnhemsestraat nr. 47 te Brummen. Openingstijden: ma t/m vr 10.00-17.00, za 10.00-16.00, en iedere 1e zondag van de maand van 11.00 tot 16.00.



Sierlijke Sientje op het ijs

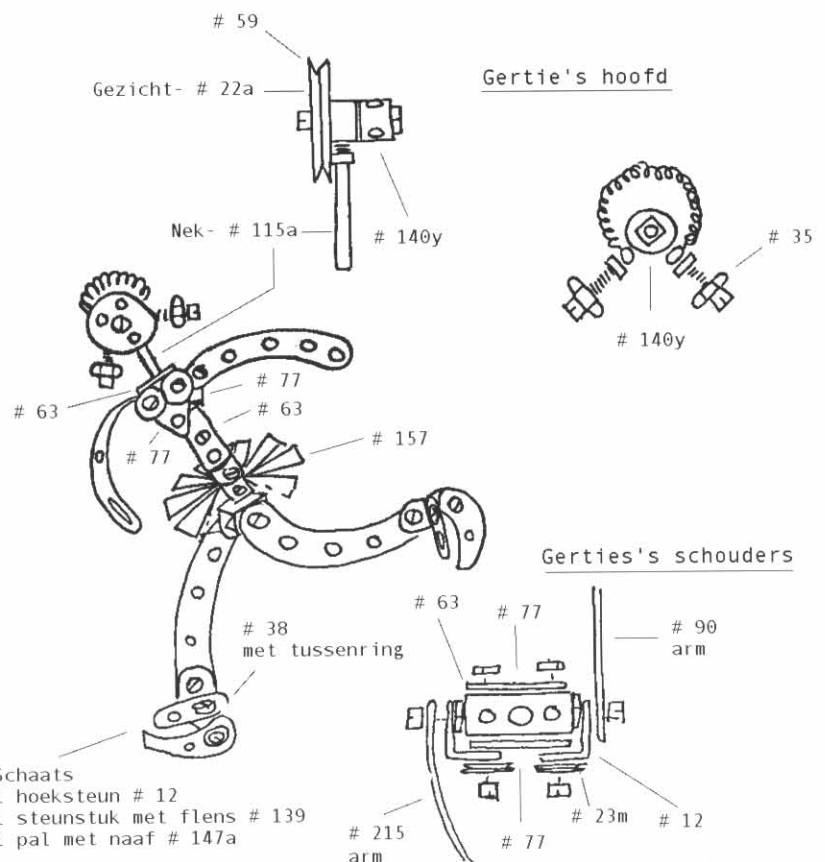
Door Willem Blauw

In het Meccano Magazine van januari 1953 heeft een ongebruikelijk model bestaan van een schaatsend meisje.

14

De bouwer hiervan is N. Bludson uit Londen. John Bader van de Sheffield Meccano Guild heeft dit modelletje nagebouwd en er een paar verbeteringen in aangebracht.

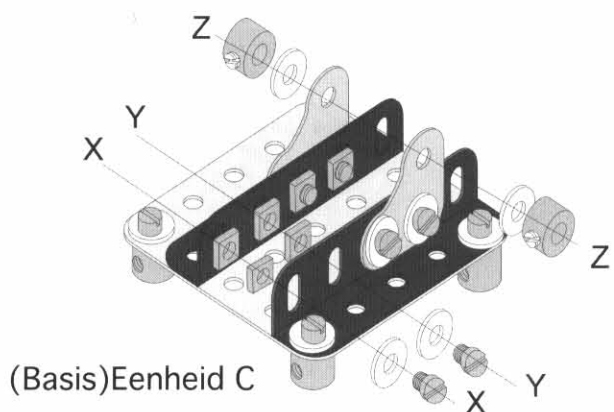
Hij maakte er bijgaande tekening bij en samen met de aktiefoto op de achterpagina is dit leuke model goed na te bouwen.



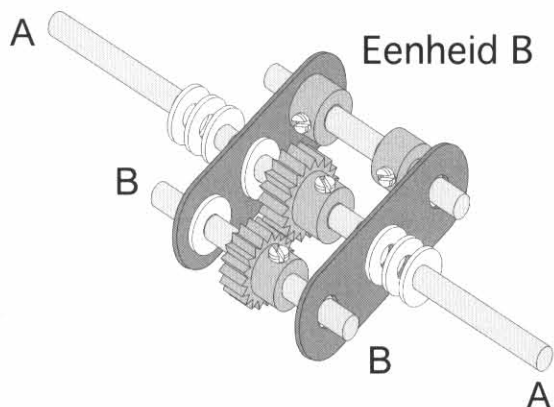
Mechanisme met gelijk blijvende draairichting van de uitgaande as

Door Tony Darrah, vertaling Willem Blauw

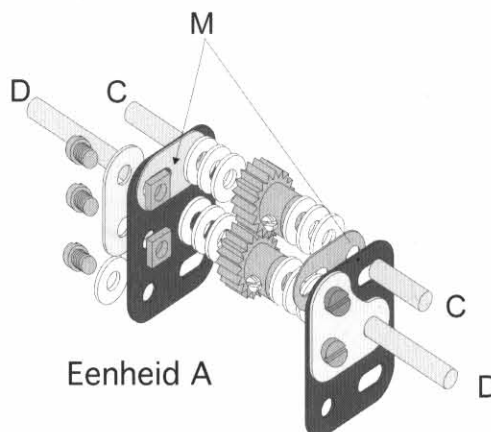
Soms is het noodzakelijk dat de uitgaande as dezelfde draairichting blijft behouden, zelfs wanneer de draairichting van de aandrijvende as verandert. Tony Darrah heeft zo'n constructie bedacht en getekend in IsoMec. Hieronder zijn verhaal en tekeningen.



Het mechanisme is opgebouwd uit drie eenheden, als tekening weergegeven in eenheid A, B en (basis-eenheid) C. Het is handig om eerst met eenheid C te beginnen. De andere eenheden kunnen daar dan eenvoudig op gemonteerd worden. Alle gebruikte rondsels hebben 19 tanden (26a).



Eenheid B
As AA is de aandrijvende as die gelagerd is in de driehoekige steunplaat (133a) van de basis eenheid C, in de aangegeven richting ZZ.
As BB is tenminste 1,25" lang, net als de as aan de andere kant. Deze lengte is noodzakelijk om te voorkomen dat de eenheid te ver door kan draaien.



Eenheid A
De gehele constructie A past tussen de hoekbalken van de basis eenheid C, en wel in de gaten YY en XX. De platte steunstukken (10) aangeduid met 'M' moeten dusdanig bevestigd worden dat de kleine gaten die de as CC lagere zo ver als mogelijk aan de rechterzijde van de verlengde gaten van de platte steunbalken (103h) zitten.
De uitgaande as DD is gelagerd in de driehoekige steunplaten (133a).

Het rondsels op as CC dient aan te grijpen met het rondsels op as BB wanneer eenheid B omhoog draait, daarom is het noodzakelijk dat het zich binnen de omtrekcirkel van eenheid B bevindt; vandaar de opgeschoven positie van de platte steunstukken (10).

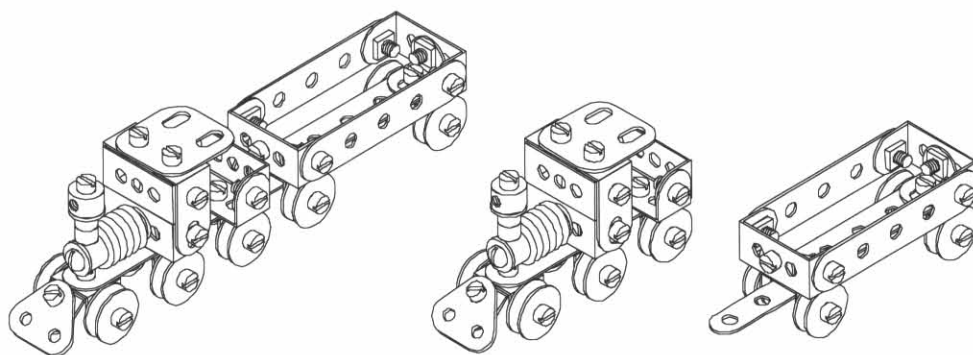
Ik vind dit een klein en soepel draaiend mechanisme, dat zich makkelijk in grotere modellen laat inbouwen. Welke kant je de aandrijvende as ook draait, de uitgaande as zal altijd dezelfde kant uitdraaien. Ik hoop dat het iemand tot nut kan zijn.

Opmerking redactie: Tony heeft deze constructie bedacht om het in te bouwen in een handbediend weefgetouw.
Verder heeft het zijn toepassing gevonden in een zgn. "joke model" om kinderen voor de gek te houden. Hierbij was het de bedoeling met een pijl twee richtingen op te wijzen, maar door het mechanisme lukte dat natuurlijk niet.

Micro Locomotief met wagen

Model en tekeningen van Alex de Jong, tekst Willem Blauw

Over Meccano is op het internet heel wat te vinden. Er zijn veel bouwers die hun modellen en ervaringen via een website wereldkundig maken. Het Gildelid Alex de Jong heeft al geruime tijd een site die in zijn geheel gewijd is aan zogenaamde micromodellen van Meccano (www.geocities.com/alex_de_jong/meccano). Hierop is ook een locomotief met wagen te vinden die wij hierbij in Meccano Nieuws afdrucken. Met behulp van de onderdelen lijst moet deze goed na te bouwen zijn. De schaal van het model vereist wel geduld en een vaste hand bij het bouwen.



Locomotief			Wagen		
onderdeel	aantal	opmerking	onderdeel	aantal	opmerking
5	1		5	3	
11	3	Of #811	11	2	Of #811
12	1		12	2	
12b	2		23b	4	
12c	1		37a	12	
23b	6		37b	8	
32	1		48e	2	
37a	20		111c	4	
37b	12		235g	1	
38	1	nikkel			
38	2	messing			
38b	2				
48e	4				
59	1				
77	1				
103i	1				
111	1	messing			
111c	6				
111d	1	Ronde kop			

Hornby's octrooien deel 4

Door Marc Hageman

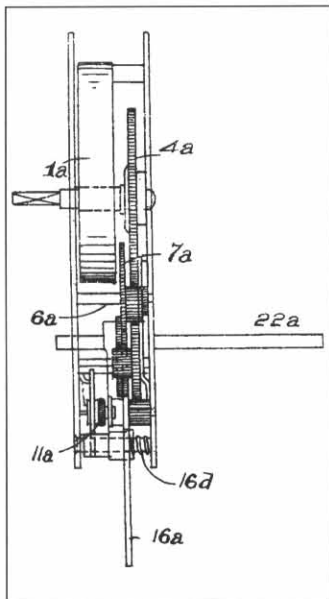
Vanaf nu zal ik mij beperken tot de meer sprekende voorbeelden uit de octrooischriften van Hornby MECCANO.

Deze keer gaat het om een frans brevet d'invention uit 1913. De figuren 1 en 2 tonen een veermotor. Nr 1a is de veer, die aan de zijplaten is bevestigd en aan de opwindas. Nr 9a is de reguleur met de vlieggewichtjes 11a die bij toenemende snelheid meer tegen de remtrommel 10a aangedrukt worden door de middelpunt vliedende kracht.

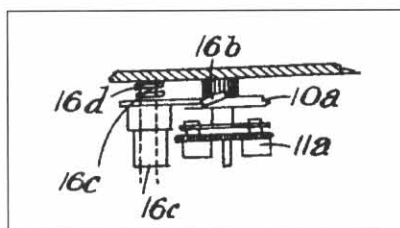
De uitgaande as is nr 24a. Hierom scharniert de hendel voor- en achteruit, nr 24a. De remhendel is nr 16a, die de remtrommel 10a vastklemt. Figuur 3 en 4 laten dit deel van het mechanisme in detail zien.

De tandwielen zijn goed te volgen vanaf het tandwiel 4a op de veeras tot het rondsel 23a op de uitgaande as 22a. Het rondsel 25a kan in aangrijping worden gebracht met tandwiel 7a of met 20a, waardoor de vooruitloop of de achteruitloop wordt ingeschakeld.

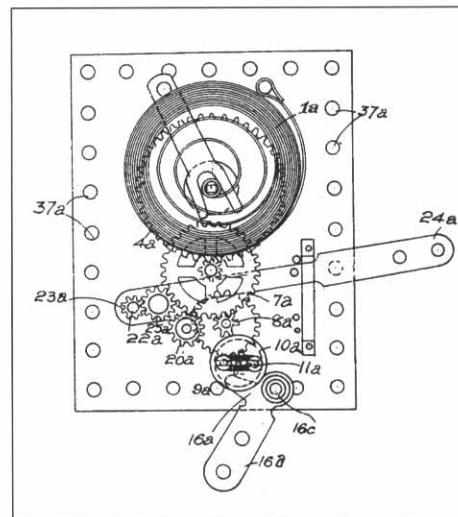
Dit was een wat technischer beschrijving dan de voorgaande artikelen, die een summiere introductie in de octrooiwereld waren, die voor MECCANO-bouwers (en verzamelaars?) interessanter is.



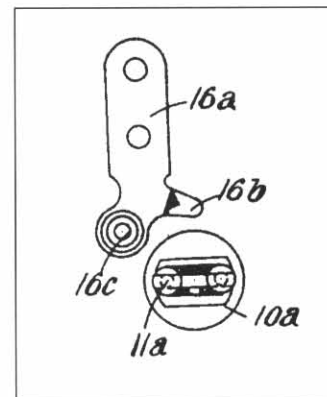
Figuur 1



Figuur 4



Figuur 2



Figuur 3

Bij de foto's op de voorpagina

Karel Bijzen is begonnen met de bouw van een "Big Boy" locomotief. Hij bracht alvast de neus mee. Wanneer dit model klaar is zal duidelijk zijn dat het ook in Meccano terecht de bijnaam "Big" heeft. We zijn benieuwd naar het eindresultaat (foto linksboven).

Op de foto ernaast het met "levend stoom" aangedreven model van Piet Leemans.

Piet Tadema bracht een indrukwekkend wagenpark mee. Het basis-model is afkomstig van Bernard Périer dat in CQ heeft gestaan. Piet heeft zich verder laten inspireren door foto's van modellen uit een folder van Gorgy Toys.

Rechtsonder het draaiorgel van Jan Weststrate naar een model van de heer Zijl.

Jan bedacht tevens een aardige toepassing voor de overvloedige "Spanners" die in zijn gereedschapskist rondslingerden (foto in het midden), een zeskantig "vliegwiel".

Meccano en electronica

Tekst en illustraties van Tim Surtell, vertaling Willem Blauw.

Wanneer we het laatste schroefje van ons nieuwe Meccano-model hebben vastgezet, willen we het een en ander ook laten draaien en liefst met behulp van electromotoren. Als deze ook nog op het juiste moment moeten kunnen stoppen of beginnen te draaien, of zelfs met hulp van een computer volledig automatisch hun taak moeten uitvoeren, is enige basiskennis van elektronica noodzakelijk.

De Engelsman Tim Surtell geeft een uitstekend tijdschrift uit waarin al dit soort zaken op zeer begrijpelijke wijze wordt uitgelegd. Meccano Nieuws heeft van hem toestemming gekregen de artikelen te vertalen en te publiceren in het Nederlands. Degene, die de originele tekst in het Engels wil hebben, hij leze het kader hieronder.

Omkeerschakelaars voor motoren.

In bepaalde kraanmodellen gebruikt men meerdere motoren om de verschillende bewegingen onafhankelijk van elkaar te kunnen bedienen. Zo zal men een motor gebruiken om de mast te kunnen draaien in horizontale richting, een andere motor om de mast te kunnen heffen of te laten zakken en een motor om te hijsen of zakken.

Elke gelijkstroommotor kan bediend worden door een aparte schakelaar met drie standen, te weten: vooruit, achteruit en uit. Dit zijn zogenaamde dubbelpolige schakelaars met middenstand. De uitvoering, die altijd terugspringt in de UIT stand zodra hij losgelaten wordt, is voor de meeste Meccano toepassingen ideaal.

Figuur 1 toont het schema van deze schakelaar verbonden met de voeding en een motor. De letters A, B en C vormen een pool, D, E en F de andere. B en E zijn aangesloten op de polen van de voeding.

Wanneer de plus van de voeding aan B is aangesloten en de schakelaar in de bovenste stand staat, dan zal de linkerkant van de motor met de plus worden doorgeschakeld en de motor zal in een bepaalde richting gaan draaien.

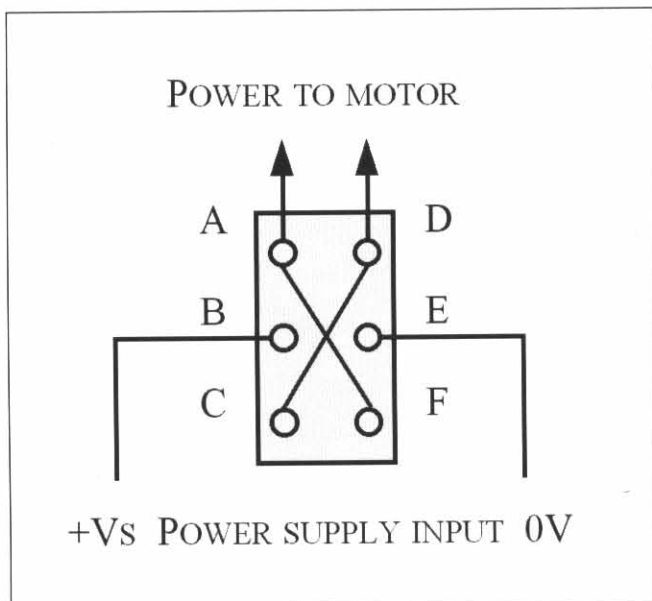
Wanneer de schakelaar in de onderste stand staat, dan zal de plus met de rechterkant van de motor worden doorgeschakeld en de draaiing van de motor zal tegengesteld zijn. In de middenpositie is er geen verbinding tussen motor en voeding.

Relais.

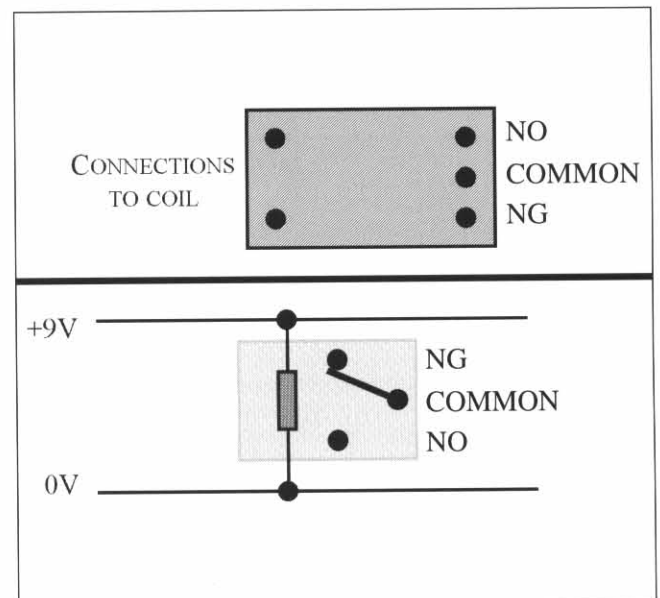
Het relais (zie figuur 2) is een ander soort schakelaar waarbij een electromagneet de schakelaar aanstuurt. Dit is erg handig want een klein elektrisch stroompje kan de spoel in het relais activeren die op haar beurt de schakelaar omzet om schakelingen met veel hogere voltages (en stroomsterkten, red.) aan of uit te zetten, zoals motoren, lampen en zelfs lichtnetschakelingen.

De meeste relais hebben 9 volt of meer nodig om de spoel te kunnen activeren. Belangrijk is ook om te zorgen dat de maximum stroom door het relais niet wordt overschreden.

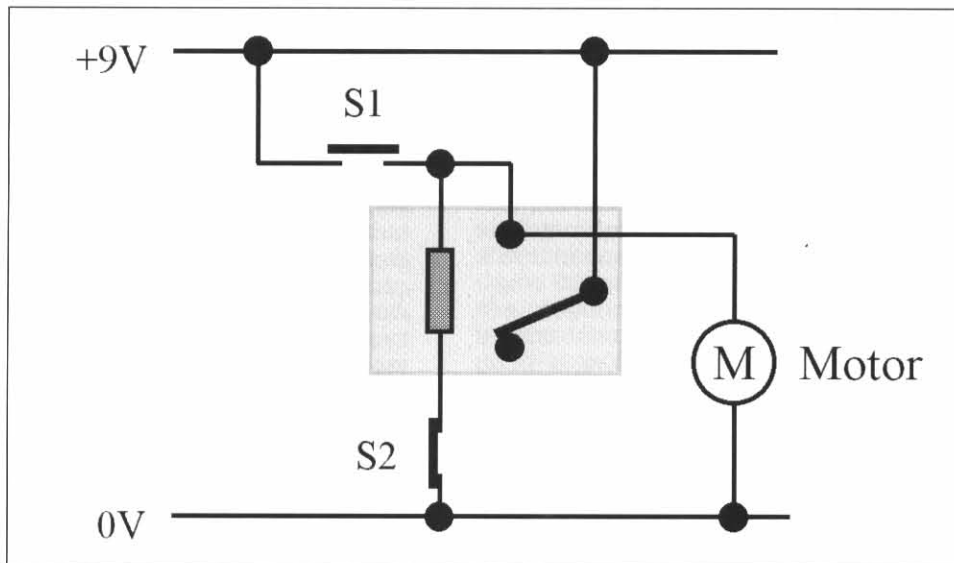
18



figuur 1
De achterzijde van de omkeer-schakelaar waarop te zien is hoe de bedrading aangesloten moet worden.



figuur 2
Boven: Onderzijde van een enkelpolig relais; daaronder de schematische weergave hiervan.



figuur 3
In dit schema zal de motor gaan draaien wanneer S1 wordt ingedrukt. S2 is gewoonlijk gesloten. Wanneer S2 wordt geopend zal de schakeling weer in haar uitgangspositie terug komen.

VOORDELEN VAN HET RELAIS

- De twee voltages worden door het relais gescheiden gehouden. Een laag -voltage schakeling zoals dat van een microchip om het relais aan te sturen kan zodoende een hoog- voltage schakeling controleren.
- Sommige relais hebben twee of zelfs drie polen om meerder schakelingen te kunnen controleren (of ze kunnen worden gebruikt om de draairichting van de motor te veranderen zoals hiervoor besproken).

NADELEN VAN HET RELAIS

- De werking van een relais is mechanisch en door het gebruik kan er slijtage optreden.
- Het schakelen van een relais kan niet snel gebeuren omdat de respons wat vertraagd is en de contacten zullen slijten vanwege het vonken.
- De spoel in het relais heeft een betrekkelijk hoge stroom nodig om te kunnen werken waardoor sommige micro-elektronische schakelingen een relais niet kunnen aan sturen.

Het relais heeft verschillende aansluitpunten, zoals in de figuur te zien is.

De pluspool van de voeding wordt aangesloten aan het NG aansluitpunt of het NO aansluitpunt. NO betekent Normaal Open; alleen wanneer de spoel wordt geactiveerd is dit punt verbonden met de pluspool.

NG betekent Normaal Gesloten: wanneer de spoel wordt geactiveerd is dit punt niet verbonden met de pluspool.

De twee overige aansluitpunten (meestal op een andere plaats te vinden op het relais) dienen om de spoel te kunnen activeren.

Een handige relais schakeling.

Zie figuur 3. De plus-pool wordt verbonden met een van de relais-polen (spoel). De NO wordt verbonden met deze relais pool. Wanneer schakelaar S1 wordt ingedrukt, dan zal er door de spoel een stroom gaan

lopen. De NO zal door het relais met de plus-pool worden doorgeschakeld, zelfs wanneer de drukschakelaar wordt losgelaten. De enige manier om het relais af te zetten is met behulp van drukschakelaar S2 die de stroom van de relaispoel onderbreekt, waardoor het relais weer in zijn uitgangspositie komt.

Het NO aansluitpunt van het relais kan worden verbonden met een motor. De motor zal blijven draaien totdat schakelaar S2 zal worden ingedrukt.

Dit systeem kan worden gebruikt in een model waarbij de motor en een vertragsmechanisme er voor zorgen dat na een bepaalde tijd of na een bepaalde handeling schakelaar S2 wordt ingedrukt waardoor het model weer tot stilstand komt.

'Electronics in Meccano' is een periodieke uitgave van Tim Surtell en verschijnt uitsluitend in het Engels. Er zijn in totaal 12 nummers verschenen. Onderwerpen die aan bod komen zijn o.a.: aansturing van motoren, verlichting en geluid op modellen, gebruik van relais, stappen-motoren etc. De totale set van 12 kan bij hem besteld worden voor £ 14,50.

Bestellingen kunnen gedaan worden bij:
Tim Surtell
483 Sidcup Road
Nottingham
London
SE9 4ET
England

buitenlandse bladen

door Frits Willems

Johannesburg Meccano Hobbyists Newsletter

Nummer 58 (december 2001)

Anthony Els maakte een modelverslag van een recente bijeenkomst met een viertal goede foto's, van o.a. de houwitsers die onderdeel is van Meccano SML 37. Nog een bijdrage van Anthony Els heet 'Cat tracks ?' en behandelt rupsbanden van Meccano. Voorts een vertaling van Marc Hagemans artikel over het echappement met dubbele onrust uit MN 19.4. En ten slotte de rubriek 'Tech Stuff!' met twee tips.

Canadian MeccaNotes

nummer 24 (december 2001)

Van Ivor Setten is er een bouwbeschrijving met tien goede zw/w foto's van een B-tenderlocomotief, oorspronkelijk van de Schotse Caledonian Railway. De beknopte beschrijving is voorzien van een onderdelenlijst. Lloyd B. Schneider bedacht een eenvoudige velg van Meccano voor asbakbanden van Firestone.

Zes nieuwe Meccanodozen worden beschreven door Don Morton. Het gaat over de nummers 4600, 7600 en 8600 van de Future Masters serie en de nummers 7650, 8650 en 8651 van de Crazy Inventors serie. Ter aanvulling: in het novembern timer van de MW NewsSheet staat een geïllustreerde inhoudsopgave van deze nieuwe uitrustingen.

The Sheffield Meccano Guild Journal

Nummer 76 (december 2001)

Graceful Gertie (Sierlijke Sientje) heet het schaatsende meisje, dat werd geschapen door N. Blunsdon die er in 1952 een bouwwedstrijd

voor sportende Meccanofiguren mee won. John Bader ontdekte haar in de MM van januari 1953. Hij paste o.a. haar figuur enigszins aan en vervaardigde een bouwtekening die voor zichzelf spreekt. John Ozyer-Key is bezig met een model van een zeswielig militair amfibievoertuig met RC-afstandsbediening. Aangezien hij daarvoor negen kanalen nodig heeft, en over een apparaat met slechts zes kanalen beschikt, heeft hij een oplossing voor dit probleem bedacht, die hij in een beknopt artikel beschrijft.

Allan Palmer beschrijft hoe hij het model van het Meccano pakhuis, SML 31, voorzag van allerhande veranderingen die zowel het uiterlijk als het functioneren van de liften aanzienlijk verbeteren; met redelijke foto's en een onderdelenlijst. In de internationale rubriek krijgt ons MN 19.3 ruime aandacht.

Magazine du CAM (Frankrijk)

Nummer 77 (januari 2002)

Op de voorpagina staat een afbeelding van een mini-reuzenrad, een aardig model van Bernard Beaujard, dat verder beknopt beschreven staat op blz. 13. Op de achterpagina een prachtig model van de kathedraal van Padua gebouwd door Rolando Piazzoli en te zien op de Hobby Model Expo 2001 te Novegro (Italië) op 29 en 30 september vorig jaar. Pierre Monsallut was in Ede en fotografeerde daar een zestal modellen, die in kleur te vinden zijn op blz. 2, met een korte beschrijving op blz. 17. Al even fraaie foto's van enkele modellen die in Novegro waren te zien, staan op blz. 19.

Een versnellingsbak met vier vooruit en één achteruit plus koppeling wordt beschreven op blz. 6, 7 en 16. De bak is geschikt voor het zwaardere werk. De acht zw/w foto's zijn duidelijk. In CAM nr. 69 beschreef Jean Robert een stoomlocomobiel uit omstreeks 1925. Als vervolg daarop bouwde hij een dorsmachine en een stropers die gezamenlijk door de locomobiel

worden aangedreven. De beschrijvingen zijn gedetailleerd en worden geïllustreerd door 12, respectievelijk 10 zw/w foto's.

In een andere oudere aflevering, CAM nr. 66 hield Willy Dewulf zich bezig met een Meccano model van een kabelbaan uit 1916. Daarbij bleef hij zitten met een aantal problemen. Korte tijd later ontving hij commentaar, correcties en antwoorden van een ingenieur uit Lyon die van de materie veel verstand heeft. Willy Dewulf heeft nu, samen met Victor Rossi, een uitvoerige aanvulling op het oorspronkelijke artikel geschreven, met zeven zw/w foto's en twee schetsen. Het is een aantrekkelijk model, vandaar dat ik er aandacht aan geef.

Constructor Quarterly

Nummer 54 (december 2001)

Brian Ashton bouwde een fraai model van een ouderwetse grammofoon, compleet met een grote toeter. Het lijkt sterk op het bekende logo van 'His Master's Voice' uit vroeger tijd. Het model staat mooi te wezen op de voorpagina en wordt uitvoerig beschreven op blz. 4-8. Chris Shute schijnt bezeten te zijn van zeer ingewikkelde, volstrekt nutteloze machinerie, waar evenwel het publiek ademloos naar kan kijken; dus eigenlijk niet eens zo nutteloos! Zijn model heet: Multiple Matchbox Manipulator, een contraptie waarin met een aantal luciferdoosjes omstandig wordt gestoeid. De beschrijving is ruim voorzien van kleurenfoto's en schetsen, en er is een onderdelenlijst.

'Een eenvoudig spel, dat er gemakkelijker uitziet dan het is'. Zo omschrijft Stephen Miles zijn behendigheids spel waarbij met een haakje aan een arm een eendje of een van de vijf zwaantjes van een ronddraaiende en -zwaaiende schotel moeten worden gevangen. Met een vijftal foto's, een schets en een lijst van onderdelen. In het vorige nummer van CQ, begon Alan Partridge een serie over een rolbaan voor pingpongballen. In het tweede deel worden verdere opwindende elementen van zo'n baan uitvoerig besproken.

Ken Senar won vorig jaar te Skegness het prestigieuze Sir Alec Issigonis Shield met een gigan-

tisch model van een nog veel gigantischer wandelende dragline. Hij beschrijft het model en maakt uiteraard gebruik van een groot aantal kleurenfoto's. Hij heeft zijn schepping nu helaas moeten afbreken om de onderdelen voor een ander model te kunnen gebruiken en opdat de logeerkamer weer eens als zodanig kan worden gebruikt.

Het kermismodel, de 'Tumbler', van Hans van den Berg kreeg van de bouwer een uitvoeriger beschrijving met veel meer illustraties dan bij ons in MN 19.1. En dat verdient zijn creatie! Alan Partridge beschrijft Meccano strook- en plaatwalsen ten behoeve van recent begonnen bouwers. De Otis stoomgedreven graafmachine uit 1836 werd nabgebouwd door Dennis Backler die tevens de royaal geïllustreerde bouw-beschrijving verzorgde.

Bernard Périer schreef een ontroerend verhaaltje over een oude orgelman die Otto Kurbel heet, met zijn draaiorgeltje en Tobias, zijn aapje, een meisje en een tovenaer, een figuur die op hemzelf lijkt. Natuurlijk heeft Bernard P. van Meccano orgel, aap en orgelman uit het verhaaltje gebouwd en hoe! De figuren bewegen zoals het hoort, en het orgel produceert een melodietje, dat geheel met Meccano onderdelen wordt teweeggebracht.

En tot slot wordt op de laatste halve bladzijde gewaarschuwd voor de koude rillingen, de paniek, kortom de geestelijke afbraak waaraan de lezer in het volgende nummer wordt blootgesteld door de Moeder van Alle Gruwelijke Insecten, geschapen en tot in detail beschreven door Marc Hageman. Als middel voor preventieve therapie kunnen stevig gebouwde en ijskoude lezers alvast voorzichtig naar de afbeelding van het gedrocht kijken!

Runnymede Meccano Guild Newsletter

Nummer 47 (oktober 2001)

De verslagen van de bijeenkomst te Henley en het Stoneleigh Town & Country Festival bevatten (niet te beste) foto's van een aantal aantrekkelijke modellen, waaronder een viertal locomotieven. Ook van de Algemene Jaarvergadering te Ottershaw in oktober bevat het verslag afbeel-

dingen van interessante modellen. Foden 8x8 kraanchassis met Ruston Bucyrus RB-22 kraan: een door John Ozyer-Key verbeterde en aangevulde versie van het originele model van Eric Taylor, dat staat afgebeeld op de voorpagina van CQ nr. 47. Het verhaal is uitvoerig, maar de foto's zijn niet allemaal erg duidelijk.

Chris Bourne schrijft over hoeksteunstukken. Het blijkt dat er tussen de oude van Binns Road en de nieuwe uit Calais een verschil is. Bij de nieuwe zit het gat iets verder van de hoek dan bij de oude en daardoor kunnen sterkere hoekverbindingen worden gemaakt. Ian Lee beschrijft zijn aantrekkelijke model van een dubbeldekstramwagen uit 1907 in navolging van het originele model van Peter Matthews.

Van Andreas Konkoly is de bouwbeschrijving van de stoom raderboot 'Carolina': veel illustraties en een complete lijst van onderdelen. Tony Darrah komt met een artikel over een overbrenging waarbij een uitgaande as in één richting blijft draaien onafhankelijk van de draairichting van de ingaande as. Ivor Ellard lijdt naar eigen zeggen aan 'meccanografitis' zoals anderen bezeten zijn van bijvoorbeeld blokzetters. En dus beschrijft hij zijn eigen versie van zo'n apparaat. John Darlington produceerde de tweede aflevering van zijn rubriek 'Hints and Suggestions': een opsomming van niet minder dan 37 min of meer nuttige en min of meer bekende aanwijzingen. Deel drie wordt toegezegd voor het volgende nummer

The Meccano Newsmag North Midlands Meccano Guild

Nummer 91 (november 2001)

Een beknopte beschrijving van zijn tandwielenfraismachine door Brian Ashton, met drie scherpe kleurenfoto's. Tony Homden bouwde een model van een 3,7" verrijdbaar luchtafweerkanon in gebruik bij het Engelse leger gedurende WO II. Het verhaal is zeer compact; er zijn twee kleurenfoto's.

Philip Webb heeft al jarenlang Meccano handleidingen en Modelplans geïllustreerd, en geeft in zijn artikel 'De kunst van het

afbeelden van Meccano modellen' de lezer een indruk van de verschillende technieken die hij daarbij heeft toegepast. Op SkegEx 2001 was een modulaire Meccano spoorbaan, spoor 0, te zien, bedacht en uitgevoerd door een aantal Franse en Spaanse bouwers. Een van hen, Daniel Petit, beschrijft de constructie van de rails, met twee schetsen. En eindelijk is daar het grote verslag van de topprestatie van de NMMG: SkegEx 2001, met een zeer uitvoerig modellenoverzicht geschreven door David Barret. Elders in het blad staat een verslag van het jubileumdiner, waarin o.a. de teksten van alle speeches in extenso zijn opgenomen.

Clubblad Fischertechnikclub Nederland

11e jaargang nr.4 (december 2001)

Zoals bekend nam bovenstaande club uitgebreid deel aan onze najaarsbijeenkomst te Ede in september j.l. Zou daar een soort LAT-relatie uit voort kunnen komen? Ik was daar zelf helaas niet van de partij, maar uit hun goed uitziende clubblad blijkt dat er mogelijkheden tot samenwerking zijn, uiteraard via hun ervaring met de toepassing van computers en onze kennis van het waarlijkse bouten-en-moeren constructiewerk.

Met hun plm. 250 leden produceren ze viermaal per jaar een blad dat, althans het onderhavige, 26 bladzijden telt met scherpe foto's, waarvan een aantal in kleur. Er zijn bouwbeschrijvingen van een zweefvliegtuig ('X-wing glider'), van een op afstand bestuurbare raceauto (met illustraties in kleur en onderdelenlijsten voor elke component), van een fiets en van een kolossale hijskraan. Verder een verslag van de gecombineerde bijeenkomst te Ede, met zes kleurenfoto's.

Vraag &

Aanbod

Aangeboden

Uit een grote verzameling Meccano. Hoeveelheid doos 10 zink, blauw en geel. Weinig gebruikt. Vraagprijs € 1500,-. G.B. Anink 023-5841717

Aangeboden

Inhoud doos 10 in degelijke zelfbouw ladenkast met 4 laden. Engels blauw en geel jaren 70. Uitstekende staat. G.B. Anink, 023-5841717

Gevraagd

Instructieboekjes voor de Märklin bouwdozen M30 (1004), M50 (1005) en M60 (1006). Tel: 076-5652522 of e-mail: bindertblauw@planet.nl

Aangeboden

Märklin-Metall

- Reuzenrad, dia. 110 cm, aangedreven door HO C-loc. € 1350,-.
- Draaibare globe, dia. 70 cm, op voetstuk, aangedreven door 3 HO locs. € 1050,-.
- Grote partij onderdelen, verpakt in zakjes. Inhoud en prijs op aanvraag.

Erwin Kleemeier, Wöhrener Str. 108, 32549 Bad Oeynhausen. El. 00 49 5731 5937.

Te koop

Construction: 4 dozen 04, 3 dozen 03 en 1 doos 12. In één koop FL 175,- Dozen 04 en 03 in verpakking C. Millenaar tel/fax 0594-515847

Aangeboden

Diverse Meccano jaren 1935-1975, nog vele nieuwe onderdelen, oude onderdelen overgespoten; het geheel in goede staat. Verder diverse Meccano en Märklin handleidingen uit de 30-er jaren en o.m. 30 bouwbeschrijvingen (70-er) voor Kist 10 etc. Toezending inventarislijst na ontvangst van € 1,- postzegels aan: J.M. Schmidt, Bolestein 278, 1081 EC Amsterdam.

Gevraagd

Donkerblauwe Meccano uit de periode 1978-1979.

In dozen of losse onderdelen. Aanbiedingen bij: Jan Schroef tel:071-5411945

Gevraagd

- Meccano Nieuws 1998, 1999 en 2000
- Trix Bugatti, bestelnr. 85062
- Meccano clock kit Nr. 2 W. Swinkels (415) post@swinkels-10.myweb.nl www.swinkels-10.myweb.nl 020 - 6836458

Aangeboden

Verzameling rood/groene Meccano, volgens aanwezige handleidingen ongeveer uitrusting 0 t/m 2A. (opbrengst gaat naar een goed doel).

Tel. 020-6190689, B.A. van Zadel

Aangeboden

Meccano (groen, grijs, zilver en goudkleurig) alsmede Constructie, Construction, Constructor, Construct-spirou, Dux kons truktion-stahlbau, Eitech, Eschplast (Tems), Marklin zwart/groen, Mechanic, Mechanika, Mek.struct, Merkur, Necobo, Scheffer's Metall-Baukasten, Stabil-Baukasten, Tecc, Technic-Belgium, Technokid, Temsi, Thale Stahlbau Technik en Trix. Div. motoren zowel elektrisch als mechanisch. Alles opgeborgen in houten kisten dan wel originele dozen. Tevens een aantal houten en plastic constructie dozen. Eveneens aanwezig koperwerk (tandwielen en rondsels e.d.), veel originele boutjes en moertjes. Veel boeken met modelbeschrijvingen, zowel oud als nieuw. Informatie: B.J. Vermeeren tel.0492-525422

*Helmad 2.2.
Cinetpad 10*

Het plaatsen van niet-commerciële advertenties in Meccano Nieuws is gratis voor leden en eenmalig voor niet-leden. De advertentietekst dient voor de sluitingsdatum (zie pagina 2) schriftelijk aangeleverd te worden op het redactie-adres.

Een leuke schakeling met wormwiel

Door Hans van den Berg

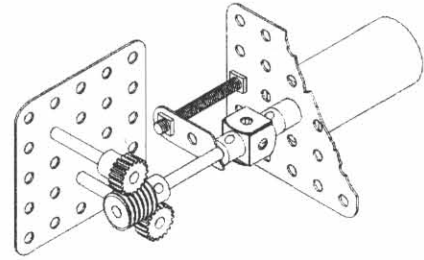
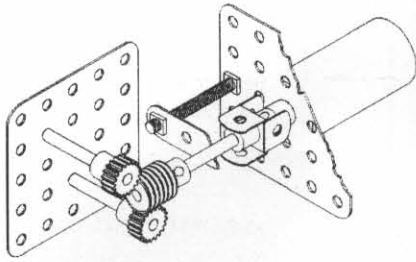
Het wormwiel No. 32 is eigenlijk een stukje schroefstang waarmee twee bewegingen mogelijk zijn:

- het aandrijven van een tandwiel of een poelie maar ook:
- het zich verplaatsen door middel van de schroef-eigenschap.

In bijgaande tekeningen op de pagina hiernaast wordt van beide eigenschappen gebruik gemaakt om twee afzonderlijke aandrijvingen te maken die van de ene naar de andere wordt omgeschakeld door de motor van draairichting te veranderen.

Via twee vorkkoppelingen No. 116, die verplaatsing in de asrichting over ±1/2 inch mogelijk maakt, wordt

het wormwiel aangedreven. Bij draaiing in de ene richting schroeft het wormwiel zich naar voren tot aan de stuit en drijft dan het bovenste rondsels aan. Draait de motor de andere kant op, dan schroeft het wormwiel zich naar achteren - tot dat de twee vorkkoppelingen geheel in elkaar zitten - en drijft dan het onderste rondsels aan. Beide rondsels draaien in dezelfde richting; willen we de rondsels in tegengestelde richting laten draaien, dan moeten we ze verplaatsen, en wel het bovenste rondsels naar achteren en de onderste naar voren komt.



agenda 2002 Meccano Gilde Nederland

De data van de bijeenkomsten en de gebeurtenissen zijn zo nauwkeurig mogelijk vermeld en overeenkomstig de gegevens zoals deze op het moment van ter perse gaan bekend zijn. Hieraan kunnen echter geen rechten worden ontleend. Bel dus voor de laatste info met de voorzitter op nummer: 023-5841717

Bijeenkomsten en evenementen

Ede

23 maart
Voorjaarsbijeenkomst en
algemene ledenvergadering 2002
aanvang: 9.30 uur
NIMAC Galvanistraat 13
6716 AE Ede (0318-633876)

Breda

13 april t/m 13 juni
Meccano Tentoonstelling
Drukkerij Salsedo
(zie tekst op deze pagina)

Vogelenzang

13 april (let op: andere datum)
Het Dorpshuis
Henk Lensenlaan 2a
2114 ER Vogelenzang

Almere

Stoomfestival
9 t/m 12 mei
info bij Han Schouwenaar,
036-5315849

Benthuizen

25 mei
aanvang: 10 uur
Dorpshuis "De Tas"
De Dam 3
2731 CE Benthuizen

Mechelen

7 september
aanvang: 10.00-16.30 uur
Museum voor Speelgoed en
Folklore
Nekkerspoelstraat 21
B-2800 Mechelen

Ede

28 september
aanvang: 9.30 uur
Najaarsbijeenkomst

Kerk Avezaath

zondag 20 oktober
Dorpshuis "De Avezaath"
Daver 46,
4012 BC KerkAvezaath,
(0344-681469)

Benthuizen

16 november
aanvang: 10.00 uur

Breda

(Ulvenhout) Nadere info volgt.
14 december
zaal open: 12.00 uur
De Pekhoeve
Dorpsstraat 94
Ulvenhout
(076-5602440)

De zesde "Magic Meccano Show"

wordt gehouden in het
weekeinde van 27 en 28 april
2002 in het Kew Bridge Steam
Museum, Engeland. Informatie bij
Betty White
Kew Bridge Steam Museum
Green Dragon Lane
Brentford
Middlesex
TW8 0EN
Tel: 020 8568 4757
Fax: 020 8569 9978
<http://www.kbsm.org>

Meccano tentoonstelling

Van 13 april to 13 juni zal er een
tentoonstelling rond Meccano te
zien zijn bij de drukkerij van ons
blad, Salsedo in Breda. De ruimte
hiervoor is toegankelijk van bin-
nen uit, maar buiten kantooruren
ook van buitenaf te bezichtigen.
Informatie kan ingewonnen wor-
den bij: Drukkerij Salsedo,
telefoon: 076-5200210
Adres: Zandbergweg 45,
4818 LJ BREDA

Even noteren !!

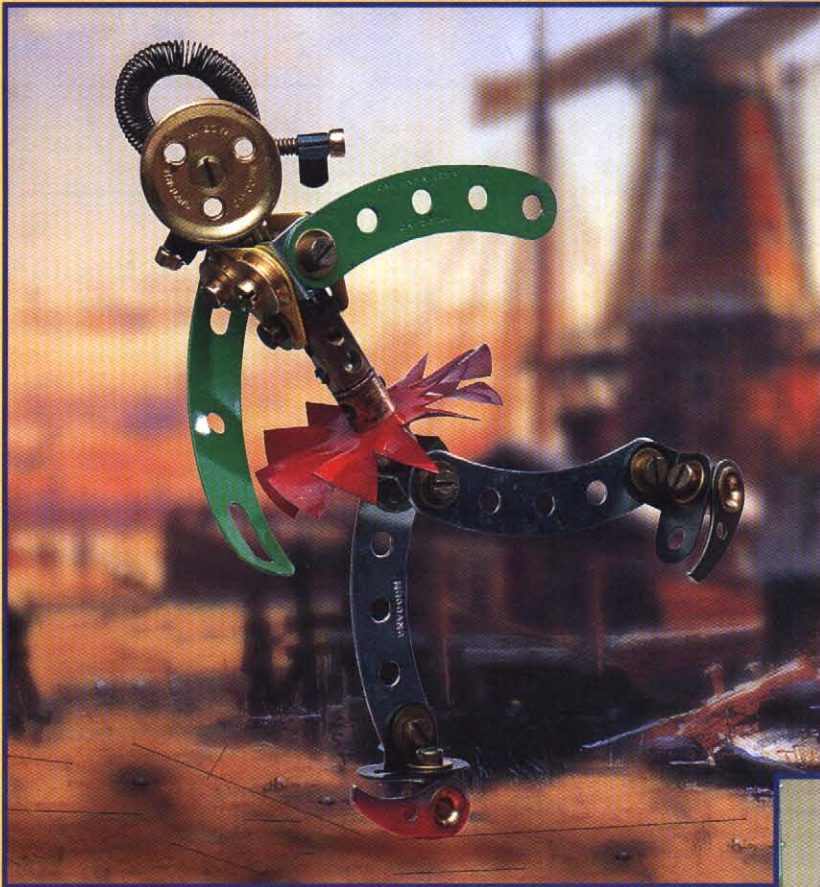
9 t/m 12 mei a.s. is het weer
FEEST !
225 m2 Meccano op het
Stoomfestival in Almere
Kom ook exposeren, of 'gewoon
een dagje uit' naar 17 hectaren
techniek.
Gratis toegang met uw modellen !
Bel Han Schouwenaar
036-5315849

Oxton

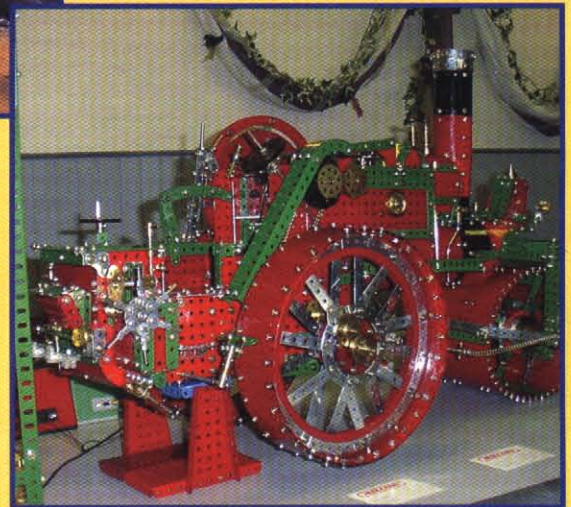
18 mei 2002
21 september 2002

Skegness

5 t/m 7 juli 2002

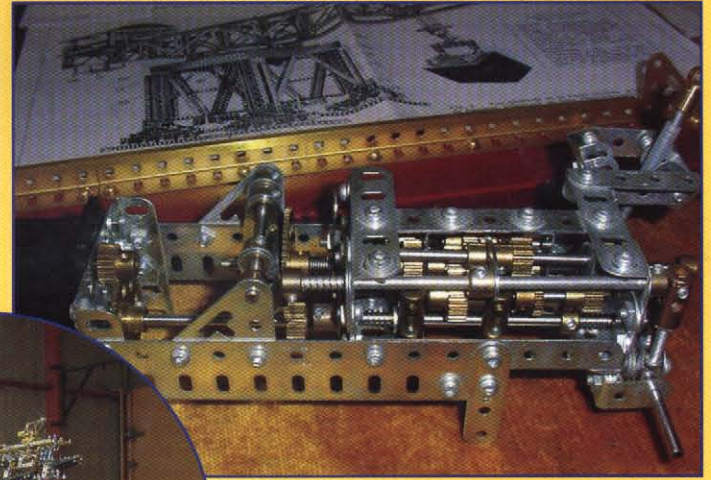


Ofschoon Sierlijke Sientje afkomstig is uit Engeland, zwiert zij op bovenstaande foto door een oerhollands landschap. De tekening van dit modelletje is te zien op pagina 14. Op de november 2001 bijeenkomst in Kerk Avezaath fotografeerden Jan Schroef en Kees Trommel de andere modellen op deze pagina. Rechtsboven Het Vliegende Tapijt van Bernard Lennaerts (bijna) geheel uitgevoerd in Tecc. Daaronder een stoomwals van Huub Kitzen gebouwd a.d.h.v. slechts één foto van het oorspronkelijke model van Alf Reeve. Linksonder draaien de botsautootjes van Wim Derksen "schadevrije" rondjes. De laatste foto is de Meccanograaf van Kees Greven. Een vergelijkbaar model heeft vroeger ook in het Evluon gestaan. (naar het ontwerp van ir. Boerdijk)



meccano nieuws

kwartaalblad van de vereniging 'Meccano Gilde Nederland'
vereniging voor metaalconstructie modelbouw



CAM bijeenkomst mei 2002 zie pagina 22

4 *Een modern autochassis*

15 *Een Automatisch werkende Blokzetkraan*

8 *Flexibele Bureellamp*

17 *Stoomfestival Almere*

10 *Rupsen*

18 *Stiff Leg Derrick S.M. 16*

meccano nieuws

is het orgaan van het **Meccano Gilde Nederland**. Dit blad verschijnt viermaal per jaar. Losse nummers zijn voor € 3,00, exclusief verzendkosten, verkrijgbaar bij de voorzitter, zie hierna.

Het geheel of gedeeltelijk overnemen van publicaties uit 'Meccano Nieuws' is alleen toegestaan met schriftelijke toestemming van de Hoofdredacteur.

Voorzitter: G.B.M.M. Anink
Vogelenzangseweg 352
2114 CK VOGELENZANG
tel: 023-5841717

Penningmeester: J.H. Schurink
Burg. A. Bontekoelaan 12
7437 CR Bathmen
Tel: 0570-542815
Fax: 084-8685707
Giro MGN: 5484519
Internationale betalingen via
IBAN: NL37PSTB0005484519
e-mail:
pecunia@meccano-gilde-nederland.myweb.nl

Secretaris: C.J. Trommel
Zeemantreef 60A
3146 BT Maassluis
Tel.: 010-5915295
e-mail: cjt@kabelfoon.nl

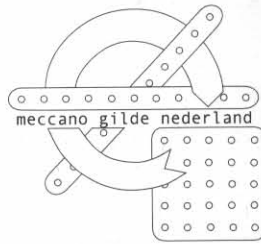
Aanmelden/afmelden bij ledensecretaris
D.B. Bus
Tesselschadelaan 59
1422 JB Uithoorn
Tel.: 0297-561135
e-mail: busfray@hetnet.nl

Redacteurs
W. Blauw (hoofdredactie)
J. Geertsma, F. Roost,
N.I.M. Stevens, C.J. Trommel

Artikelen en advertenties
sturen naar :
de Secretaris
zie adres hierboven.

Contributie
De contributie bedraagt
€ 22,00 per jaar. Het verenigingsjaar loopt van 1 januari t/m 31 december. Bij aanmelding is een entreegeld van € 3,00 verschuldigd.

Meccano Nieuws
wordt gedrukt door:
Salsedo Drukkerij, Breda
en gedistribueerd door:
A. Anink te Vogelenzang



van de redactie...

Wanneer ik de modellen op onze bijeenkomsten bewonder ben ik altijd nieuwsgierig naar de wijze waarop ze tot stand gekomen zijn.

Welke problemen is de maker tegen gekomen? Waarom heeft hij voor een bepaald onderdeel gekozen? Wat zijn de zwakke en wat de sterke kanten van een model? Al pratend met de bouwer

blijkt dat er vele hindernissen genomen zijn alvorens het model zijn juiste vorm heeft gekregen en naar behoren functioneert. Het verhaal achter het model blijkt vaak minstens zo interessant als het model zelf. Deze aflevering van Meccano Nieuws bevat een aantal modelbeschrijvingen van leden die openhartig verslag doen van hun ervaringen en keuzes tijdens het ontwikkelingsproces van hun modellen.

Aan onze oproep voor vertalers in de vorige MN is in grote getale gehoor gegeven. Wij zijn daar uiteraard zeer blij mee. Een tweetal vertaalde artikelen treft u aan in dit nummer.

Hadden we vorig jaar het jubileum van Meccano (100 jaar), dit jaar is ons Nederlands Gilde aan de beurt: we bestaan 20 jaar. De dubbele nummering van deze aflevering van MN heeft daar alles mee te maken. Het nummer is wat dikker dan gewoonlijk, maar zal in het najaar niet verschijnen. In plaats daarvan ontvangen al onze leden een jubileum geschenk. Wat dat zal zijn laat ik nog even in het midden. Het winter nummer zal een speciale uitgave worden; ook daar doen we nog niet al te veel mededelingen over, het moet immers een verrassing blijven!

Wegens uitbreiding van mijn werkzaamheden naar de avonduren ben ik niet meer in staat dit te combineren met mijn functie als redactielid. Met ingang van het eerste nummer van het komende jaar (na drie jaargangen) ben ik helaas genoodzaakt het stokje door te geven aan een opvolger. Ik zeg helaas omdat ik dit werk altijd met plezier gedaan heb. Heel veel steun hierbij heb ik mogen ontvangen van Kees Trommel en Co Stevens. Zij stonden altijd klaar met raad en daad en hebben bergen werk verzet om Meccano Nieuws elke keer weer op tijd klaar te krijgen. Speciale vermelding verdienen ook al die leden die de moeite hebben genomen hun bouwervaringen en tips op te schrijven en naar ons toe te sturen. Zonder hun bijdragen zou ons blad er heel erg saai uitzien. Alleen wanneer zij dit blijven doen zullen wij in de toekomst gegarandeerd zijn van een regelmatige verschijning van ons blad. Voor informatie over het hoofdredacteurschap kunt u met mij contact opnemen.

Willem Blauw

Van de Secretaris.

In maart 2003 loopt mijn derde termijn als secretaris af. Ik heb besloten om mij dan niet meer herkiesbaar te stellen. Zo dat staat er en laat aan duidelijkheid niets te wensen over.

Waarom: Omdat een zekere mate van sleur zijn intrede begint te doen en dat is wat je in zo'n functie nu juist niet moet hebben. Omdat ik de indruk heb dat het reilen en zeilen van het Meccano Gilde Nederland steeds meer wordt „overgelaten“ aan slechts enkele gemotiveerde en zeer betrokken leden terwijl we 600 leden hebben waarvan velen bovendien niet meer in een (dagelijks) werkproces zijn betrokken (en ik nog dagelijks op moet draven bij „mijn baasje“). Omdat ik het na negen jaar welletjes vind en anderen ook de kans moeten hebben om het karretje te trekken, met nieuwe ideeën en frisse initiatieven. Omdat Meccano voor mij nog steeds iets is met boutjes en moertjes, (tand)wielen, assen, strips, kragen, hoekbalken etc. en dat heb ik de afgelopen jaren node gemist.

Wiens bloed nu in de aderen sneller gaat stromen bij het aanlokkelijk perspectief om mijn baantje over te nemen, wordt vriendelijk verzocht zich te melden bij de Voorzitter.

Niet allemaal tegelijk gaan bellen want dan raakt de telefooncentrale overbelast.

Kees

mutaties	ledenbestand
----------	--------------

Wij verwelkomen van harte de volgende nieuwe leden:

- 821 A.L. Bronda
Ereprijsweg 2
9753 AS Haren (Gr)
050 5349502
- 1132 Jozef Jacobs
Omselweg 58
B 3960 Bree
België
089/866037
- 1133 T.V. de Tombe
de Kempeneerstraat 77
2341 GJ Oegstgeest
071 5172977
- 1134 C. van Kraay
Jonkershof 13
6551 DT Weurt
024 6771717
- 1135a Berend Feldbrugge
Dorpsstraat 36
9832 PE Den Horn
050 5515796
- 1136 P. Krab
Begoniastraat 28
1602 XJ Enkhuizen
0228 315134
- 1137 F. Waltman
Verdistraat 13
6523 BM Nijmegen
024 3230293
- 1138 H. van Lienden
Regentesselaan 21
2281 VB Rijswijk (ZH)
070 3997679
- 1139 A. Klaveringa
Plantsoenstraat 9
9967 RE Eenrum
- Adres- en/of telefoonwijzigingen**
- 197 H. van Buuren
Westvlietweg 1
2491 EA Den Haag
070 3274824
- 534 J.J.G.M. Govaarts
Klooster 5
7851 AH Zweeloo
0591 377725
- 868 J.H.H. Strik
Blue Bay Resort kavel-013
Curacao NED. ANTILLEN
00599 98881395

635 W.F. Saarberg
Postbus 6423
2001HK Haarlem
023 5160860

Bedankt

De volgende leden hebben het lidmaatschap van het MGN beëindigd.

- 1080 Jan Willem Meisen,
Diepenveen.
- 791 G. Parizel, Antwerpen,
BELGIE.
- 889 V. de Smedt, Brussel,
BELGIE.

1089 P.A.M. Sterk, Zaandam.

Overleden

Wij ontvingen bericht van het overlijden van:

- 330 H. Sleurink, Kampen.
- 475 E.A.C.M. Wessels,
Oosterhout (NB).
- 174 A.B.M. Elshof, Doetinchem.

Het bestuur van het MGN heeft de nabestaanden haar deelneming betuigd. Na al deze wijzigingen is het aantal leden van ons Meccano Gilde gekomen op 612.

Erratum

Door Co Stevens

Een lid van onze Meccano-vereniging maakte de redactie attent op een fout in één der tekeningen, behorende bij het echappement voor een klok, beschreven in een artikel van Michael Adler, gepubliceerd in M.N. 19/1, blz 10 en 11.

Het tandwiel in fig 2 moet andersom worden gemonteerd, zodat de tanden de andere kant op wijzen. De tekeningen in de fig 1 en 3 zijn correct.

Zelf tandwielen maken

Op de CAM-tentoonstelling in Frankrijk kwam Kees Trommel deze freesmachine voor het zelf vervaardigen van tandwielen tegen. Het machientje is voor het grootste gedeelte gemaakt met gebruikmaking van Meccano onderdelen. Het is te koop voor ongeveer € 350,00.

Op de web-site van het ISM (www.internationalmeccanomen.org.uk) is meer informatie hierover te verkrijgen. Men kijk hiervoor bij updates en CAM.

Meccano Nieuws 20.4

De volgende editie van Meccano Nieuws zal op 14 december verschijnen. De sluitingsdatum voor kopij en advertenties is 5 november.

Meccanoland gaat open!

Door Henk Brouwer

1 juni opent een nieuw speelgoedmuseum in Brummen zijn deuren. Het Museum heeft onderdak gevonden in de "klassieke en sportwagenshowroom" "The Gallery" aan de Arnhemsestraat 47 in Brummen.

Openings tijden: maandag t/m vrijdag 9.00 tot 17.30, zaterdag 9.00 t/m 16.00 en elke eerste zondag van de maand van 11.00 t/m 16.00.

Hans Schalkwijk en Henk Brouwer hebben daar het afgelopen halfjaar met vrijwilligers gebouwd aan een levensgroot Märklin Station, een nieuw Dickens-plein, een Dinky Toy Gallery en een echte Engelse Meccano Shop, genaamd MECCANOLAND.

Een bezoek aan Meccanoland is een must voor de Meccanoliefhebber. Hier vindt men alles van 1901 tot 1979 op Meccanogebied uitgesteld in de winkel en in sfeervolle vitrines waar ook diverse werkende dealermodellen in werking te zien zijn.

Een bezoek aan de "Toygallery" is een feest van herkenning want vrijwel al het speelgoed uit onze jeugd is daar te zien.

Foto's: Winkelfront Meccanoland, een van de etalages, en een kijkje bij de Hornby treinen.

Een modern autochassis.

Tekst en foto's van Marc Hageman

INTROSPECTIE

Omdat ik af wilde van het bouwen van voertuigen om andere onderwerpen een kans te geven, heb ik een chassis gebouwd, waarin alle aspecten van moderne autotechniek aan bod komen. Wat zit er allemaal in? Een automatische versnellingsbak volgens het type 'Hobbs'; vierwielaandrijving met drie differentiëlen: één centraal, ongelijk verdelend differentiëel volgens een ontwerp van Pierre Monsalut, en twee TATRA differentiëlen; onafhankelijke wielophanging; vier schijfremmen; vierwielsturing; elektrische stuurbevrachting; werkend gaspedaal die de snelheid van de voorin ingebouwde electromotor regelt.

RETROSPECTIEF

Gedurende een groot deel van de afgelopen eeuw werden de bestuurbare voorwielen van auto's opgehangen aan dwarsarmen, waartussen - als er voorwielaandrijving werd toegepast - een aandrijf-as liep, die voorzien was van homokinetische koppelingen op de virtuele as, waar het wiel om stuurde, de zogenaamde fusees. Deze virtuele as snijdt het wegoppervlak in het contactvlak van de band, om terugslag van wegoneffenheden naar het stuurwiel te voorkomen. Per aandrijfshalfas is een tweede cardankkoppeling en een glijmof nodig, om hoek- en lengte-variaties op te vangen.

Alle noodzakelijke onderdelen zijn in MECCANO verkrijgbaar, maar het geheel neemt dan veel ruimte in. De volgende beschrijving laat zien, hoe ik de onderste dwarsarm en de binnenste cardankkoppeling weg kon laten, zodat ik kleiner kon bouwen en minder speling had door minder onderdelen te gebruiken! (zie foto 1)

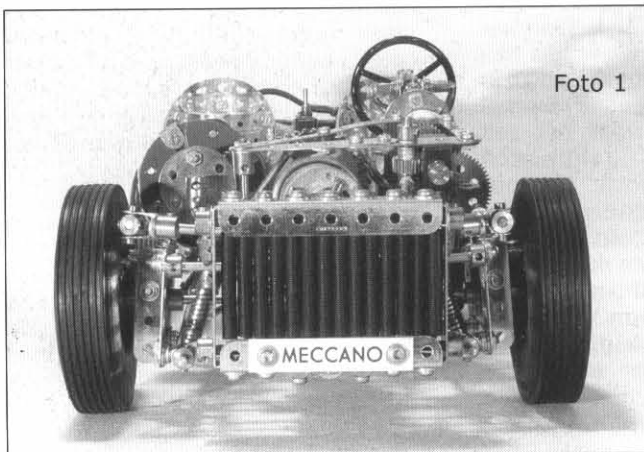


Foto 1

INSPIRATIE VAN JAGUAR

In de achterwielophanging van de Jaguar E-type doet de aandrijf-as tevens dienst als onderste wielophangingsarm. Dit heb ik overgenomen in mijn chassis. De cardan aan de wielzijde van de as dient tevens als fusee voor de besturing. De bovenste dwarsarm heeft een tweede fuseedraaipunt. (zie foto 2)

INSPIRATIE VAN TATRA

Bij een TATRA differentiëel vervalt de binnenste

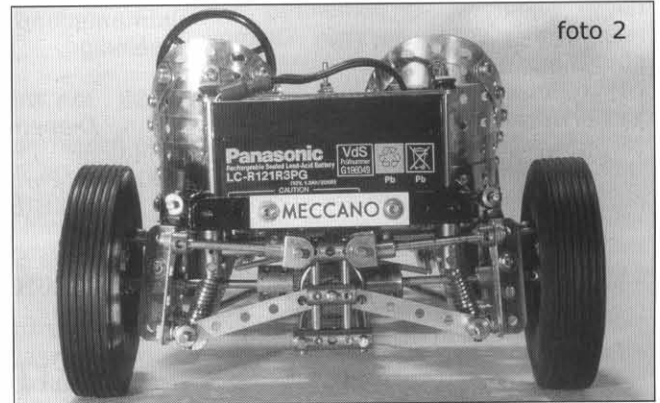


foto 2

cardankkoppeling: De halfas draait om de langsliggende midden in het chassis gesitueerde aandrijf-as, waarbij kroonwiel en tandwiel constant in aangrijping blijven tijdens het verdraaien van de wielarm bij het inveren. Dit is een oudere constructie, die echter nog steeds door TATRA wordt toegepast in zijn vrachtwagens.

INSPIRATIE VAN MONSALUT

Pierre Monsalut heeft destijds in Constructor Quarterly een ongelijk verdelend differentiëel laten zien dat ik rechtstreeks heb overgenomen.

HONDA INSPIRATIE

Ook hier heb ik een oudere, mechanische vierwielbesturing van Honda toegepast. Er loopt een as van de voorwielbesturing naar de achterste besturing. Als het stuur en de voorwielen een kleine stuuruitslag maken sturen de achterwielen mee. Bij een grote stuuruitslag voor sturen de achterwielen tegen. Het laatste helpt in korte bochten, het eerste bij het verwisselen van rijstroom.

De stuuruitslag van de achterwielen is altijd kleiner dan die van de voorwielen. Het stuurwiel maakt drieëneenhalve omwenteling van aanslag tot aanslag, als in werkelijkheid.

HOBBS INSPIRATIE

In MECCANO MAGAZINES van voor de oorlog werd veel aandacht besteed aan mechanische automatische versnellingsbakken, bijvoorbeeld van Constantinesco en van Hobbs. De laatste heb ik gebruikt omdat dat gemakkelijker was te maken in MECCANO. Dit is een soort differentiëel waarbij de derde as is voorzien van excentrische gewichten, die, bij toenemende snelheid, meer en meer de buitenkant 'opzoeken' en zo een overbrengingsvariatie van nul tot één tot stand brengen (in het laatste geval is het differentiëel geblokkeerd omdat de gewichten niet meer draaien). (foto 7)

NIET MECCANO

Electrische onderdelen, zoals de motor, schakelaars, variable weerstand en de accu zijn 'vreemd'.

Ik heb een messing afsluitdop van de waterleiding gebruikt in het hart van elk TATRA differentiëel, om zo klein mogelijk te bouwen. (zie foto 3)

TRANSPIRATIE

Het chassis bestaat uit een centrale kokerbalk, die ik heb gesimuleerd door middel van vier staven van 40 cm lengte, op de hoeken van een rechthoek van 2" bij 2 1/2". 5-Gats koppelingen zijn gebruikt voor de horizontale verbindingen. Binnen deze 'koker' - goed zichtbaar dus - zijn het voorste en het achterste differentiële aangebracht. Bovenop zitten de motor, de transmissie en het centrale differentiële, de besturing, de stoelen, het gaspedaalmechanisme, de accu en de bovenste wieldraagarmen.

Een schakelaar tussen de stoelen zet de motor aan in voorwaartse of in achterwaartse richting, of uit. Het gaspedaal laat het motortoerental stijgen of dalen. Als het gas wordt losgelaten draait de motor stationair en de auto blijft stilstaan. Wordt het gaspedaal verder ingedrukt, dan neemt het motortoerental toe en gaat, via de automatische transmissie, de auto langzaam rijden. Bij volgas rijdt hij op zijn hardst op eigen kracht!(zie foto's 4 en 5)

WEER INSPIRATIE

Ik heb zoveel ideeën van anderen toegepast, dat ik toch ook wat van mijzelf wilde toevoegen.

Ten eerste heb ik bij elk wiel een schijfrem aangebracht, waarvan de remklauw via kabels door middel van een rempedaal worden bediend (foto 6).

Ten tweede bouwde ik een elektrische stuurbevestiging in. Als de accu losgekoppeld is, is het onmogelijk het stuurwiel te verdraaien, met de stroom erop gaat het als het ware vanzelf. Bij stuurbevestiging is er een relatieve draai beweging tegen een veerkracht in. Deze draai beweging is een maat voor de bekrachtiging die nodig is en is aldus afhankelijk van het stuurmoment dat door de bestuurder aan het stuurwiel wordt gegeven.

In mijn model heb ik twee miniatuurschakelaartjes gemonteerd, waartegen het stuurwieldeel van de stuurkolom verend aanligt. Draaien van het stuur in één richting sluit één schakelaartje, die een electromotor één kant op laat draaien en zo de stuurkolom meeneemt. Idem voor het draaien in tegengestelde richting. Laat je het stuur los, dan stopt meteen de electromotor ook.

EXPRESSIE

De foto's geven een algemeen beeld van de toegepaste technieken, omdat het chassis open is. Detailfoto's laten de stuurbevestiging zien met de minischakelaartjes, het hart van het TATRA differentiële, en een proefopstelling van de schijfrem met voetpedaal.

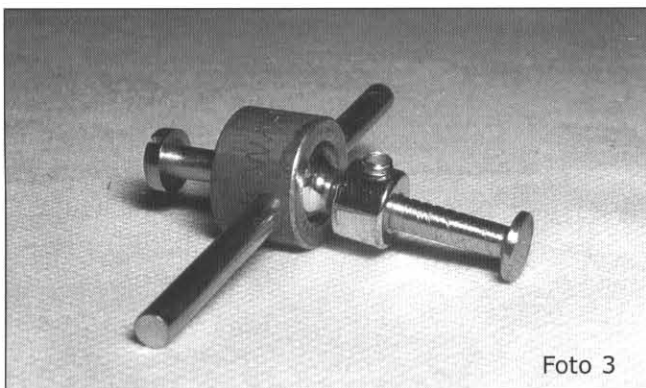


Foto 3

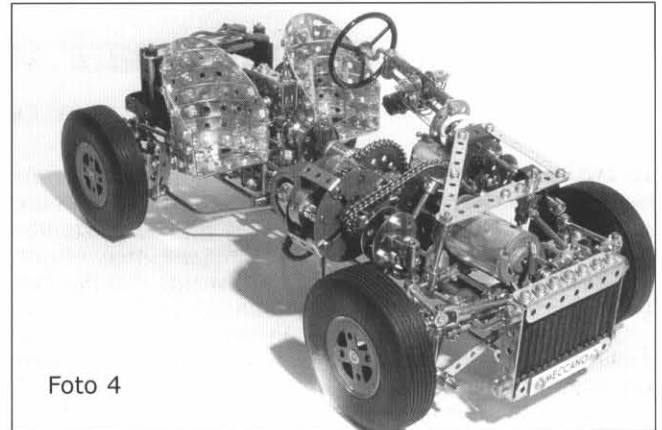


Foto 4

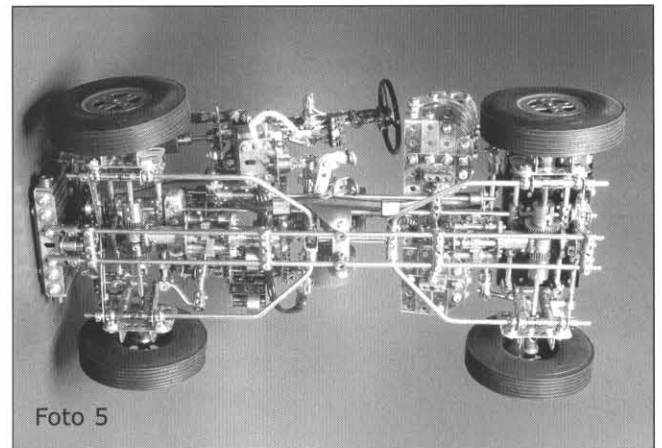


Foto 5

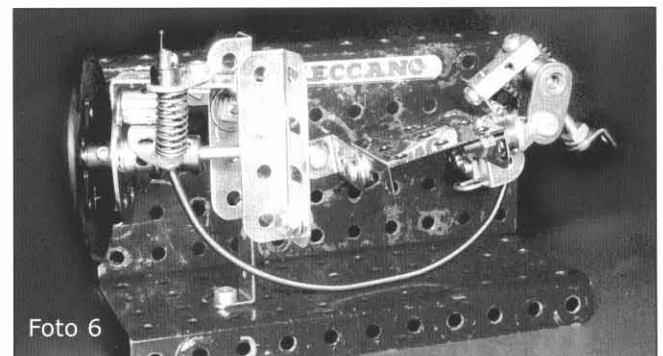


Foto 6

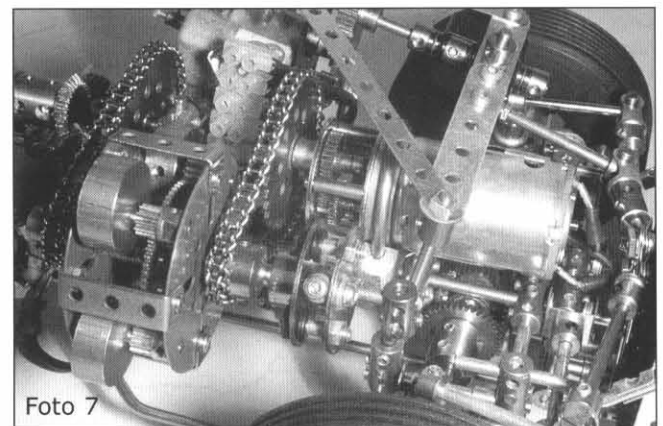


Foto 7

Twee eenvoudige, maar verbazingwekkende kraantjes

Door Jan Weststrate

In het vorige nummer verscheen een artikel van de hand van Jan Weststrate over twee kraantjes. Helaas waren er in de tekst een aantal storende fouten geslopen en werden twee afbeeldingen met elkaar verwisseld. Voor de duidelijkheid wordt hierbij het gehele artikel nogmaals geplaatst.

Enkele jaren geleden (ik meen in 1998) zag ik op een bijeenkomst een klein kraanmodel, gebouwd door Jos Couwenberg. Het leek zó volslagen onbeduidend, dat veel 'ervaren' bouwers er achteloos aan voorbij gingen. Jos toonde zich verrast door mijn belangstelling; en wat bleek?, dat simpele kraantje was een level luffing type! U weet wel, een kraan met horizontale lastlijn. Ik heb dit kraantje nagebouwd (zie foto 1). U ziet een constructie van de grootst mogelijke eenvoud en met een minimum aan onderdelen.

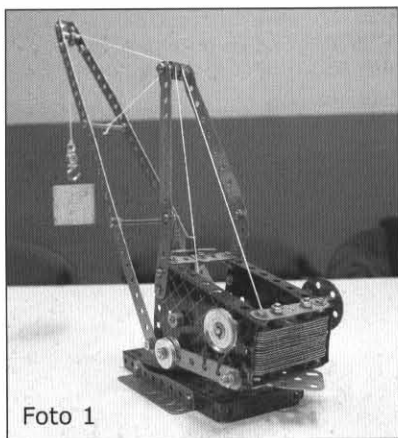


Foto 1

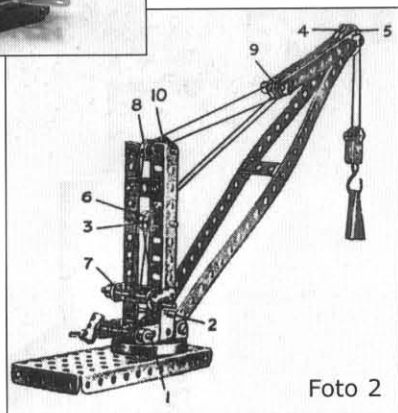


Foto 2

Om goed te voldoen aan het level luffing principe is de positie van de leidschijven op de top van het gestel bepalend. Het gestel kan meer of minder geknikt worden.

Enige tijd later ontving ik van Jos een overdruk uit een Meccano Magazine van november 1933 waarin ook een level luffing hijskraan (zie foto 2).

Wat mij in de oude Meccano-modellen zo treft, is vooral het slimme erin. Slimme constructieve ideeën, slimme manieren om met weinig materiaal toch veel modellen te bouwen.

Welnu, die kraan deed me versteld staan! Er zijn wel 2 krukken maar slechts één lange draad!

Door aan kruk 7 te draaien wordt het 'middenstuk' van de draad zodanig 'verschoven' dat de giek een andere stand gaat innemen. De draad wordt niet op- of afgewikkeld; de draadlengte blijft dus constant en de haak met last blijft vrijwel volledig op één hoogte bij alle standen van de giek. Ik kon het niet geloven toen ik het las maar het is echt zo. Op foto 4 is dit principe zichtbaar.

Deze werking is geheel afhankelijk van de manier waarop de draad geleid wordt: één eind van de draad wordt vastgemaakt aan as 1 (hijsen en zakken van de last), geleid onder as 2, over 1/2" riemschijf 3 naar de 1" losse riemschijf 4 aan de top van de giek, verder rond de riemschijf van de lasthaak en over de tweede losse riemschijf 5.

Dan over 1/2" riemschijf 6 en een aantal slagen (5) gewonden om as 7 (voor op-en aftoppen van de giek). Dan over riemschijf 8, over riemschijf 9 en dan vastgemaakt aan een plat steunstuk 10.

Twee tips: zorg dat het zwenken niet te gemakkelijk gaat: gebruik bv een kartonnen wrijvingschijf; maak as 7 wat ruw of kies hiervoor een schroefstang, anders gaat het niet goed.

U ziet op foto 3 dat ik de vormgeving heb aangepast aan het kraantje op foto 1.

Voor belangstellenden zal ik deze kraantjes meenemen op komende bijeenkomsten.

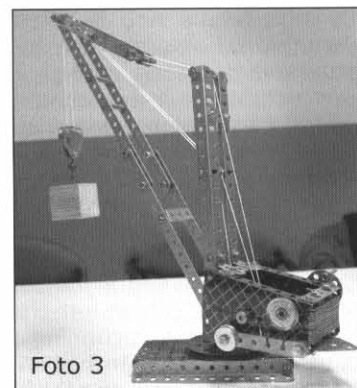


Foto 3

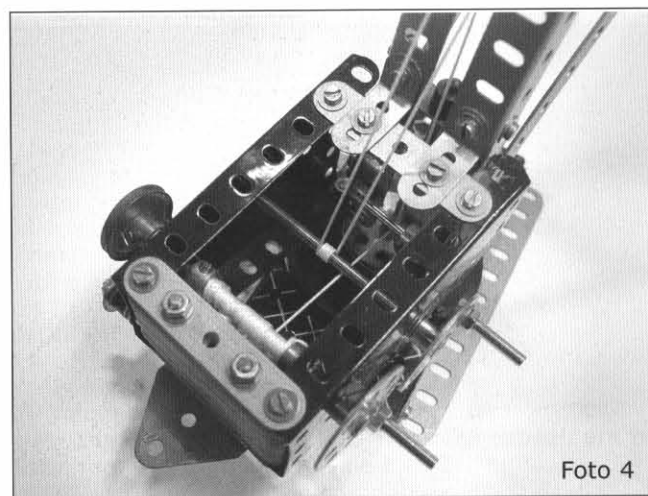


Foto 4

6

De Skip Lorry van Tony Tames

Tekst en foto's van Frans Strik

De modellen uit het voorbeeldenboek en van de sheets bij uitrusting 10 en ook de Supermodels zijn, hoe mooi ook, toch vaak wel gedateerd. Dit was voor mij reden om op het Internet op zoek te gaan naar meer eigentijdse voorbeelden en vond die in de lijst "Modelplans" van MW Models, Henley-on-Thames. Ik heb er daarvan een paar besteld en over de eerste, die ik heb gebouwd: de Skip Lorry (Modelplan 107), wil ik hier wat vertellen.

Het model is ontworpen, beschreven en geïllustreerd door Tony James in April 1998 en realiseerbaar binnen uitrusting 10. De schaal bedraagt ongeveer 1/10 en het is gebaseerd op een Volvo chassis met een Powell-Duffryn opbouw.

Ik vind het heel fraai en zeer compleet met differentieel, koppeling en dubbele versnellingsbak: 2 versnellingen vooruit, vrijloop en een achteruit voor de wielen en 3 versnellingen voor de hefinrichting. Verder bevinden zich aan de achterzijde twee stabilisatoren. Remmen ontbreken.

Bouwen was niet eenvoudig voor iemand als ik, zonder technische achtergrond. Er moest goed gestudeerd worden op de bouwbeschrijving, de tekeningen en de foto's, maar dan bleek alles er toch duidelijk te staan resp. te vinden.

Als motor was voorgeschreven de Meccano M5 PDU. Deze stond mij niet ter beschikking; ik monteerde de vrijwel indentieke TEMSI 300.

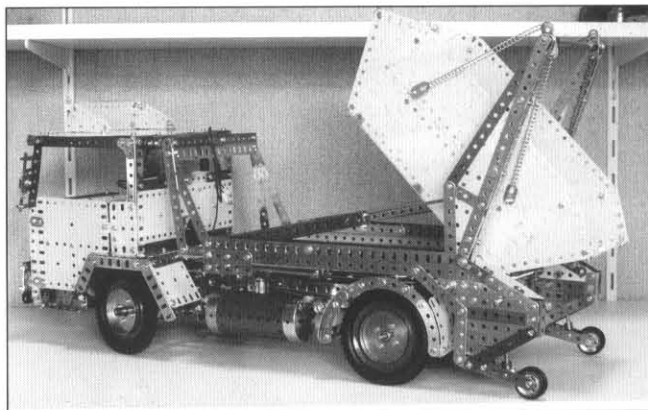
Voor het bewegen van de hefinrichting heeft James een ingenieus koordsysteem bedacht. Vooral in de uiterste standen komt er echter zeer veel spanning op de koorden te staan zodanig dat het tussen de helften van de 25mm geleide-riemschijven terechtkwam en brak. Ik heb toen genoemde riemschijven vervangen door de massieve van 12 mm. Mijn motor had er nog moeite mee maar het werkte toch wel.

Een alternatieve oplossing zou kunnen zijn het Mini-Bar-Hydraulics systeem van Millenaar (zie de folder bij MN 19.4) als dat in dit model goed in te bouwen zou zijn. Maar: dan is het niet meer authentiek Meccano!

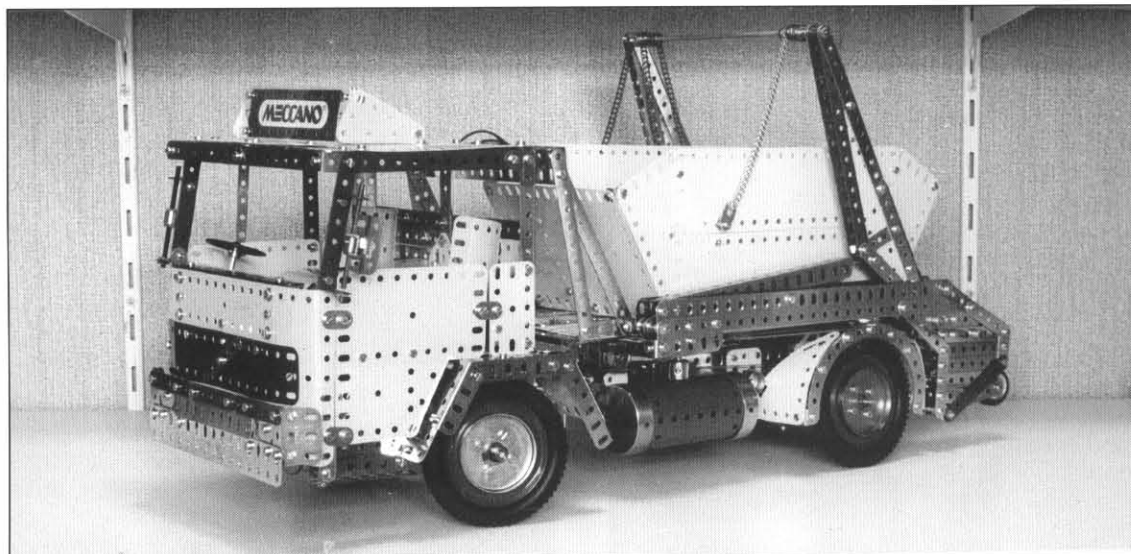
Ik ben op twee punten afgeweken van het bouwvoorschrift. Van het geforceerd naar boven 2 gaatjes taps toe laten lopen van de cabine heb ik afgezien, deze is dus vierkant gebleven. Verder was de aandrijving van de hefinrichting d.m.v. 22 mm conische tandwielen onvoldoende stabiel. Dit functioneert beter met een 19 mm kroonwiel dat links of rechts in contact kan worden gebracht met een 25 tands rondsel. Maar: dit was slechts mogelijk doordat ik over extra onderdelen beschik.

Een punt van kritiek: de volgorde van bouwhandelingen was een enkele maal niet logisch waardoor een volgende t.o.v. een eerdere moeilijk uitvoerbaar werd.

In totaal moet ik zeggen dat het model mij heel wat uren bouwplezier heeft gebracht en: het heeft een mooi model opgeleverd!



7



Flexibele Bureellamp

Tekst van Harry Mariën, foto's van Willem Blauw.

In het speelgoedmuseum in Mechelen is geen daglicht voorhanden. Van in het begin was er dus de noodzaak om het daar ondergebrachte deel van mijn verzameling zo goed mogelijk te presenteren, en ook de verlichting speelde daarbij een belangrijke rol.

Skegex 1988 te Skegness, wijlen het festival Paviljoen was ook volledig verstoken van daglicht. Mijn carroussel model moet dat jaar een van de eerste zijn geweest dat was uitgerust met "floodlight" d.m.v. 3 in Meccano onderdelen gevatte halogeenlampjes.

Weinig Meccano modellen zijn echter geschikt voor het op- of inbouwen van een eigen verlichting. Daarop kwam ik op het idee om de eigen flexibele bureellampen, waarvan ik er toch een tiental in gebruik heb, na te bouwen in Meccano.

Inmiddels heb ik er zo vier, allen aangesloten op een centrale voeding middels een ringkertrafo en een spanningsregelaar (dimmer), zodat ik ook de lichtintensiteit kan aanpassen aan de omstandigheden. Ik gebruik deze set lampen praktisch op alle Meccano

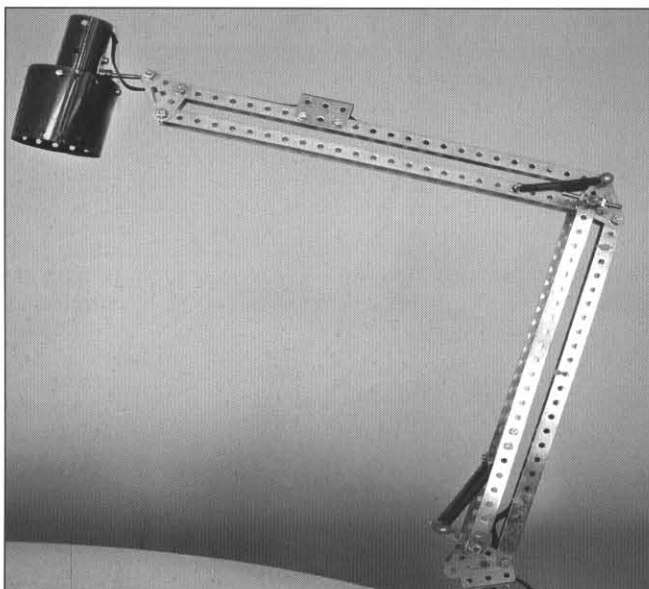
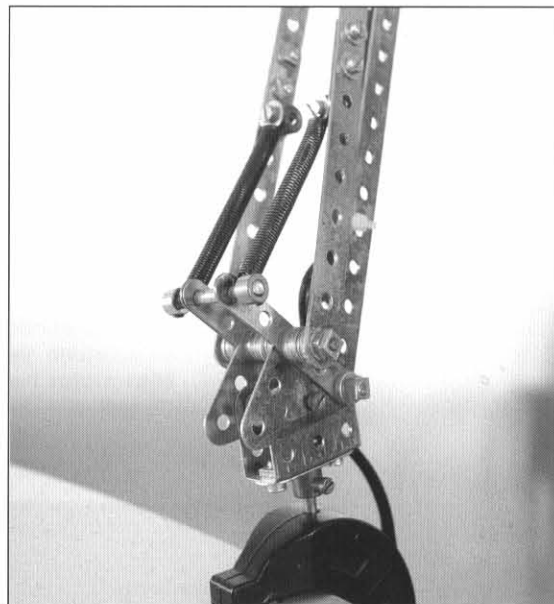
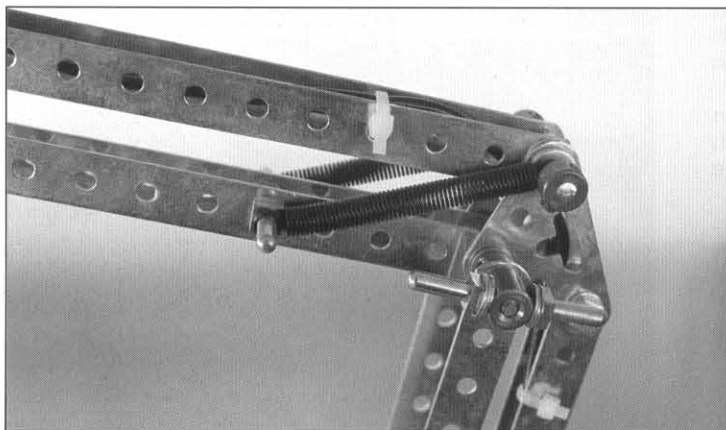
tentoonstellingen en voor al mijn modellen, tezamen met meestal een aan de presentatie aangepast tafelkleed. Een voordeel is dat deze halogeenlampen laagspanningslampen zijn (in mijn geval 12 Volt, later 24 Volt), zodat ongevaarlijk voor bezoekers en voor grijpgrage kinderhandjes.

Uiteraard blijft de hoge temperatuur waarop men eventueel het publiek dient attent te maken. In de konstruktie zelf dient men toch bij de bouw van de "lampekappjes" geen plastic onderdelen te gebruiken. In de lampen die ik bouwde vond ik de franse blauwe Meccano flexibele platen zeer geschikt.

Voor wie zou overwegen om ook zulke lampen te bouwen is, naar mijn mening, veruit de geschikste methode om gewoon een echte flexibele lamp als voorbeeld te nemen en voor elk onderdeel het geschikte Meccano onderdeel te zoeken. Veel bouwplezier.

NB Voor diegene die niet beschikt over een "flexibele bureellamp" zijn hierbij een aantal (detail) foto's van één van Harrie's lampen afgedrukt.

8



Hornby's octrooien 5

Door Marc Hageman.

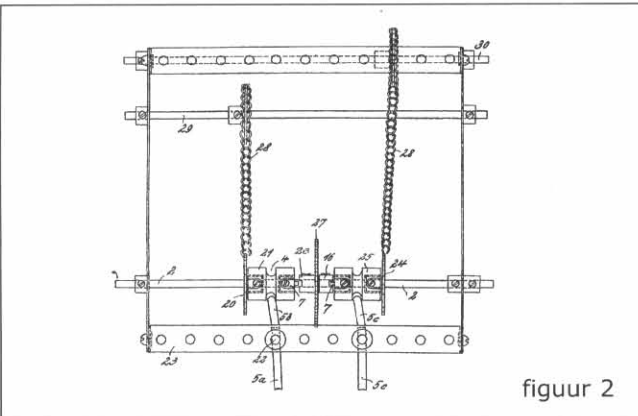
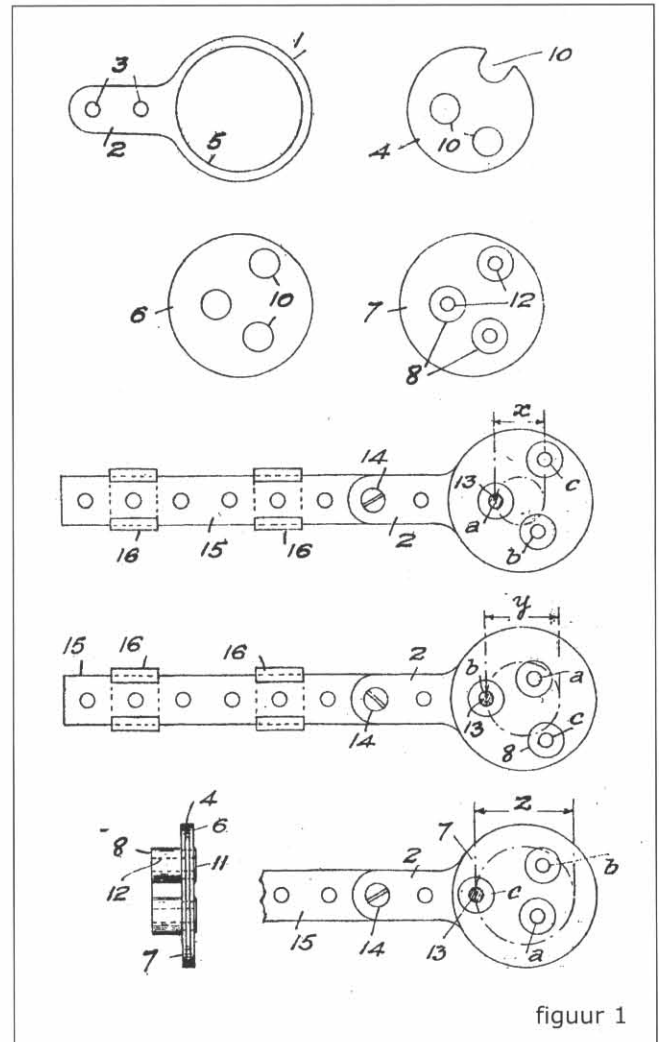
De laatste twee artikelen over de octrooien van Frank Hornby bestaan voornamelijk uit plaatjes om te bekijken.

De eerste tekeningen zijn van GB177430. Hier wordt de excentriek groot, nr. 130, getoond. Dit is natuurlijk een leuk plaatje voor diegenen, die zo'n ding nog nooit gesloopt hebben (zie figuur 1).

H-koppeling, nr. 171, wordt beschreven in FR68 4017. Hierin wordt (zie figuur 2) de toepassing ervan uitgelegd in versnellingsbakken.

Hiermee kan een klauwkoppeling, nr. 144, verbonden worden met de kraag van een tandwiel of een kettingwiel. Door de H-koppeling te verschuiven, kan deze in aangrijping worden gebracht met het andere deel van de klauwkoppeling, die vastgeklemd is op de as. Zo kan naar keuze een versnelling worden in- of uitgeschakeld.

Het zal duidelijk zijn dat latere constructeurs veel inventievere toepassingen van deze onderdelen hebben bedacht.



9



Gouden Hoekbalk

Tijdens de afgelopen jaarvergadering werd voor het eerst de Orde van de Gouden Hoekbalk uitgereikt. Deze bestaat uit een "gouden" hoekbalk op een sokkel, een oorkonde en een "gouden" draagspeld. Sjaak van de Ruit had de primeur en ontving voor zijn verdiensten als Evenementen Coördinator uit handen van de Voorzitter en echtgenote de orde-attributen.



Rupsen?!

Een artikel van Anthony Els, gebaseerd op Bert Love's Meccano Constructors Guide, een aantal "Spanner" ideeën en wat aanvullingen, vrij vertaald door Rolf Roozeboom.

Nee, ik bedoel niet die kruipende wezentjes in het bloemperk!

We horen allemaal wel de kreten als bulldozers en Caterpillars. Maar waar komen ze vandaan?

Een Meccano collega in Engeland heeft het opgezocht en gevonden in "The Observer's Army Vehicles Directory" (catalogus van militaire voertuigen). Het eerste rupsvoertuig in dienst van het Britse leger was in 1907 een Hornsby tractor uit 1905, waarvan de wielaandrijving was omgebouwd naar rupsaandrijving. Twee jaar later werd deze opgevolgd door een "Little Caterpillar" (kleine rups) van dezelfde firma, welke nu in het RAC tankmuseum te vinden is. Het rupssysteem werd door de directeur David Roberts gepatenteerd. De Hornsby werd een "kettling rups tractor" genoemd, terwijl tegelijkertijd in Amerika een identiek ontwerp werd gepatenteerd onder de naam Caterpillar, wat ook de firmanaam werd.

Maar hoe kunnen we ze in Meccano nabouwen?

Bij de eerste pogingen werden de Meccano ketting en ketting-wielen gebruikt, maar deze rupsen vielen hopeloos buiten proporties, tenzij het een wat kleiner model betrof. We hebben nog niet veel manieren gezien om fatsoenlijk ogende rupsen samen te stellen. OK, de plastic Meccanorupsen zijn zo nu en dan nog te koop, evenals de latere rubber rupsbanden, maar ze zijn nog steeds alleen voor de compacte modellen geschikt.

In het echt bestaat elk rupsdeel uit een gegoten schakel die met een pen aan de volgende verbonden is. De rupsband wordt aan één zijde door een kettingwiel aangedreven, terwijl de andere wielen meelopen voor steun en tenminste één om de kettingrups te spannen.

In Meccano uitgevoerd kan het een dure opgave worden vanwege het grote aantal onderdelen. Hier volgen een aantal opties:

Ten eerste: We kennen waarschijnlijk allemaal wel de bijna klassieke uitvoering van 5x2 gats strips, met twee 1x1x1 u-profielen in het midden gemonteerd, zodat deze schakels met twee 2-gats strips en een asje aan de volgende schakel verbonden kunnen worden. Dan heb je nog een aandrijfwiel nodig met op precies de juiste steek nokken die in de schakels vallen. Reken er wel op dat een rupsband van zeg 30cm lang is opgebouwd uit 130 strips, 260 u'tjes, 260 2'tjes, en 130 asjes van 2,5cm met daarop 260 kraagjes nr.59..... Hetgeen de reden is dat ik nog nooit een rupsvoertuig van betekenis heb kunnen maken.

Met de juiste onderdelen kunnen ook smallere of bredere varianten worden gebouwd. Het kan iets goedkoper door de assen met kraagjes te

vervangen door lange (M4)schroeven met zelfborgende moer. Tussen de 2'tjes kunnen dan plastic bussen geplaatst worden, net als in het echt. Deze plastic bussen kunnen het makkelijkst worden gemaakt van b.v. luchtslang.

Bert Love's Meccano Constructors Guide oppert een aantal ideeën om rupsbanden te bouwen (naast vele andere interessante ideeën: haal hem in huis!). Als gevolg van deze constructie zal de rups gespannen moeten worden om te voorkomen dat de rups van de wielen afloopt. Dit is vrij eenvoudig te realiseren door strips met sleufgaten te gebruiken als geleiding voor een geveerde as.

Ten tweede: Er bestaat een variant waarbij de plastic Meccano-rupsen worden bekleed met strips om een breder oppervlak te verkrijgen. Sommigen boren zelfs gaatjes in de schakels voor de strips. (zie Meccano Magazine 10-'78: tank model; Midlands Meccano Guild Gazette nr.7: halftrack)

Ten derde: Puristen, sla deze variant over, want het schijnt mogelijk te zijn de rubberen rupsbanden door te snijden en op de gewenste lengte weer te lijmen. Ook het verbreden met strips schijnt mogelijk te zijn.

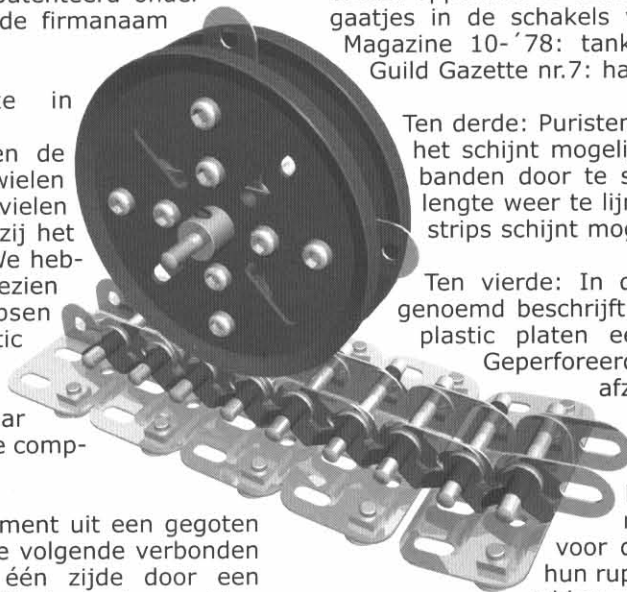
Ten vierde: In dezelfde uit-gave als eerder genoemd beschrijft Bert Love hoe 5-gats brede plastic platen een flexibele band vormen.

Geperforeerde stroken simuleren dan de afzonderlijke schakels, eventueel versterkt met smalle stroken erboven op. Deze vorm is erg geschikt voor halftrack modellen (en andere militaire voertuigen die voor de weg geschikt zijn) omdat hun rupsen dikwijls bekleed zijn met rubber van binnen en buiten om het asfalt niet te ruïneren.

Ten vijfde: Een soortgelijke rups kan van de dunne flexibele bekledingsplaten worden gefabriceerd. Ze zijn sterker dan de plastic platen en net zo flexibel. Gebruik dan de platen van 5x5 gaten met een gaatje in het midden, zodat elke inch een bout of een hoekstuk bevat, om te worden aangedreven door een naafbuswiel met boutjes. Waarschijnlijk zal een wiel met rubberband ook voldoen.

Wees gewaarschuwd! Laat hem niet vallen! Hij zal onmiddellijk breken. En dat zou zonde zijn na 300 schroeven arbeid en dan rolt hij zò de tafel af, waarna men kan concluderen dat 80% van de platen gebroken of verbogen zijn. U bent gewaarschuwd.

Wanneer ze eenmaal gemonteerd en uitgelijnd zijn, kunnen deze rupsbanden snel en geruisloos lopen op een wat groter (schaal) model, met dezelfde prestaties als de Meccano rupsen op een kleiner model. Hoewel niet echt lichtgewicht heeft deze rupsvariant een lage wrijvingsweerstand, zodat ook behoorlijk grote lasten



moeiteloos getransporteerd kunnen worden. Hetzelfde kan worden geprobeerd in een 3-gats brede variant, maar deze zal waarschijnlijk niet zo soepel lopen, omdat dan over de hele breedte boutjes zijn gemonteerd en zodoende geen echt draagvlak meer voorhanden is.

Ten zesde: Nog niet echt gezien: het volgende zou ook kunnen werken. In de oude Meccanoboekjes staat een transportband waarbij de standaard Meccanoketting gebruikt wordt. Als men twee kettingen neemt zouden 5-gats strips met splitpennen gemonteerd kunnen worden, waarbij de pennen zo worden gebogen dat de kettingwielen er tussen door lopen. De splitpennen kunnen kort worden afgeknipt.

Ten zevende: Jim Picton maakte een non-Meccano variant met piano scharnieren. Klinkt vreemd? Kijk op het internet: <http://www.canammc.com/crawler.htm> Voor degene die niet aan het Meccanosysteem vastzitten: loop eens door de speelgoedwinkel en er zullen diverse voertuigen zijn met rupsen van bruikbare afmetingen die er nog realistischer uit zien ook! (Zie ook MN 18/4, blz 7: "Rupsbanden, een andere benadering" Red.)

De versnellingsbak van een RC-bestuurd automodel Het frame van het Schakelhuis

IsoMec tekening en tekst van Co Stevens

Aantekeningen bij de figuren op pagina 12 en 13.

In het vorige nummer van M.N. (editie 20/1) is de tandwielbak uitvoerig behandeld. Aan de bak zijn, zoals reeds opgemerkt in het vorige artikel, drie hoeksteunen 12b vastgeschroefd (fig. 1). Zij dienen ter bevestiging van het schakelhuis, waarin zich de schakelhefboom en de schuifstangen bevinden, die het in- en uitschakelen van de diverse versnellingen bewerkstelligen.

In fig. 7 zijn ter linker zijde van de tekening de bovengenoemde hoeksteunen 12b ook weer te zien, en wel in exact dezelfde positie als waarin ze aan de tandwielbak zijn vastgeschroefd. Fig. 8 verduidelijkt de opbouw van de wanden 4 en 5, gedeeltelijk in exploded view. Let wel: de stand van de eerder genoemde drie hoeksteunen klopt in deze tekening niet!

Links onder in fig. 7 is een constructiedetail afgebeeld van de bevestiging van de twee fixeerrollen, die tot taak hebben de ingeschakelde versnelling, of de vrijstand, te fixeren; dat is nader uitgewerkt in fig. 10a en 10b. De 6-gats strook is 235a. De rol is niets anders dan een stelring 59, maar dan zonder de beide stelschroefgaten, want die kunnen de goede werking nadelig beïnvloeden (wordt in een volgend M.N. verduidelijkt); helaas is het bestaan van zo'n Meccano-onderdeel mij niet bekend. Maar elk onderdeel, dat dezelfde afmetingen heeft en is gemaakt van metaal of kunststof, kan als vervanger dienen (o.a. bevindt zich zoiets in het oude duitse systeem 'Stabil'; dat heb ik toegepast in mijn replica van de versnellingsbak). Eén van de draaibouten is 147b, de andere is een 1,5 inch bout (wellicht te vinden in de serie 111, ook kan schroefas 81a gebruikt worden). De naar rechts wijzende pijl in fig. 10a wil zeggen, dat rol en onderleggingen geheel tegen de boutkop moeten worden geschoven en de klemmoeren moeten worden vastgezet, zodanig dat de rol vrij kan draaien; dit laatste geldt ook voor de rol op de 147b.

Rechts in fig. 7 "zweeft" een samenstel van een hoeksteun 12 en twee platte steunen 10 boven de schroefas 80b. Dat is de steun voor de schakelhefboom, de

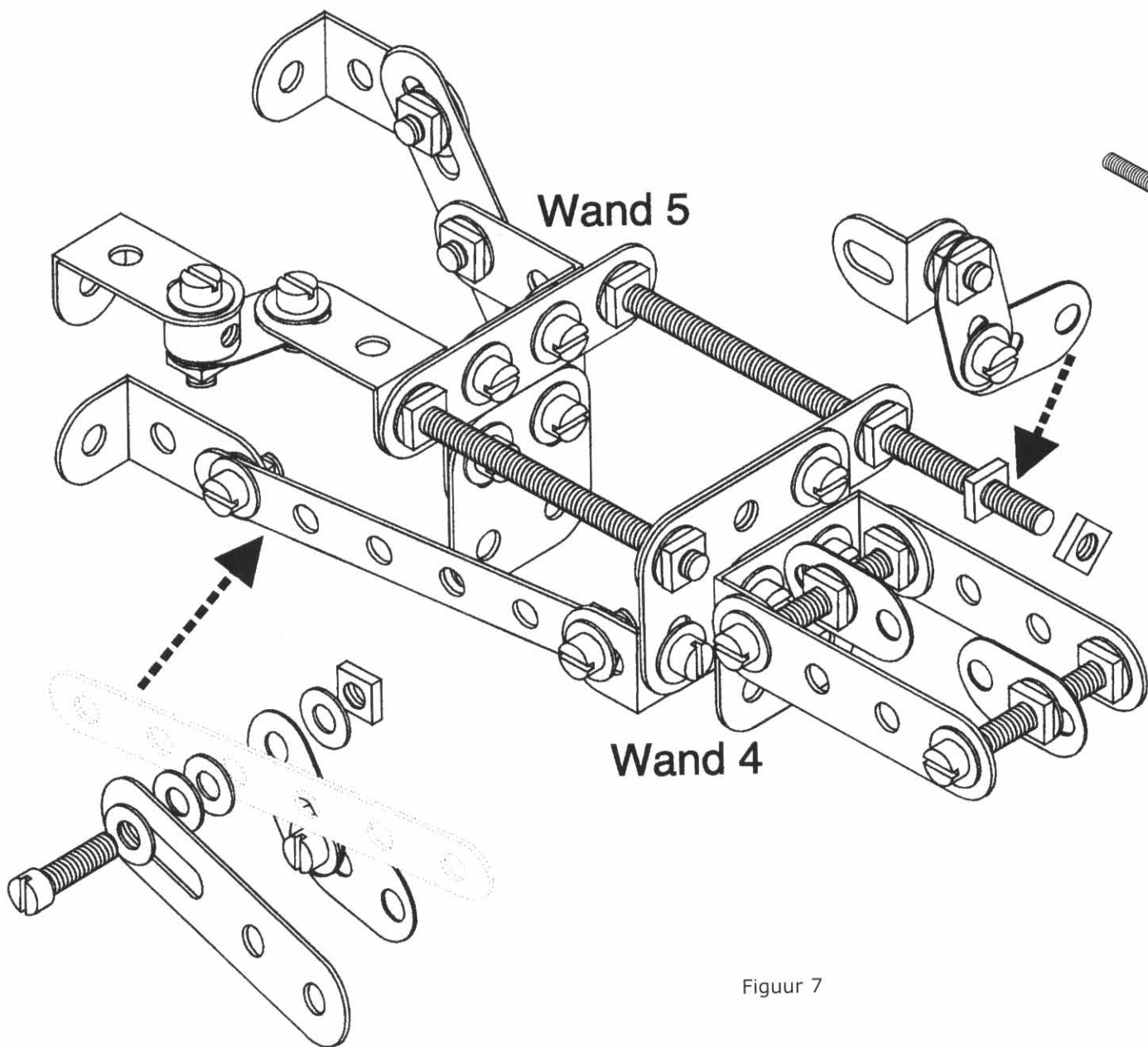
peil geeft de plaats aan waar die moet worden vastgeschroefd. De fig. 9a en 9b verduidelijken de opbouw. Enkele belangrijke details: Het hoekstuk is draaibaar op de bout door zijn ronde gat; dat moet beslist een bout zijn met ronde kop, anders wordt koppeling 63 in zijn beweging belemmerd; die draait nl. met zijn middelste schroefgat op de steel van de bout die in het sleufgat van het hoekstuk is vastgeschroefd. Aldus kan de koppeling zowel naar voren en achteren, als naar links en rechts bewegen, daarbij dient de stelring 59, die onder de koppeling op het schroefdeel van de lange schroefpin 115a is geschroefd, precies tussen de beide platte steunstukken te kunnen bewegen; dat is dan de "vrijstand" van de versnellingshefboom. Wellicht moeten de beide stelschroeven in de koppeling, waarmee de schroefpin voorzien van de stelring en de hefboom 17 met "handvat" 136a aan de koppeling zijn vastgeschroefd, aan de andere kant worden ingedraaid, eveneens om te voorkómen, dat de koppeling in zijn beweging wordt belemmerd.

De constructie met beide rollen uit fig. 10b komt aan de linker zijde van het schakelhuis te zitten, zoals aangegeven in fig. 7. Over de precieze plaats van de rollen en hun beider functie zal, zoals al eerder opgemerkt, in een volgende editie van M.N. nader worden ingegaan.

11

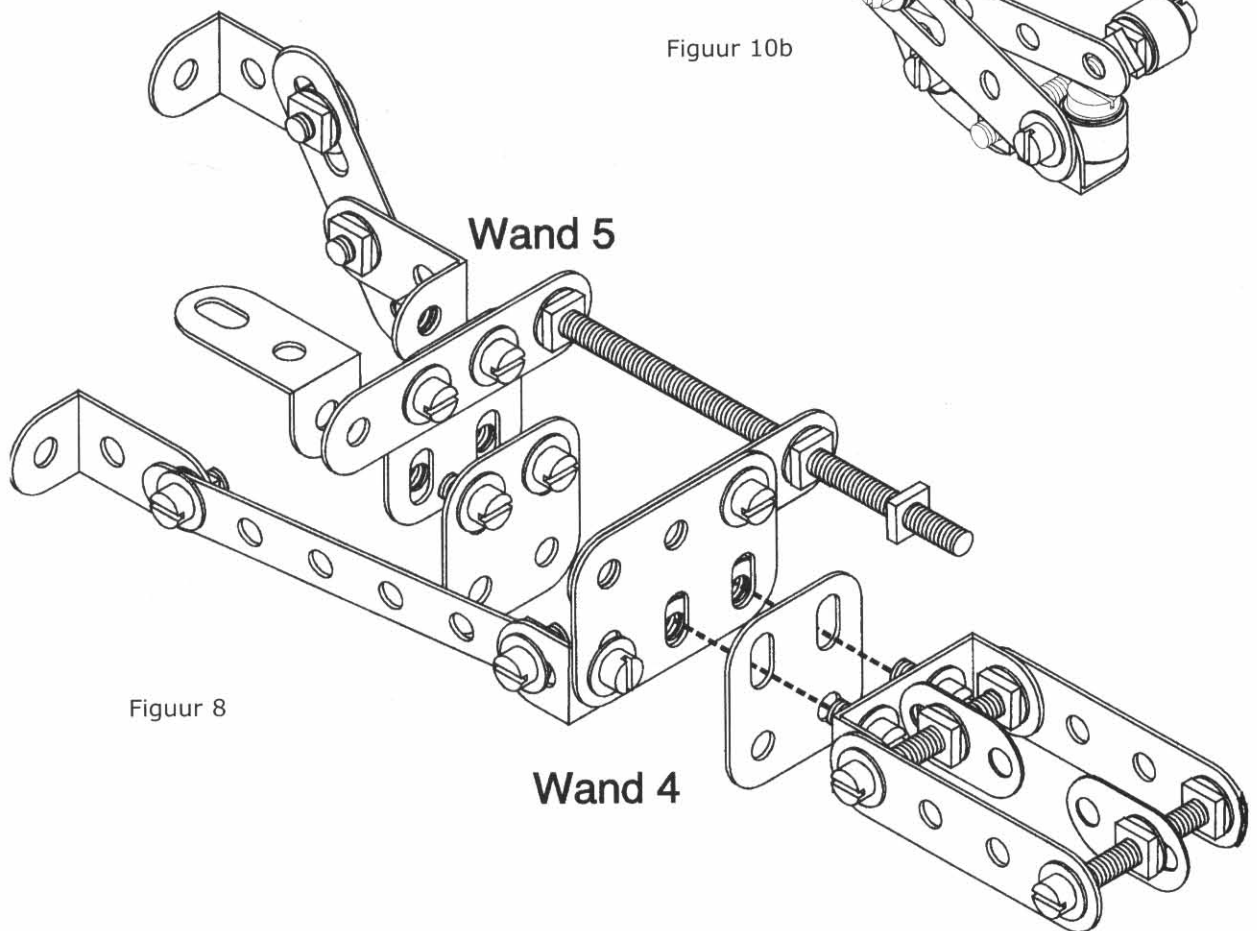
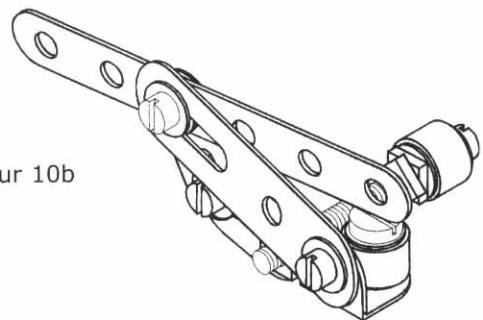
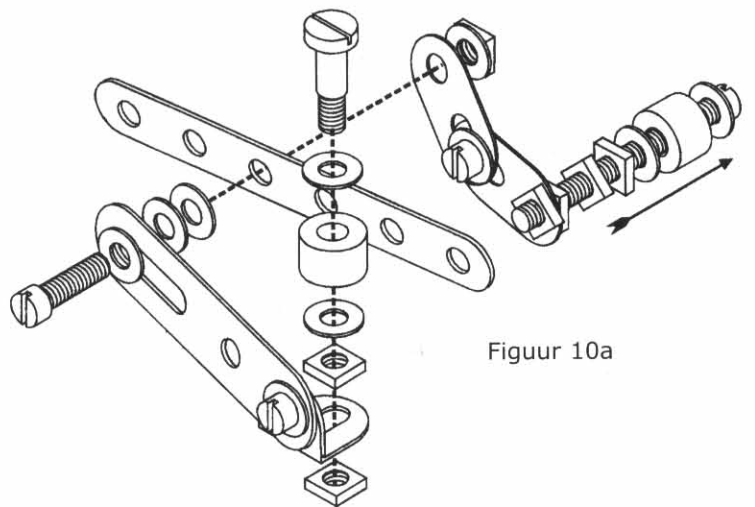
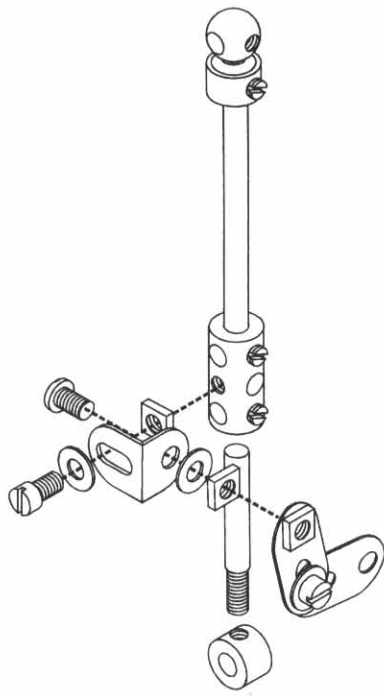
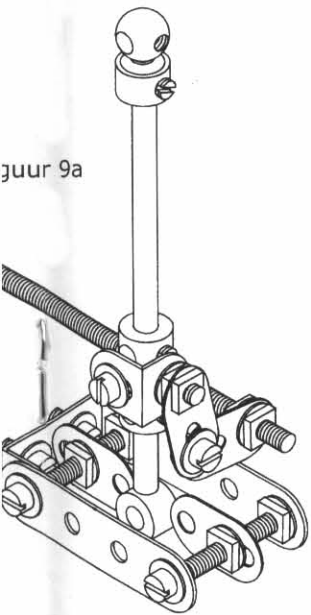
Oproep Märklin plus

Op de bijeenkomst in Vogelenzang had de heer Zeelenberg onderdelen van het systeem Märklin Plus meegenomen. Voor hem en een aantal daar aanwezige leden bleek hier weinig over bekend te zijn. De heer Zeelenberg zou graag in contact komen met mensen die hem er meer over kunnen vertellen of er zelf ook mee bouwen. Zijn telefoonnummer is: 020-6412804.



12

Figuur 7



Trucks

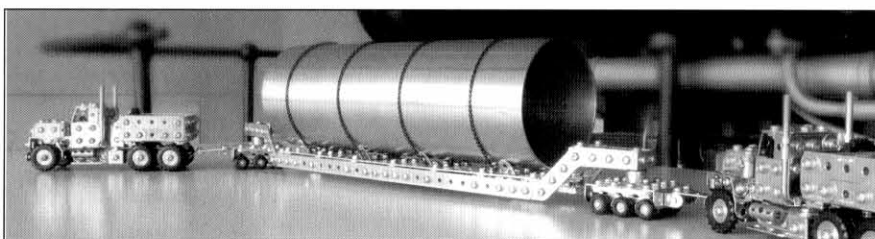
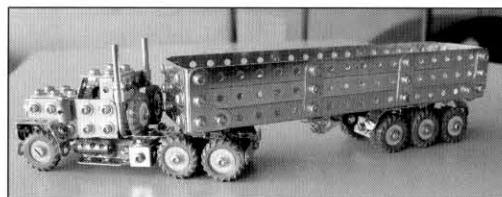
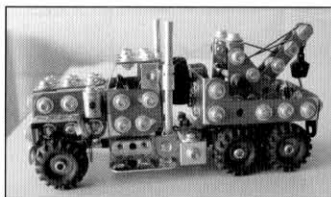
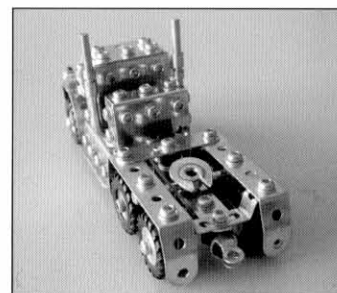
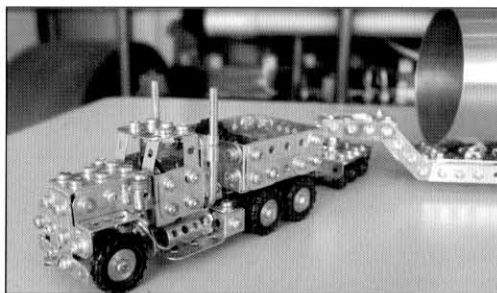
Zwaar transport!

In Ede was onlangs de collectie Amerikaanse vrachtwagens van G.J. Evers (sr) uit Manderveen te zien. Hij heeft zich laten inspireren door een model van Bernard P erier in het tijdschrift CQ.

De heer Evers is op dit thema verder gegaan en heeft verscheidene vrachtwagens van allerlei type gebouwd.

De truck's zijn gebaseerd op de Amerikaanse MACK truck. De schaal is ongeveer 1:50 en de wagens zijn zeer gedetailleerd. De modellen hebben geen besturing of vering.

Evers is nog niet uitgekeken op het thema: onlangs heeft hij een boek aangeschaft met andere modellen en hij wist 60 van de door hem gebruikte Meccano-bandjes op de kop te tikken.



Aan de redactie van Meccano Nieuws.

14

Ik ben nu ongeveer een half jaar in de VUT en heb mijn oude hobby van vroeger weer opgepakt, het sleutelen met meccano. Af en toe wat gekocht op rommelmarkten en de vliering wat opgeknapt en beginnen. Eerst de Eiffeltoren gebouwd, waar ik grote bewondering voor heb. Een foto van gemaakt, weer gesloopt en vervolgens weer iets anders bouwen, en ik vond het jammer dat eigenlijk niemand, behalve mijn kinderen en een paar goede vrienden, zag wat ik gemaakt heb.

Ondertussen kwam ik toevallig aan de weet dat er ook nog een vereniging is van meccanobouwers, n.l. het "Meccano Gilde Nederland" ik ben natuurlijk lid geworden en kijk iedere keer weer uit naar Het Meccano Nieuws. Ik kwam op het idee om te exposeren in de vitrine van de Bibliotheek van Langedijk, een verhaal gemaakt voor de krant en op internet gezet en dat was een schot in de roos, het Langedijker weekblad wilde zelfs een interview en Radio Noordholland ook! Dat was heel leuk en ben meteen 'n bekende Langedijker geworden! Wat ik eigenlijk ook had gehoopt is dat iemand uit mijn omgeving had gebeld met de mededeling meccano te hebben en ook weer wilde beginnen met bouwen en dat is niet gebeurd, een beetje jammer, contact met een lid hier uit de buurt zou ik op prijs stellen. Ik heb verder erg veel reacties gehad, een vereniging vroeg of ik een demonstratie en lezing wilde houden, en een lagere school vroeg of ik iets voor hen wilde doen op het thema techniek. Ik had een aantal kleinere dingen gemaakt waar ze aan mochten draaien, de kinderen waren erg enthousiast, ik vroeg hen wie er thuis meccano had en er gingen toch nog veel vingers omhoog, bij nadere informatie

bleek echter dat kinderen dat ruim zien en niet alles bleek meccano te zijn!

Ik heb de tumbler van Hans van de Berg nagebouwd. Ik wil hier een paar kanttekeningen bij maken, de schuifstukken heb ik niet dus die heb ik achterwege gelaten en de stoeltjes die moeten worden rondgedraaid met tandwielen, daar heb ik touw voor gebruikt omdat ik op dat moment niet genoeg tandwielen had en dat werkt ook prima! Het probleem is de schijven, die zijn volgens mij niet in Meccano te krijgen en heb ze zelf gemaakt van blik, gaatjes geboord enz. maar dat wordt toch vrij zwaar allemaal en heb daarom de stripjes langs de randen ook achterwege gelaten. Mijn Meccano motor van 20 volt heeft er moeite mee!

De armen staan vrij ver uit elkaar, voordat alles lekker soepel draait gaan er heel wat uurtjes in zitten, maar als het eenmaal draait geeft het erg veel voldoening en heb veel bewondering geogst met de Tumbler, ik heb er een foto van gemaakt maar die zit nog op mijn toestel en ik zal hem zo gauw mogelijk nasturen!

Ik hoop dat u mijn artikel wil opnemen in uw blad en wens U het allerbeste met uw blad dat er zeer verzorgd uitziet.

Groeten
J Kramer
Seringenstraat 17,
1723 WR Noordscharwoude.

Een Automatisch werkende Blokzetkraan

Tekst en foto Martin Hermanns

Bij al mijn voorgaande modellen maakte ik gebruik van schakelwalsen en veel relais. Bij dit model heb ik voor het eerst gebruik gemaakt van programmeerbare schakelaars. Omdat ik een model wilde bouwen met veel bewegingen, is het uiteindelijk een blokzetkraan geworden die blokken verplaatst via een bepaald programma.

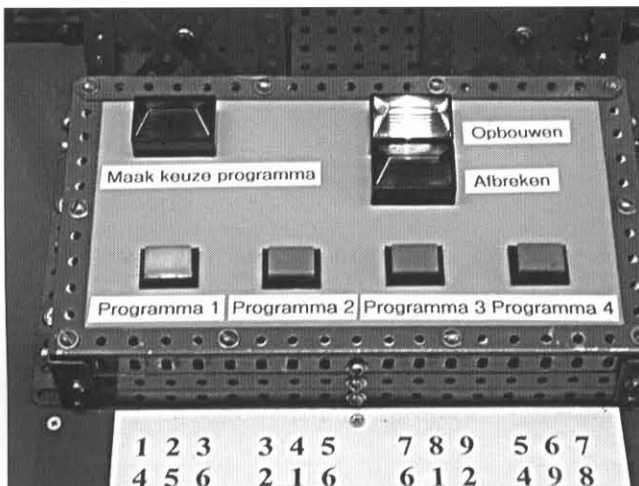
De blokken hebben een lengte van 26 cm, breedte 6 cm, hoogte 4 cm, 9 stuks in totaal. De blokken zijn genummerd van 1 t/m 9. De kraan heeft een lengte van 170 cm, hoogte 120 cm, breedte 36 cm. Hij is opgebouwd uit 3 hoofd delen, giek met loopwagen, middenstuk met draaikrans, en het achterstuk met daarin de gehele bediening. Via een paneel kan men de verschillende bouwvarianties kiezen.

Er zijn 7 motoren van 24 volt gelijkstroom in verwerkt. De totale benodigde tafelruimte is 300 cm. Men kan de keuze maken uit 4 verschillende bouwpatronen.

Keuze 1	Keuze 2	Keuze 3	Keuze 4
123	345	789	567
456	216	612	498
789	984	543	321

Bij het begin liggen de blokken rechts naast de kraan, 3 stuks op elkaar.

De blokken kunnen willekeurig door elkaar geplaatst worden. Als op het keuzepaneel de lamp knippert: "maak keuze programma", kan men kiezen uit één van de vier legpatronen. Het eerste blok wordt nu door de grijper opgepakt en naar de links van de kraan gelegd "bouwplaats" gelegd. Dit gebeurt zolang tot alle blokken geplaatst zijn. Ook kan de keuze gemaakt worden voor automatisch afbreken, dan worden de blokken na het opbouwen weer teruggeplaatst naar de beginpositie.



De werking van de kraan is ALS volgt:

Stap 1

Na de keuze van één van de vier programma's gaat de loopwagen naar voren, hij stopt dan boven de eerste aanwezige blokken.

Stap 2

Grijper omlaag, het stoppen beneden gebeurt door de puls van een eindschakelaar.
Grijper dicht, de tijd open en dicht gebeurt door middel van een timer, dus op tijdsbasis.
Grijper omhoog, het stoppen boven gebeurt door middel van een eindschakelaar.
Tevens wordt het bloknummer "ingelezen".

Stap 3

Loopwagen naar achter tot aan de eindschakelaar. (beginpunt i.v.m.tellers)

Stap 4

Loopwagen naar voren. (de afstand wordt gemeten door het aantal omwentelingen)
Arm draaien naar rechts. (de afstand wordt gemeten door het aantal omwentelingen)
Als het blok niet goed geplaatst is wordt hij 180 graden gedraaid. (180 pulsen naar de teller)

Stap 5

Loopwagen indien nodig draaien. (pulsen worden geteld i.v.m positie)

Stap 6

Grijper omlaag, open, en vervolgens omhoog. (open en dicht gecontroleerd door eindschakelaars)

Stap 7

Loopwagen naar achteren i.v.m.beginstand, arm naar links.
Als er blokken liggen om op te bouwen gaat de loopwagen naar de goede positie.
Terugdraaien loopwagen.
Als er geen blok meer aanwezig is, gaat de loopwagen naar de startpositie.

Stap 8

Indien gekozen is voor automatisch afbreken, wordt dit nu gestart, anders gaat het programma naar stap 1.

De programmeerbare schakelaars.

Dit zijn schakelaars van Moeller EASY SOFT (versie 24 volt gelijkstroom). Deze zijn door middel van een LCD display direct te programmeren. Als men een basisapparaat koppelt met een uitbreiding, heeft men 24 ingangen en 16 uitgangen.

In een AESY 600 zijn de volgende standaardcomponenten aangebracht.

- "Easy" ingangsklem I1 t/m I12.
- Kortsluiting/overbelasting I15 / I16.
- "Easy" uitgang Q1 t/m Q8 (transistor 0,5 amp.)
- Cursertoets P1 t/m P4.
- Hulprelais (merker) M1 t/m M16. (te gebruiken als maak/verbreek of puls contact)
- Functierelais teller C1 t/m C8. (optellen of aftrekken in te stellen van 0 t/m 9999)
- Functierelais tijd T1 t/m T8. (aanspreek/afvalvertragend schakelen van 0.01 sec. tot 100 uur)
- Functierelais schakelklok klok 1 t/m 4. (4 kanaals-weekklokken)

- Functierelais verwerking analoge waarde A1 t/m A8. (waarde van 0.1 t/m 9.9 volt)
- Functierelais tekstmerker D1 t/m D8. (teksten t.b.v display ook te gebruiken als hulprelais)
- De tekstmerkers kunnen alleen via een speciaal Easy soft computerprogramma gebruikt worden.
- "Easy" uitgangsuitbreiding of hulpmerker "S" S1 t/m S8. (zonder uitbreiding te gebruiken als hulp relais)
- Spronglabel :1 t/m :8 (maakt het mogelijk om bepaalde stukken uit het programma over te slaan)
- Alle ingangen zijn te programmeren als maak- of verbreekcontact. Alle functierelais zijn te programmeren
- Is maak- of verbreekcontact.
- Alle uitgangsrelais zijn te programmeren als maak/verbreek of wisselcontact.
- Het programmeren gebeurt in zogenaamde contacttechniek.
- Bij de Easy 600 zijn dat 121 regels onder elkaar, 4 componenten naast elkaar. Dit kan zowel via een programma via de PC of direct op het apparaat gebeuren.
- Alle componenten kunnen zo vaak als nodig gebruikt worden.
- De programma's zijn via een 4-cijferige code te beveiligen.
- Verder is een aantal verschillende relais "remanent" in te stellen, zodat na een stroomstoring de relais of tellers hun oorspronkelijke stand behouden.
- Zelf gebruik ik om de schakelaars te programmeren het computerprogramma, vooral omdat het display op de schakelaars klein is. Ook kan men het hele programma via de computer "afspelen" en dan zijn alle benodigde stappen in het programma te volgen.
- De op dat moment "stroomgeleidende draden" zijn dan door een afwijkende kleur te herkennen, zodat alle stappen en ingeschakelde schakelaars gemakkelijk zijn te volgen.
- Het heeft wel enkele weken tijd nodig gehad om het een en ander goed te leren gebruiken.

Fascinerend spoorbedrijf op vijftig vierkante meter! Hans-Peter Kuhlo exposeerde te Bad Salzuflen

Door Frits Willems.

Op 26 en 27 januari j.l. vond te Bad Salzuflen (ong. 60 km ZW van Hannover) de jaarlijkse 'Modellwelt & Hobby' tentoonstelling plaats. Behalve dat ze je in dit vriendelijke stadje kunnen genezen van alle mogelijke kwalen, is er ook een complex van grote tentoonstellingsgebouwen, dat 'de Messe' heet.

In twee van die hallen werd de M&H expositie gehouden, waarop zoals vroeger te Utrecht bij 'Techniek in Vrije Tijd', de wereld aan modeltreinen, trams, auto's, vliegtuigen, boten, gereedschappen, toebehoren, enz., enz. te zien is en te koop.

De inwendige mens komt er ook zeer aan zijn trekken door talloze kramen en kroegjes met frisdrank, allerlei bieren en wijnen en een eindeloze hoeveelheid verschillende soorten knakworstjes.

Voor deze tentoonstelling was ook ons lid Hans-Peter Kuhlo uitgenodigd om er zijn grote collectie grotendeels van Märklin-Metall vervaardigde Sp.1 locomotieven en wagons te komen demonstreren. Door deelnemen aan allerlei tentoonstellingen in

Duitsland en Zwitserland alsmede door publicaties o.a. in de Spielzeug Antik Revue geniet hij een groeiende bekendheid. Ook in het Meccano Nieuws zijn al eens artikelen over zijn scheppingen verschenen.

Zijn spoorbaancomplex was uitgelegd op een tafel van 10 bij 5 meter. Helaas is het bereik van zijn flitsapparaat niet voldoende voor een volledig overzicht, en moet men het doen met de bijgaande foto-illustratie, maar geloof u me maar! En daar prijken zijn 21 veelal vier-assige personenwagens en 28 twee- en vier-assige goederenwagens, verdeeld over treinen getrokken door een 'Krokodil' en vijf andere locomotieven.

Bovendien was er zijn fameuze, door een propeller voortgedreven railzeppelin. Van zijn vier-assige personenwagens zijn er zeven voorzien van vering. Om nog even bij de cijfers te blijven: de baan bestond uit vijfhonderd stuks rails, drie kruispunten en twintig handbediende wissels.

Omdat van de elektrotechniek slechts spaarzaam gebruik was gemaakt, en het geheel door één grote transformator werd gevoed, konden maximaal twee treinen tegelijk rijden, en stond de rest op een aantal opstelsporen. Elke lok was voorzien van een haast onzichtbaar schakelaartje, dat met de hand kon worden aan- of uitgezet. Een uitermate kleurig geheel, dat steeds veel publiek trok.

Kinderen mochten vragen welke trein nu eens een rondje zou rijden, en Kuhlo sprong dan als een kangoeroe rond de baan om de wissels goed te zetten, of om het publiek te waarschuwen voor de railzeppelin die met zijn propeller kinderhandjes zou kunnen beschadigen; het ding kon op rechte baan-gedeelten aanzienlijke snelheden bereiken, en stroomvermindere ver voor een bocht was aan te raden om ontsparingen te voorkomen. Zelf mocht ik ook als machinist/treingeleider optreden. Het liep allemaal als een zonnetje, zoals men in technische



kringen zegt, en duidelijk was het gedong-gedong te horen bij het passeren van railsovergangen en wissels. Elders op de tentoonstelling heb ik even staan kijken bij een professionele Märklinbaan, spoor 1. Geheel automatisch, wagens en loks allemaal hetzelfde en drie in uniforme overalls geklede toezichthouders, die zich alleen met het publiek hoefden te onderhouden. Eigenlijk een saaie en gelikte bedoening, en hoe verschillend van Kuhlo's baan die met zijn kleuren en

duidelijke zelfbouwtrekken, en boeiende taferelen en enthousiaste oudere en jongere toeschouwers eigenlijk ontroerend was en me volledig innam voor deze variant van metaalconstructie.

Door toedoen van Frits Dam zal Hans-Peter Kuhlo straks van 18 tot 20 oktober ook zijn opwachting maken op Eurospoor in de Jaarbeurshallen te Utrecht. Een aanrader voor onze lezers. Zelf zal ik zeker van de partij zijn.

Stoomfestival Almere

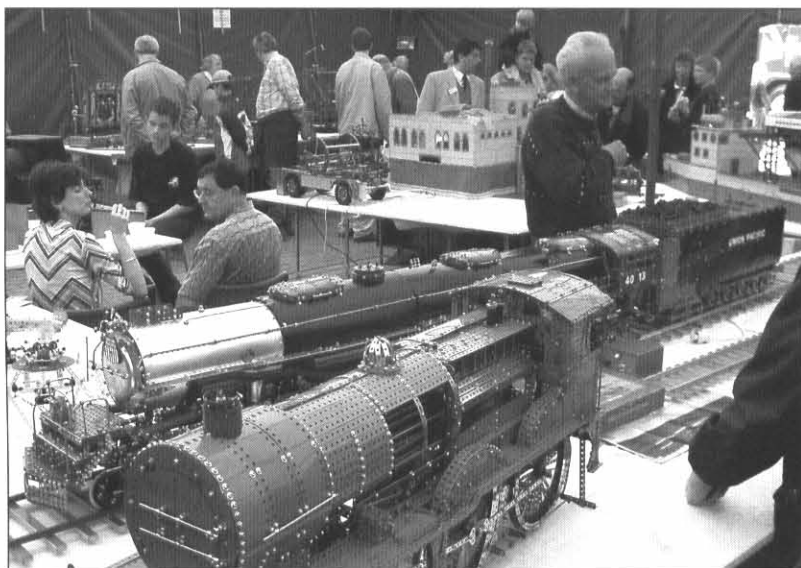
Tekst en foto's Rolf Roozeboom



We mochten ons verheugen in een constante belangstelling, zodat de tent goed gevuld bleef.



Vooraf tijdens speciale demonstraties, zoals hier "beker-toren-bouwen" van Niels Bonnet met de "TV-kraan" van Bertus Jongste, was een opstootje onvermijdelijk.



Een Big Boy op de voorgrond met een Big Boy Bouwer er achter. Karel Bijzen in actie. Daarachter Bertus Jongste met ega en (weer) Niels achter de knoppen. Daarachter een enthousiaste Henk Roos.



Een "Fakir"-voorstelling trok een aanzienlijk rustiger (en ook wel jonger) publiek, wat ademloos smikkelde.

Stiff Leg Derrick S.M. 6

Een nostalgische herbouw door Allan Palmer, vertaling en foto's Freek Dicke

Dat de Meccano Supermodellen tot onze verbeelding spreken moge duidelijk zijn: in de Hornby Companion serie over Meccano is het het enige boek dat al jaren uitverkocht is en op onze bijeenkomsten is er altijd wel één te bewonderen.

De modelbeschrijvingen zijn helaas niet altijd even duidelijk. Een aantal van de toegepaste mechanische constructies vertoont gebreken of werkt niet naar behoren.

Allan Partridge bouwde sommige modellen na en bracht verbeteringen aan. Hieronder zijn versie van de Stiff Leg Derrick. Om dit model te kunnen bouwen raadplege men tevens het originele bouwplan, no. 6 in boven genoemd boek.

Dit is het eerste Supermodel dat ik ooit maakte.

Uit een 3" pulley (19b) boorde ik de bus en maakte het gat groter zodat de bus van een 3" kettingwiel (95b) erin paste. Deze maakte ik op elkaar vast met 3/4" boutjes (de koppen onder de 3" pulley) die ook de 11/2" hoekbalk (9f) voor de basis van de verticale mast vastzetten.

Ik gebruikte genoeg ringen om de 3" kettingwielbus vrij te houden van de bus van een 3" pulley die vastzit op een 2 1/2" strip (5) dwars over de voorzijde van de basis. Deze bouten houden ook een flenswiel vast. Er worden 21 kogels (168d) gebruikt. Een 11/2" as (18a) wordt vastgezet in de bus van de onderste pulley en een kraag (59) op de as boven de 11/2" hoekbalk.

Waarschijnlijk is dit allemaal niet echt nodig, want toen ik dit model voor het eerst in de jaren 40 maakte, had ik geen problemen met wrijving.

18 Het hijsblok is niet zwaar genoeg. Twee gewichten van 25 gram (67) zijn daarom bevestigd in het middelste gat aan de rand van het blok.

De trekstangen van 2 1/2" hoekbalken (7) zijn verlengd met 3" hoekbalken (9c) in plaats van de 2 1/2" omdat het kogellager een 1/2" hoger is.

De schakelbak is opnieuw ontworpen omdat ik nooit bandremmen vond die goed genoeg waren om een zware last te remmen. Het geheel zou te snel draaien tenzij de motor langzamer zou zijn. In de veertiger jaren gebruikte ik een clock-work motor en dat gaf redelijk goede resultaten.

Mijn frame is hetzelfde gebleven, er is alleen een extra 5 1/2" strip (2) toegevoegd halverwege de voor- en achterkant.

Het platte steunstuk (126a), handle 26 en de 3 1/2" dubbele hoekstrip (48b) zijn weggelaten.

1. Op de as 27 is een 1" kettingwiel (96) gemonteerd met daarboven een 1/2" rondsel (26) in plaats van een 57t tandwiel (27a).

2. Er zijn 6 1/2" assen gebruikt voor:

- De kabeltrommel van het hijsblok (2e gat van boven, 3e gat naar achteren), met daarop een buswiel (24), een koordbevestiging (176), een buswiel en een 1/2" rondsel (26). De buswielen met de bus naar de bui-

tenzijde vastzetten.

- De kabeltrommel voor de arm (bovenste gat, 5e gat van voren), met daarop een 57t tandwiel (27a), een buswiel (24), een koordbevestiging en een ander buswiel.

Wees er zeker van dat de buswielen op de beide assen elkaar niet raken en neem meer ruimte voor het blok dan voor de arm.

- Voor zwenken van de arm (4e gat van achter, en 2e van boven) met daarop een 1/2" rondsel (26) en een worm (32). De worm grijpt in het 1/2" rondsel op de verticale as 27.

3. Drie 8" assen (13a) zijn bevestigd in de 5 1/2" strips (2). Op alle drie bevindt zich een kraag met een drukveer aan de buitenkant van de strip zodat ze vooruit staan (niet in aangrijping met de centrale as).

- De meest linkse as in het 2e gat met daarop een worm (die in een 57t tandwiel grijpt op de kabel-as van de arm), 2 kragen en achter de achterste strip een kraag en een 3/4" kroonwiel (29).

- Een andere as in het 5e gat van links met daarop een worm die grijpt in een 1/2" rondsel op de 6 1/2" as voor het zwenken, 2 kragen en achter de achterste strip een kraag en een 3/4" kroonwiel.

- De derde as in het 2e gat van rechts met daarop een worm die grijpt in het 1/2" rondsel op de hijs-as, twee kragen en weer achter de achterste strip (2) een kraag en een 7/8" bevel (30).

4. Twee andere 6 1/2" assen zijn er voor de bediening. De ene as bevat 2 koppelingen (63), elk met een 2" as (17) er onder aan de binnenzijde van de buitenste 8" assen. De andere as heeft 1 koppeling met een 2" as eronder.

Ze hebben allebei een kruk (62) op het uiteinde van de as. De krukken moeten loodrecht op elkaar staan en de 2" assen passen tussen de 2 kragen op de 8" assen. Een bedieningsas is glijdend bevestigd in het bovenste gat achter en grijpt in de buitenste 2 assen. De andere bedieningsas zit in het gat ernaast en bedient het zwenkmechaniek.

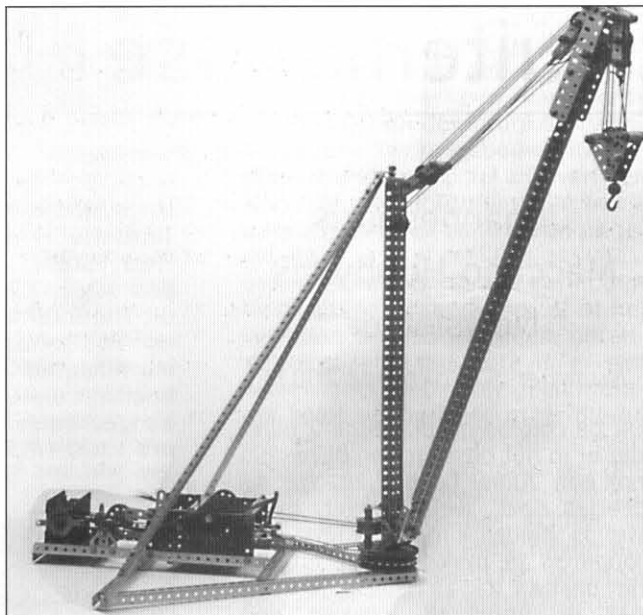
De buitenliggende achterste kragen zijn zo afgesteld dat de aandrijving hier niet met de assen in aangrijping staat.

Een plat steunstuk (126a) is aan elke kant bevestigd op de 12 1/2" hoekbalken (8) in het 7e en 9e gat van achter. Ze dragen een 6 1/2" as, op z'n plaats gehouden door kragen. Op de as bevinden zich een 3/4" rondsel (25), een 1 1/2" bevel (30c), een 3/4" rondsel en een 7/8" bevel. Stel de kroonwielen en de bevel zo af dat ze grijpen in de twee 3/4" rondsels en de 7/8" bevel op de 8" assen als de bedieningskrukken deze opzij drukken.

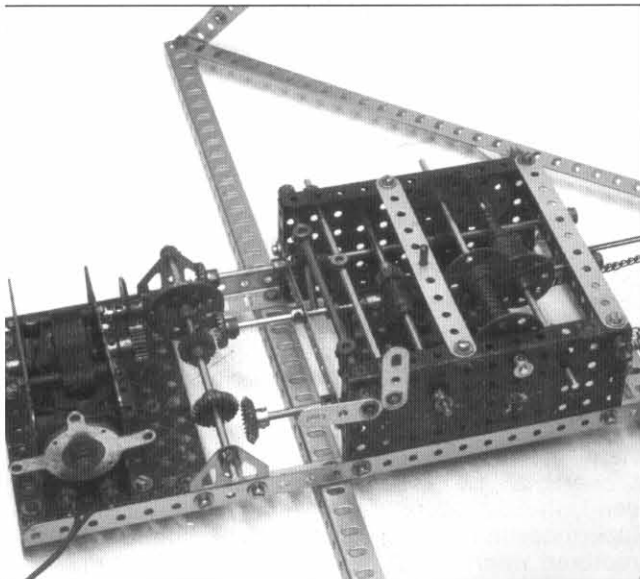
Een E20R motor bevindt zich aan de zijkant met de schakelaar aan de rechter zijde. De flens ervan in het 2e gat van rechts en de achterflens op de rand van de 5 1/2" x 3 1/2" vlakke plaat (52a). Een 3/4" rondsel (25) op de as van de motor grijpt in een 50t tandwiel (27) op een 3" as, geborgd door kragen, en een 1/2" bevel (30a) die grijpt in de 1 1/2" bevel.

Een geleide-as van 61/2" is vastgezet in het bovenste gat aan de voorzijde. Hier wordt de kabel van de arm overheen geleid. De motor draait het beste op 15 Volt. Een E15R op 15 Volt draait iets te snel.

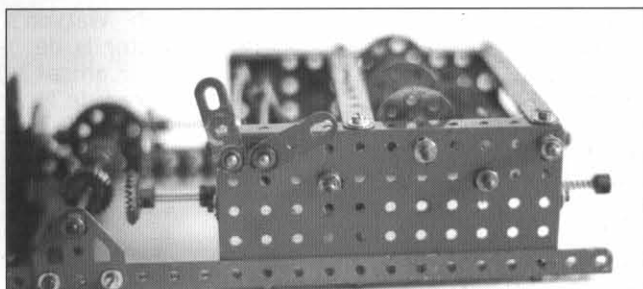
Het buigen van de 21/2" strips (5) aan de top van de trekstangen komt behoorlijk nauwkeurig, anders kan het geheel niet volledig zwenken. In plaats van de sluitmoeren kan er beter een 1" as (18b) gebruikt worden.



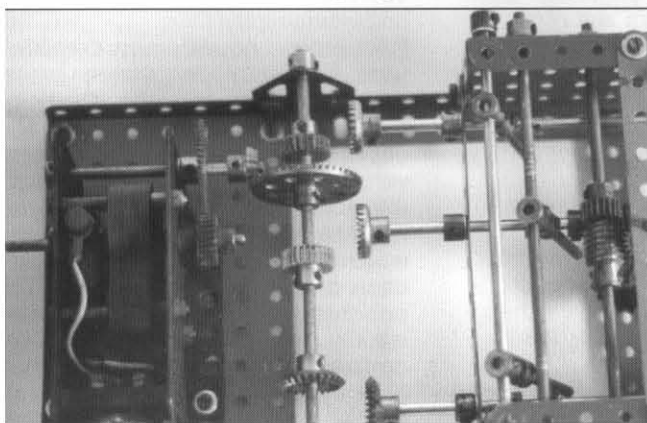
De Stiff Leg Derrick zoals nagebouwd door Allan.



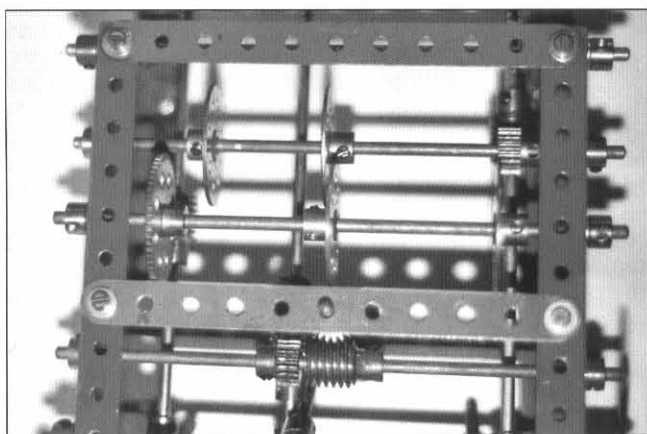
1. De schakelbak en aandrijvings mechanismen



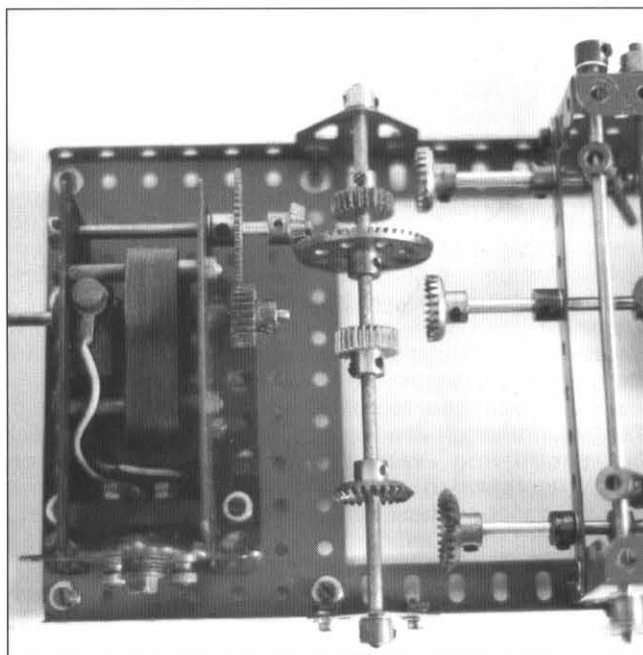
Zijaanzicht



Bovenzijde van de schakelbak



Onderzijde van de schakelbak



Close-up van de motor.

buitenlandse bladen

door Frits Willems

Johannesburg Meccano Hobbyists Newsletter

Nummer 57 (oktober 2001)

Uit de colofon op bladzijde 2 blijkt dat er in het bestuur van deze club ook een 'Junior Leader' zit. Wat hij precies doet, weet ik niet, maar wel is duidelijk dat hij iets met jongeren te maken heeft en dat het bestuur dat zó belangrijk vindt dat er voor zo iemand een zichtbare plaats beschikbaar is.

Dave Heathcote bedacht een mechanisme voor een klok waarbij de slinger wordt aangedreven door de impulsen van een solenoïde. De illustraties van Anthony Els zijn uitstekend. Deze laatste is tevens de auteur van een uitvoerig artikel over de omgang met Meccano onderdelen en het onderhoud daarvan.

Een bouwbeschrijving van een Bagnall (?) tractor werd overgenomen uit het blad van de Nieuwzeelandse Federatie van Meccanobouwers. Het ontwerp van dit aardige modelletje is van Bruce Geange en de beschrijving werd gemaakt door Bruce Neilson. De rubriek 'Tech Stuff!' met illustraties van Anthony Els vervaardigd met Pro Desktop 2000i omvat vijf min of meer uitgebreide tips.

Johannesburg Meccano Hobbyists Newsletter

Nummer 59 (februari 2002)

Voor nummer 58 zie MN 20.1

Dave Heathcote is bezig met de bouw van een Meccanograaf. Ter voorkoming van speling in de aandrijving van de tafel bedacht hij een interessante oplossing. Het verhaal is voorzien van een fraaie ISOMEK-tekening. Onder de titel 'Exacto and Miro-Meccano' beschrijven William Irwin en Juan Carlos Rovetta (directeur van Exacto) de geschiedenis van Meccano na de overname door

Lines Bros in 1964.

Tenslotte is er weer de rubriek 'Tech Stuff!' met zes tips. Eén daarvan is T.217 van Frans Roost uit The International Meccanoman nr. 20, januari 1997, over het verminderen van speling. Frans heeft dit onderwerp trouwens ook aangesneden in Meccano Nieuws nrs 13.3, 14.3 en 14.4.

The Sheffield Meccano Guild Journal

Nummer 77 (maart 2002)

Bob Watson's favoriete elektromotor is de 3-6 volt zwarte M.O. Maar omdat hij ook een liefhebber is van de Meccano Supermodellen met E20R en E15R motoren waar hij niet erg op gesteld is wegens gebrek aan kracht en teveel aan lawaai, besloot hij om zelf replica's van deze motoren te bouwen met gebruik van de M.O. motor tussen zijplaten, min of meer vergelijkbaar met het ontwerp van Norm LaCroix, beschreven door Alan Partridge in CQ 48.

Watson voorziet de M.O. van een vertraging van 12:1 in twee stappen en is erg tevreden met het resultaat. De vier foto's op blz 9 en 31 zijn niet erg scherp afgedrukt maar wel afdoende, denk ik.

Alan Palmer heeft deze keer het model 9.21 uit de jaren 1937-41, de Fabriek, grondig onder handen genomen en beschrijft zijn ingrepen uitvoerig over zes pagina's. Veel foto's en een onderdelenlijst.

In 'The New 2001 Sets From Meccano France' onderwerpt Paul Furness de Future Masters en de Crazy Inventors series aan een kritische beschouwing.

Ken Ashton en Russ Carr beschrijven een eenvoudig blokkeer-differentieel met rechte tandwielen aan de hand van een grote CAD-tekening.

Rob Mitchell verzorgde Deel I van een uitvoerig artikel over een meccano model van een elektrische smeltoven. Alweer zijn

de foto's helaas niet scherp afgedrukt. Een ongebruikelijk onderwerp wordt besproken in een verhaal over de inhoud van de gereedschapsdoos van 'deze' (wie?) Meccanoman. Kan best nuttig zijn!

The Meccano Newsmag (North Midlands Meccano Guild)

Nummer 92 (maart 2002)

Voor liefhebbers van weefgetouwen bouwde Ken Senar een Dobby. Dat is een onderdeel van een weefgetouw waarmee stoffen kunnen worden vervaardigd met een patroon. Het mechanisme leest de codering van een rol of iets dergelijks af en vertaalt die in een aantal mechanische handelingen die voor het aanbrengen van het patroon in de stof nodig zijn. Om voor meer ingewikkelde patronen zowel schering als inslag te kunnen sturen kan een weefgetouw van twee dobbies worden voorzien. Met zes foto's en een onderdelenlijst.

Mike Edkins bouwde een draaistel voor een tram met twee grote wielen en twee kleinere. De destijds (1928/29) in Birmingham gebruikte gelijkstroommotoren vergden wielen met 32" diameter, die echter, om de instap niet te hoog te maken, gedeeltelijk in de wagenbak waren opgenomen en daarom niet konden draaien ten opzichte van de wagen. De kleine wielen konden dat wél en dus bestond het 'draaistel' eigenlijk alleen uit een stel kleine wielen die samen in bochten konden draaien om een verticale as die boven de aandrijf-as van de grote wielen was aangebracht, en tevens een deel van het wagen-gewicht droegen. Aangezien Mike Edkins zo'n onderstel met de grootst mogelijke hoeveelheid details heeft gebouwd, ook wat betreft de aandrijving, remmen en voorzieningen tegen ontsporing, is een technisch zeer interessant model ontstaan.

Er zijn vier scherpe zw/w foto's, gemaakt door Ken Wright.

Alan Clough onderzoekt allerlei mogelijkheden om nieuwe tandwielcombinaties te maken. Zijn huidige artikel gaat vooral over de toepassing van de kwartcirkel-

plaat nr 214a. Het is voorzien van twee schetsen en twee uitgebreide tabellen. Klokkenspecialist Jack Partridge beschrijft een elektrisch relais, gemaakt van onderdelen uit de Electrikit doos, voor sturing van het opwindmechanisme van een grootvadersklok.

Omdat vóór de bijeenkomst te Oxton in september 2001 al zijn tandwielen in de revisie waren, construeerde Geoff Bennett 'het' Meccano automobieltchassis zonder gebruik te maken van tandwielen d.w.z. alleen met riemschijven, drijfriemen en veerkoord: een grote uitdaging die leidde tot vernuftige oplossingen! (zie ook CQ 55, pp. 24-27 vermeld elders in deze rubriek).

Philip Webb prepareerde een uitgebreid modellenverslag van de tentoonstelling te Oxton, ondersteund door een groot aantal kleurenfoto's.

Runnymede Meccano Guild Newsletter

Nummer 48 (februari 2002)

Onderhoud van Meccano onderdelen krijgt toenemende aandacht in verscheidene Meccano bladen. Zo ook hier. Een bijdrage van Ted Mooney uit Australië over 'powder coating', een verftechniek waarbij als regel elektrostatisch geladen verfpoeder op de te verven voorwerpen wordt verstoven en tijdens verhitte in een oven smelt en zich samenvoegt tot een volledige film.

Verder, op pagina 12, een samenvatting van een discussie binnen de Spanner groep over het verwijderen van roest en het schoonmaken van onderdelen. En ten slotte een uitgebreid opstel van Richard Lingard, die zijn gehele voorraad onderdelen wilde uniformeren in standaard kleuren. Hij besloot om daartoe alle onderdelen kaal te maken, schoon te maken en opnieuw te verven. Zijn verslag is uiterst compleet en beslaat vijf bladzijden.

John Darlington geeft in Deel III van zijn rubriek over technische tips en suggesties een opsomming van wenken en weetjes. Een kort stukje over een computer-interface dat past bij Meccano vermeldt dat ons lid Rob Beijersbergen samen met een groepje mensen van de Computer Hobby Club (HCC) bezig is met een goedkope interface voor het aansturen van

motoren in Meccano modellen. Resultaten van een andere discussie in de Spanner groep over toepassingsmogelijkheden van onderdeel nr.175, de flexibele koppeling, beslaan anderhalve bladzijde. Dit soort publicaties is ook daarom interessant omdat dikwijls zeer ervaren bouwers uit de hele wereld zich in zo'n discussie mengen en dus hoogwaardige meningen kunnen geven.

Clive Weston gaat zeer uitgebreid in op de chronologie van de Meccanohaak, nrs 57b,c en d. Een aantrekkelijk snoepje voor de serieuze verzamelaars onder ons. En gelukkig is er dan ook nog een bouwbeschrijving, en wel van Andreas Konkoly, een door een uurwerk aangedreven compacte, horizontale stoommachine, die met doos 10 kan worden gebouwd.

Canadian MeccaNotes

Nummer 25 (maart 2002)

Een artikel over assen en lagers van David Lawrence is geïllustreerd met diverse foto's en tekeningetjes. Met het veelgebruikte 57t tandwiel nr.27a is in de loop van de geschiedenis heel wat rondgesold. Ivor Setten heeft dan ook ruim drie bladzijden nodig om de historie van dit tandwiel over de periode 1915-1979 vast te leggen. Veel beknopter is de geschiedenis van het kleine en grote stuurwiel, respectievelijk nrs. 185 en 185a, op blz.26 door William Irwin.

Don Redmond zocht naar een manier om bij een krukas meer dan twee aandrijvingen af te takken. Goede permanente uitlijning en een stevige evenwichtige constructie zijn daarvoor vereist. Zijn oplossing noopt tot het aanpassen van zekere onderdelen, en het verhaal is daarom ondergebracht in de rubriek 'Mutilator's Corner'. Van de Toronto Hobby Show 2001 wordt met veel foto's verslag gedaan op blz. 12, 13, en 28.

Constructor Quarterly

Nummer 55 (maart 2002)

De voorpagina toont een gigantisch model van een kraan op een zware vlakke vrachtwagen. Het is een Foden 8 x 8 chassis met een Ruston Bucyrus RB-22 kraan, gebouwd door John Ozyer-Key. Binnen in het blad staat een

beschrijving die, inclusief dertien kleurenfoto's van CQ kwaliteit, acht bladzijden telt. In feite betreft het hier een verbeterde versie van een oorspronkelijk door wijlen Eric Taylor gebouwd model, dat het onderwerp zal zijn van een 'CQ Special Publication' die in de naaste toekomst zal worden uitgebracht.

Brian Ashton houdt van behendigheidsspelen, waarvan hij er in het verleden al ettelijke heeft geconstrueerd. Het nieuwste is er een waarvoor de gebruiker geen muntjes hoeft te betalen, maar die bij succes dan ook slechts één snoepje uitkeert tegen normaal wel drie of vier. Ik heb de werking niet erg goed begrepen: het schijnt te gaan om een stel wielschijven dat door een ingewikkeld net van stroken moet worden gemanoeuvreerd zonder een van deze aan te raken. Gebeurt dat wèl, dan verhinderen enige elektrische schakelingen dat men de beloning ontvangt.

In CQ 52 staat een beschrijving van een Mini Cooper, een opengewerkt model voor tentoonstellingen, van de hand van Guy Kind. Nu beschrijft hij de zeer compacte (2-1/2"x1-1/2"x1-1/2") versnellingsbak met bijbehorende keuzehendel. De bekende bouwer van miniaturen, Bernard Périer, bouwde een elegante, kleine vorkheftruck, schaal 1:43.5. Ook is er het tweede deel van zijn 'Variaties op een succesvol model' (het eerste deel staat in CQ 52), waarbij een ditmaal wel zeer gespierde coureur een buitenmodel, zware fiets langs een hangende cirkelvormige baan moet voortbewegen. En ten derde bouwde hij een fraaie jeep op schaal 1:24, waarvoor hij o.a. gebruik maakte van de replica kartonnen onderdelen uit 1931.

Van Marc Hageman is hier dan, na de waarschuwendende woorden die ik eraan wijdde in MN 20.1, 'Het Insect', gecompliceerd als de natuur zelve, maar kundig bereiden door een stoutmoedige Meccanoïde. Gelukkig is mijn bewondering voor deze artistieke en technische prestatie toch nog aanzienlijk groter dan de bijna verlamende angst die het aanschouwen van het gedrocht bij me oproept.

Michael Denny bouwde een installatie die moet aantonen dat railtransport efficiënter is dan vervoer over de weg. Iets voor NS? En Pete Pyefinch, die niet terugschrikt voor een groot en goedlijkend model, beschrijft zijn Unipower/Carmichael hulpverle-

ningsvoertuig bij ongelukken op vliegvelden (zeg maar 'Airfield Crash Tender!'). Het is een groot model: alleen de radiateur vergde al 1600 onderleggingetjes!

Met als titel: 'Een science-fiction autochassis' beschrijft Geoff Bennett hoe hij een chassis bouwde zonder tandwielen. De illustraties zijn talrijk en uitstekend (zie ook The Meccano NewsMag nr 92, besproken elders in deze rubriek).

Op Malta bouwde Joseph Attard een prachtig en groot model van een Benati mechanische graafmachine, geheel geel, met alles erop en eraan. En Marcel Rebuschung beschrijft zijn 2-C-2 U1 stoomlocomotief met vier-assige kolenwagen, die in Skegness in de prijzen viel, een prachtig model in groen en zwart, schaal 1:10. Lengte: 2.50 m; gewicht: 60 kg. De vertaling is van Guy Kind.

Onder de Brieven aan de Redactie treft mij een brief van een Franse lezer, die schrijft: 'Het doorbladeren van CQ is altijd aantrekkelijk, maar wegens de ingewikkeldheid van de modellen, denk ik weleens dat het blad eigenlijk bestemd is voor de "happy few". Kunt u niet een of twee bladzijden besteden aan de oudere of jongere beginners?' Daar zit iets in, vind ik. Hoewel: mensen als Bernard Périer en Michael Denny doen daar toch wel wat aan. En natuurlijk ligt het in de eerste plaats op de weg van de clubbladen die veelal niet in staat zijn zulke prachtig geillus-

treerde, uitvoerige verhalen te publiceren, maar wel hun (goedkope) ruimte kunnen besteden aan de noden van de minder ervaren lezers. Vandaar ook o.a. de vele technische tips die men er dikwijls in aantreft.

Magazine du CAM (Frankrijk)

Nummer 78 (april 2002)

De kleurenfoto's op pp. 1,2 19 en 20 zijn genomen op de jaarlijkse grote bijeenkomst in Mataró van de Catalaanse Meccanoclub te Barcelona. Een bonte verzameling van modellen waarover helaas vrijwel niets te lezen staat in het verslag.

Van André Schaeffer is de uitleg over de cycloidale versnellingsbak die hij heeft gebouwd. De bekende constructeur Willy Dewulf schrijft over het elektronisch en elektrisch aansturen van twee motoren na elkaar en verduidelijkt dit met behulp van een tiental schetsjes. Snelheidsregelaars voor speelgoedmotoren is een onderwerp dat Jean-Pierre Guibert uitvoerig behandelt; er zijn niet minder dan 40 kleine, scherpe foto's plus reproducties uit een van de vele boekjes met Meccano standaardmechanismen.

Guy Kind beschrijft zijn CAT 990, een grote mechanische graafmachine, die uit de verte wel wat

lijkt op de Benati machine, van Joseph Attard - zie CQ 55 elders in deze rubriek. Gezien de gecompliceerdheid van de mechanismen die erin zijn verwerkt, zijn de foto's niet erg verhelderend.

Other Systems Newsletter

Nummer 26 (april 2002)

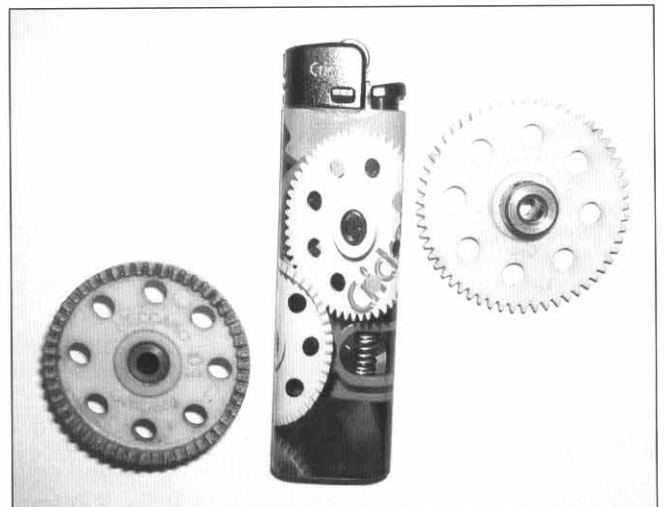
Op blz. 776-777 geeft redacteur Tony Knowles een overzicht van een selectie uit het grote aantal fabrikanten/leveranciers van replica's van Meccano onderdelen, zoals Ashok Banerjee, Mecarep en Metallus. In dit nummer staat verder o.a. een artikel over het Braziliaanse Kitspock systeem, dat qua maatvoering bij Meccano past, en een zeer uitvoerig overzicht van het Deense Tekno. Dit laatste lijkt wel wat op Trix. Er zijn enkele afbeeldingen van modellen, die onze bouwers zouden kunnen inspireren. Het is overigens best de moeite waard dit blad eens door te bladeren, al was het alleen maar om te zien hoe zeer Frank Hornby anderen heeft geïnspireerd om het ook eens te proberen!

Voorts ontvangen:
Clubblad Fischertechnikclub Nederland, 12e jaargang, nr 1 (maart 2002); Meccano & Erector Club Newsletter, vol XXVI, nr 1.

Bij de foto's op de voorpagina (CAM Frankrijk)

Van links naar rechts: enorme kraan van Michel Bréal; mooie versnellingsbak; bloksetter met echte stoomaandrijving door Willy Dewulf; watertanden voor de verzamelaar. Foto in het midden: excavator door Guy Kind.

Rolf Roozeboom stuurde deze foto van een wel heel opmerkelijke aansteker, bedrukt met een afbeelding van plastic Meccano tandwielen.



Vraag &

Aanbod

Gevraagd

20 jaargangen Railhobby 1978 - 1998 plus veel folders en catalogussen van treinen.
Eventueel te ruilen tegen Meccano onderdelen of Meccano literatuur
Y. Riemstra, tel. 051-5332163

Aangeboden

Hoeveelheid zelfgemaakte onderdelen (vermoedelijk uitwisselbaar met Meccano) alsmede ca 10 % originele Meccano (o.a. met nr 145 en 118 alsmede originele Meccano banden).
Informatie: mevrouw Fransen, tel. 035-6561353

Aangeboden

Groen/rood Meccano, jaren 50, ongeveer doos 4. Inclusief 4 boekjes. Tel: 0318-482608

Aangeboden

Hoeveelheid Plastic Meccano (omvang vermoedelijk doos C)
Nadere informatie: Familie Tiel, tel. 050-3135959 of e-mail: windroos@wanadoo.nl

Gevraagd

(plastic) tandwiel P 96 + Collet P 78 voor Meccano klok H.W. Kruiper te Raalte 0572-352420

Gevraagd

Donkerblauwe Meccano uit de periode 1978-1979.
In dozen of losse onderdelen.
Aanbiedingen bij: Jan Schroef
Tel: 071-5411945

Aangeboden

Flinke voorraad TRIX en Meccano.
Alles in één koop. Informatie: Dhr. Suermondt, tel. 0416-33283

Gevraagd

(plastic) tandwiel P 96 + Collet P 78 voor Meccano klok H.W. Kruiper te Raalte 0572-352420

Aangeboden

Hoeveelheid rood/groene Meccano inclusief een (waarschijnlijk) Trix elektrische motor. P.M. Hendriks
tel: 035-5258682

Aangeboden

Verzameling onderdelen van ca. 1920-1925 zwart en metaalkleurig alsmede enige brochures.
Nadere informatie: I. van Dam
tel: 030-6561298 (na 1 juli as.)

Oproep

Van verschillende leden hebben wij het verzoek gekregen om eens een openbare bijeenkomst te houden. Om hieraan tegemoet te komen zal de bijeenkomst in Breda voor het publiek toegankelijk zijn. Om dit evenement tot een succes te maken roepen wij exposanten en handelaren op hier naar toe te komen. Gezien de lokatie wordt vooral een beroep gedaan aan onze Belgische leden. Graag vooraf aanmelden bij Willem Blauw, tel: 076-5652523

Het plaatsen van niet-commerciële advertenties in Meccano Nieuws is gratis voor leden en eenmalig voor niet-leden. De advertentietekst dient voor de sluitingsdatum (zie pagina 2) schriftelijk aangeleverd te worden op het redactie-adres.

agenda 2002 Meccano Gilde Nederland

23

*De data van de bijeenkomsten en de gebeurtenissen zijn zo nauwkeurig mogelijk vermeld en overeenkomstig de gegevens zoals deze op het moment van ter perse gaan bekend zijn. Hieraan kunnen echter geen rechten worden ontleend. Bel dus voor de laatste info met de voorzitter op nummer: **023-5841717***

Bijeenkomsten en evenementen

Skegness 2002. The Embassy Centre, Skegness.

Open voor publiek: Vrijdag 5 tot en met Zondag 7 juli 2002 van 10.00 tot 17:00 uur.
Opstellen modellen en handel op donderdag 4 juli 2002 van 13:00 tot 17:00 (geen handel toegestaan op die dag)
Modellen van méér dan 2 meter tafellengte alleen navoorafgaand overleg met Mike Cotterill.
37 Park Avenue, Skegness, Lincs PE25 2TF +441754764544

Mechelen

7 september
aanvang: 10.00-16.30 uur
Museum voor Speelgoed en Folklore
Nekkerspoelstraat 21
B-2800 Mechelen

Oxton

21 september 2002

Ede

28 september
aanvang: 9.30 uur
Najaarsbijeenkomst

Kerk Avezaath

Zondag 20 oktober
Dorps huis "DE Avezaath"
Daver 46
4012 BC Kerk Avezaath

Benthuizen

16 november
aanvang: 10.00 uur

Breda (Openbare bijeenkomst)

14 december
zaal open: 12.00 uur
De Pekhoeve
Dorpsstraat 94
Ulvenhout (Breda)
(076-5602440)

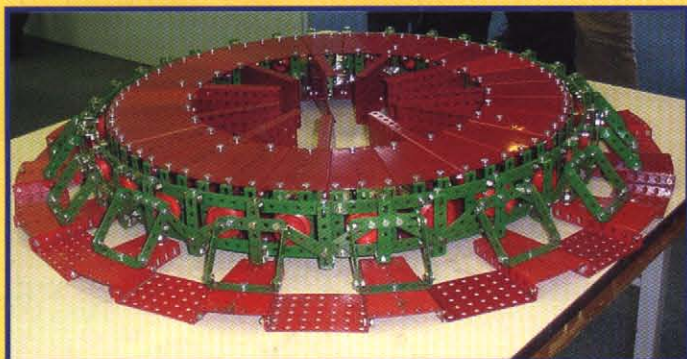
Voorjaarsbijeenkomst in Ede 2002



Draak Geert Vanhove uit België.



Detail wielophanging van een poliepgrijper (in wording) door Bertus Jongste.



Draailager uit hoofdzakelijk Temsi door Geert Vanhove uit België.



Meccano boeket door Clothilde Fleck

Aan dit nummer werkten mee (in willekeurige volgorde):

Henk Brouwer, Co Stevens, Kees Trommel, Marc Hageman, Jan Weststrate, Frans Strik, Harry Mariën, Rolf Roozeboom, Martin Hermanns, Frits Willems, Freek Dicke.

Meccano Gilde Nederland

september 2002

Beste Meccano-vrienden.

Zoals aangekondigd in het zomernummer van het Meccano Nieuws was dat een combinatie nummer 20-2/3 een extra dik nummer zoals u hebt kunnen zien. Het volgende nummers zal het winternummer zijn. In plaats van het najaarsnummer ontvangt u hierbij het jubileum- geschenk. Het is een replica van de welbekende onderdelenplaat uit de vijftigerjaren.

Ik wens U namens het bestuur veel genoegelijke uren met deze onderdelen plaat en de Meccano hobby en hoop u graag weer te ontmoeten in Ede op 28 september a.s.

Gerard Anink

Extra mededelingen voor bijzondere bijeenkomsten:

Bijeenkomst in Kerk-Avezaath op 20 oktober 2002.

Frans van Boxtel leek het leuk om op deze dag eens speciale aandacht te schenken aan Meccano kermismodellen. Een aantal leden hebben hun medewerking al toegezegd en Frans nodigt hierbij alle (andere) kermis-bouwers uit om op die dag hun modellen te laten zien. De lokale pers zal worden geïnformeerd zodat een grote(re) opkomst van bezoekers valt te verwachten. Verder zal de door Frans volledig bijgewerkte ledenkaart op deze dag aanwezig zijn zodat in één oogopslag te zien is of er MGN-leden bij u in de buurt wonen waarmee nuttige Meccanocontacten kunnen worden aangeknoopt.

Natuurlijk zijn ook andere modellen van harte welkom dus blijf niet thuis als u geen kermis model hebt kom gerust (ook) langs met een ander model.

Voor nadere informatie: Frans van Boxtel: 0344-613491

Openbare Meccano bijeenkomst in Ulvenhout (bij Breda)

Op veler verzoek wordt op zaterdag 14 december een openbare Meccano bijeenkomst georganiseerd en wel in Ulvenhout, gemeente Breda. Sinds de bijeenkomsten in Maastricht zijn komen te vervallen worden er in de regio Zuid geen activiteiten meer door het Gilde georganiseerd. Breda hoopt hierin verandering te kunnen brengen.

Breda is slecht 50 km vanuit Rotterdam, 70 km vanuit Utrecht en 50 km vanuit Antwerpen en zodoende voor een aantal leden goed bereikbaar. In de regionale pers zal aan deze bijeenkomst aandacht worden geschonken. Hopelijk kunnen we vele belangstellenden verwelkomen en wellicht nieuwe leden inschrijven.

We kunnen gebruik maken van gemeenschapsruimte

De Pekhoeve, Dorpstraat 94, 4851 CN Ulvenhout (tel: 076-56024400).

Deze is zowel per openbaar vervoer als met de auto goed te bereiken.

In tegenstelling tot wat eerder vermeld werd, zal de zaal in de Pekhoeve reeds om 10.00 uur opengaan waarna en ieder zijn modellen en koopwaar kan opstellen. De zaal is open voor het publiek tussen 12.00 en 17.00 uur. De exposanten worden vriendelijk verzocht tot 17.00 te blijven, gezien het openbare karakter van de bijeenkomst. Leden die belangstelling hebben om deel te nemen of extra inlichtingen wensen kunnen met ondergetekende contact opnemen. Leden die aan de "kermis-bijeenkomst" op 20 oktober meedoen worden overigens van harte uitgenodigd om hun modellen ook in Ulvenhout te komen tonen.

Routebeschrijving:

Openbaar vervoer: Naar Breda CS. Hier vertrekt elk half uur een lijnbus via Ulvenhout, Chaam, Baarle Nassau naar Tilburg (lijn 132), uitstappen in Ulvenhout halte Pekhoeve.

Met de auto: Vanuit richting Rotterdam: A16, richting Tilburg A58, afslag Ulvenhout, bij eerste rotonde rechtsaf, bij tweede rotonde rechtdoor, na 100 meter is de Pekhoeve aan de linkerkant. In de eerste straat links na de Pekhoeve is voldoende parkeergelegenheid.

Vanuit richting Utrecht: A27, richting Antwerpen/Rotterdam A58, afslag Ulvenhout, daarna zoals hierboven.

Vanuit richting Tilburg, A58 richting Antwerpen/Rotterdam A58, afslag Ulvenhout daarna hierboven.

Vanuit Antwerpen: A16, richting Tilburg A58, afslag Ulvenhout daarna zoals hierboven.

Voor nadere informatie: Willem Blauw : 076-5652522

Een effect van de (openbare) bijeenkomst van Frans en Willem kan zijn dat we bezoekers enthousiast maken die misschien wel lid willen worden van het Meccano Gilde Nederland en da's alleen maar goed natuurlijk.

Het zou dus erg leuk zijn als veel leden met hun modellen aanwezig willen zijn dus noteer deze data in uw agenda en begin uw modellen al vast te bouwen of af te stoffen.

Wie geen gelegenheid heeft gehad om Meccano Nieuws 20.2/20.3 tot de laatste letter uit te spellen is misschien (nog) niet opgevallen dat we op zoek zijn naar een nieuwe redacteur te opvolging van Willem Blauw die na het decembernummer zijn werkzaamheden als redacteur zal beëindigen. Het is inmiddels september 2002 en de tijd gaat derhalve dringen.

Het zou prettig zijn als er (ruim) voor de laatste Meccano Nieuws een nieuwe redacteur bekend is zodat deze de productie van het decembernummer nog kan meemaken en zodoende door Willem nog kan worden ingewijd.

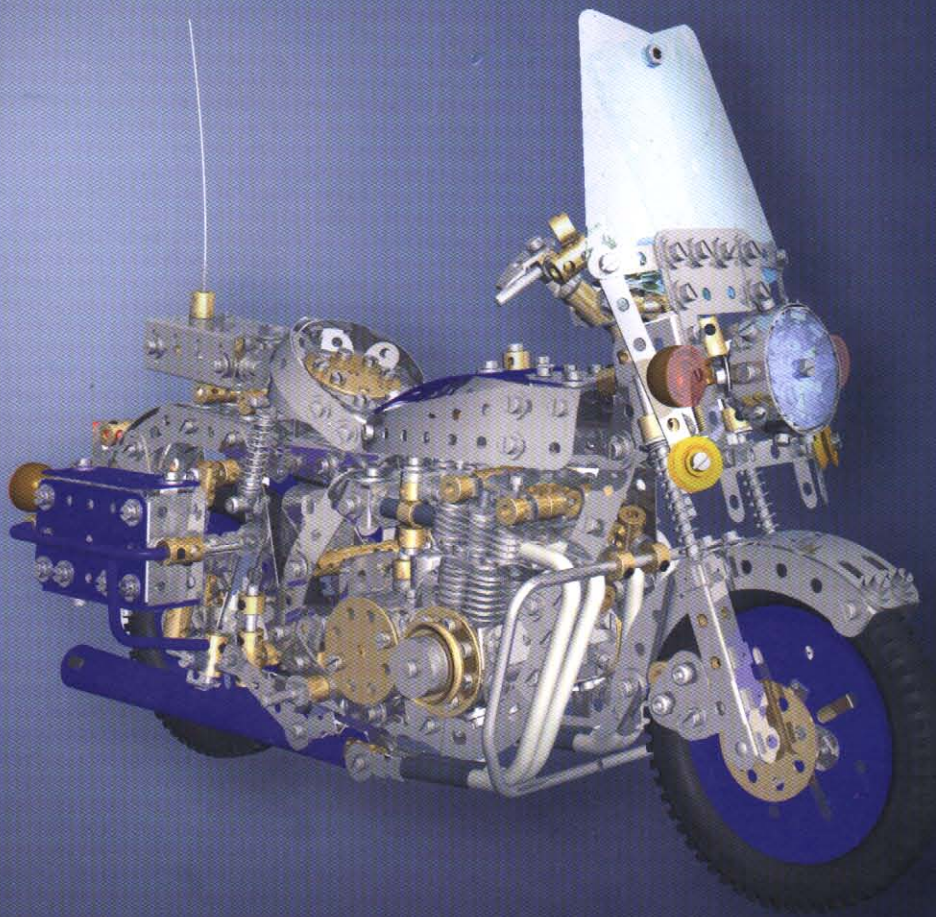
Ook de secretaris heeft dit Meccano Nieuws aangekondigd bij het afgelopen van de 3^e - in maart 2003- niet meer voor herbenoeming beschikbaar te zijn. Tot op heden staan voor beide functies echter nog geen nieuwe kandidaten te dringen om deze taken binnen het Meccano Gilde Nederland te gaan overnemen.

Het bestuur doet daarom een dringend beroep op de leden om zich te beraden over het vervullen van één van de bovengenoemde functies.

Vraag niet wat de club voor u kan betekenen: maar wat u voor de club kunt betekenen. Wij wensen u nog een prettige voortzetting van dit MGN-jubileumjaar.

meccano **nieuws**

kwartaalblad van de vereniging 'Meccano Gilde Nederland'
vereniging voor metaalconstructie modelbouw



Kawasaki 1000P
California Highway Patrol zie pagina 5

In dit nummer de complete beschrijving!

meccano nieuws

is het orgaan van het **Meccano Gilde Nederland**. Dit blad verschijnt viermaal per jaar. Losse nummers zijn voor € 3,00, exclusief verzendkosten, verkrijgbaar bij de voorzitter, zie hierna.

Het geheel of gedeeltelijk overnemen van publicaties uit 'Meccano Nieuws' is alleen toegestaan met schriftelijke toestemming van de Hoofdredacteur.

Voorzitter: G.B.M.M. Anink
Vogelenzangseweg 352
2114 CK VOGELENZANG
tel: 023-5841717

Penningmeester: J.H. Schurink
Burg. A. Bontekoelaan 12
7437 CR Bathmen
Tel: 0570-542815
Fax: 084-8685707
Giro MGN: 5484519
Internationale betalingen via IBAN:
NL37PSTB0005484519
e-mail: pecunia.mgn@wanadoo.nl

Secretaris: C.J. Trommel
Zeemandreef 60A
3146 BT Maassluis
Tel.: 010-5915295
e-mail: cjt@kabelfoon.nl

Aanmelden/afmelden bij ledensecretaris
D.B. Bus
Tesselschadelaan 59
1422 JB Uithoorn
Tel.: 0297-561135
e-mail: busfray@hetnet.nl

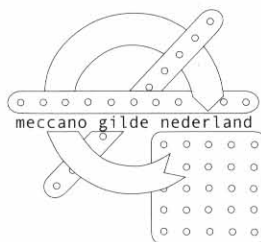
Redacteuren
W. Blauw
(hoofdredactie tot 31-12-02))
J. Geertsma, F. Roost,
N.I.M. Stevens, C.J. Trommel

Artikelen en advertenties
sturen naar :
de Secretaris
zie adres hierboven.

Contributie
De contributie bedraagt
€ 22,00 per jaar. Het verenigings-
jaar loopt van 1 januari t/m 31
december. Bij aanmelding is een
entreegeld van
€ 3,00 verschuldigd.

Meccano Nieuws
wordt gedrukt door:
Salsedo Drukkerij, Breda
en gedistribueerd door:
A. Anink te Vogelenzang

Documentatie Centrum
J. Ringnalda
Fornheselaar 98
3734 GE Den Dolder
Tel.: 030-2291942



van de redactie...

In dit nummer kunt u lezen dat Meccano S.A. (of is het Nikko?) heeft besloten tot het uit de handel nemen van een groot aantal losse onderdelen. Hiermee is een definitief einde gekomen aan het Meccano constructiesysteem met haar onbeperkte mogelijkheden. Of we het willen of niet, we zullen moeten accepteren dat het merk

Meccano voor de serieuze bouwer van marginale betekenis is geworden. Wat blijft zijn dozen met modellen waar ieder het zijne van mag denken. Het valt te hopen dat de weg die Meccano is ingeslagen veel jongeren zal aanspreken. Is hiermee (uitgerekend in ons jubileumjaar) een einde gekomen aan de bron van losse onderdelen?

De al jaren beperkte beschikbaarheid van originele Meccano onderdelen heeft er voor gezorgd dat op verschillende plaatsen in de wereld volop repro-onderdelen worden geproduceerd. Op onze bijeenkomsten is de handel in nieuw en gebruikt materiaal altijd prominent aanwezig en voor veel leden dé plek om hun voorraad aan te vullen. Net als cola (onder verschillende merknamen in de schappen van de supermarkt verkrijgbaar) is meccano van merk tot woord verworden; voortaan kunnen we meccano dus met kleine letter schrijven.

Dat het bouwen met meccano niet veel hoeft te kosten bewijst Anthony Els van de Johannesburg Meccano Hobbyists uit Zuid Afrika. Hij heeft met het gratis te downloaden programma Pro-Desktop Express 2001 (www.ptc.com) alle onderdelen van meccano nagetekend. Deze zijn ook kosteloos op te halen van Anthony zijn website. Met programma en onderdelenbestanden kan onbeperkt gebouwd worden. Dat Anthony zich inmiddels een grote vaardigheid heeft eigen gemaakt bewijst hij met de tekeningen in dit nummer. Speciaal voor Meccano Nieuws heeft hij een model van de Kawasaki 1000 Highway Patrol virtueel nagebouwd. Het resultaat wordt hierbij volledig afgedrukt. Anthony, een geweldige prestatie!

Omdat deze bouwbeschrijving het grootste gedeelte van de beschikbare ruimte in beslag neemt, schuift alle andere kopij door naar het volgende nummer. Ook de slotaflevering van Co Stevens zijn tekeningen van de versnellingsbak van Piet van Bommel houdt u nog tegoe.

Na 11 afleveringen van Meccano Nieuws te hebben gemaakt is voor mij de tijd gekomen het stokje door te geven aan een opvolger. Bladerend door oude nummers is de lijst van leden die op eniger wijze hebben meegewerkt aan de tot stand koming van ons blad indrukwekkend lang. Alleen met deze inzet blijft het mogelijk een blad te maken.

Zonder anderen te kort te doen, wil ik Frits Willems hartelijk danken voor zijn vele bijdragen van de afgelopen jaren. Elk nummer slaagde hij er weer in van de buitenlandse bladen een samenvatting te maken. Hij heeft hiermee ongetwijfeld vele leden op het spoor gezet tot het maken van een bepaald model. Aangezien Frits heeft aangegeven hiermee te willen stoppen, zal de rubriek Buitenlandse Bladen in deze vorm in dit nummer voorlopig de laatste zijn.

De toekomst van Meccano Nieuws is momenteel onduidelijk. Tot nu toe heeft zich nog niemand gemeld die de functie van hoofdredacteur op zich wil nemen. Het is dus afwachten wanneer het volgende nummer zal verschijnen.

Rest mij jullie van harte uit te nodigen om 14 december naar Ulvenhout (bij Breda) te komen (zie inlegvel bij jubileum kado van september jl). Er hebben zich reeds meerdere exposanten met bijzondere modellen gemeld en ook zullen er handelaren met "oud en nieuw" aanwezig zijn. Voor belangstellenden met modellen is er nog plaats. Tot dan!

Willem Blauw

van de	secretaris
--------	------------

En dan ineens weet je het.....

De bijeenkomst op 28 september 2002 in Ede was een beetje bijzonder. Na een korte toespraak van de Voorzitter werd deze dag geopend met het starten van een fraaie door Frans van Boxtel gemaakte videocompilatie uit door de leden beschikbaar gesteld historisch materiaal. Frans had voor deze gelegenheid tevens hoogst persoonlijk gezorgd voor taartjes voorzien van het MGN-logo. We hebben vele blijken van waardering mogen ontvangen voor het jubileumcadeau. Het idee was van onze scheidende redacteur Willem Blauw die de voorbereiding en productiebegeleiding voor zijn rekening heeft genomen. De originele onderdelenkaart welke als basis heeft gediend voor het jubileumcadeau werd bereidwillig ter beschikking gesteld uit de fraaie Meccano verzameling van Henk Brouwer. Vanaf deze plaats wil het bestuur Frans, Willem en Henk nog eens nadrukkelijk bedanken voor hun medewerking en extra inzet. In dit Meccano Nieuws nemen we ook afscheid van de jarenlange bijdragen van Frits Willems. Na 10 jaar werkzaam te zijn geweest voor het Meccano Gilde Nederland (eerst als hoofdredacteur en daarna de rubriek Buitenlandse Bladen) acht hij de tijd gekomen om het wat rustiger aan te gaan doen. Hoe jammer wij dat ook vinden we kunnen er alle begrip voor opbrengen. Bedankt Frits!

Als u deze Meccano Nieuws leest, dient u zich te realiseren dat het de laatste is welke door Willem Blauw is geproduceerd. Onder zijn leiding en vakmanschap is het Meccano Nieuws uitgegroeid tot een prachtig blad dat ook internationaal grote waardering krijgt en waar we als club trots op mogen zijn. Op het moment van schrijven (9 november 2002) zijn we echter nog steeds niet "overspoeld" door enthousiaste leden die deze schone taak over willen nemen. Het kan dus zijn dat het volgende Meccano Nieuws voorlopig niet of met een grote vertraging of wellicht zelfs in een andere vorm in uw brievenbus glijdt. Dat is jammer. Naast de gemeenschappelijke interesse in de Meccanohobby vormen bijeenkomsten zoals in Ede, Leek, Benthuizen, Kerk Avezaath, Vogelenzang, Mechelen en (nieuw

dit jaar) in Breda een waardevolle functie in het contact tussen de leden - al dan niet met modellen - de moeite nemen om deze bijeenkomsten te bezoeken. Maar andere leden willen ook graag op de hoogte blijven van het club- en Meccanogebeuren en daarin nu vervult het Meccano Nieuws binnen het Meccano Gilde Nederland een rol die zich zeer wel laat vergelijken met die van de boutjes en moertjes in een Meccano model. Zonder deze twee simpele onderdelen is immers geen model denkbaar. Misschien dat de vergelijking iets te rigouzeus is maar de relevantie zal de meeste leden toch wel duidelijk zijn.

Ik wijs ook nog maar even op het vacant komen van mijn functie in maart volgend jaar. Tot op de dag van de jaarvergadering in maart 2003 kan er nog "gesolliciteerd" worden. **Heel belangrijk dus en nu niet denken dat het zich allemaal wel vanzelf zal oplossen!** Desgevraagd heeft niemand (voldoende) tijd, of (voldoende) verstand van computers en/of redactiewerk of kan geen "stukkie" schrijven of heeft onvoldoende administratieve capaciteiten en inzicht of..... tja de uitvluchten zijn talrijk (en nooit eens origineel) om alsjeblijft maar niet te worden betrokken in het reilen en zeilen van het Meccano Gilde Nederland. **Maar zonder de inspanning van anderen gaat het echt niet!** Denk er dus nog eens goed over na zo tijdens de komende kerstborrels en diners en dan is er misschien wel iemand die het ineens weet.....

Ik word:

- of Redacteur van het Meccano Nieuws
- of Secretaris van het Meccano Gilde Nederland!
- of gaat de rubriek buitenlandse bladen in het Meccano Nieuws verzorgen!

*) aankruisen wat van toepassing is

Op naar het 25 jarig jubileum!
Ik wens jullie goede feestdagen.

Kees

van de	penningmeester
--------	----------------

Het nieuwe verenigingsjaar 2003 van ons Gilde is aanstaande. Om die reden verzoek ik u thans de door u bij vooruitbetaling verschuldigde contributie te voldoen. Dit kan middels de acceptgiro die u in dit nummer van Meccano

Nieuws aantreft.

Graag de feitelijke betaling vóór de op de acceptgiro aangegeven datum [tenzij u zich nog als lid zou afmelden vóór deze datum]. Misschien kunt u de betaling nu eerst regelen!? Gebruik s.v.p. deze acceptgiro, want hierop staan alle gegevens die van u bij mij als penningmeester bekend zijn. U kunt deze gegevens zonodig corrigeren en ik kan uw contributiebetaling vlotter administreren. U verlicht daarmee mijn taak behoorlijk.

Treft u de acceptgiro onverhoopt niet aan, wilt u dan zelf een overschrijving realiseren?

Mocht rechts bovenaan bij 'Tel.:' een '?' staan, wilt u dan -uitsluitend t.b.v. het bestuur- alsnog uw telefoonnummer vermelden?

Deze zal verder niet worden opgenomen in een volgende ledenlijst, tenzij u daarvoor (gelijktijdig) toestemming geeft.

Indien u tijdig betaalt dan kunt u volstaan met het door de ledenvergadering goedgekeurde contributiebedrag. Betaalt u -na een herinnering- te laat dan brengt dat voor mij extra werk en voor het Gilde extra kosten met zich mee. Deze kosten zullen aan u worden doorberekend! Overigens heeft het bestuur geen bezwaar tegen een extra gift overgemaakt op girorekening 5484519 van het Gilde dat u zo na aan het hart ligt! To our foreign members in Holland. Please use the in this issue enclosed 'acceptgiro' for paying your 2003 membership fees. You are requested to send it by return of post to the Postbank or your own Banking relation after placing your signature.

To our foreign members abroad: You are requested to ignore the 'acceptgiro' for paying. Just check the data printed only and inform me about corrections needed. For paying your subscription fee € 22 use our **International Banking Account Number: NL37PSTB000 5484519** or send an international Money Order for that amount. Alternatively you may send this amount in Euro banknotes. In case you prefer to send banknotes in your own currency, please be aware of the right countervalue and add another € 4 to cover exchange costs. In case you want to forward a normal cheque be aware to add € 10 [!] extra for bank costs. You are requested to do so within three weeks as this is easier for me and you will be sure

of continuation of your loved issues of Meccano Nieuws. Payment in advance for the years ahead is possible and saves transfer costs. Paying by Creditcard is not possible.

Aan onze leden in België

Als u problemen mocht ondervinden bij de betaling van uw contributie op één van de hierboven aangegeven manieren dan kunt u wellicht contact opnemen met een van uw Belgische medeleden en de betaling via hem realiseren.

Rest mij u toe te wensen dat de Kerstdagen u mogen geven wat u ervan verwacht en voorts dat 2003 voor u een productief Meccano-en/of Exacto-jaar wordt in goede gezondheid. Mocht u mij als penningmeester willen bereiken per email: LET OP!

Het email-adres is gewijzigd: zie de colofon.

Jan H. Schurink

van de

voorzitter

Begin oktober hebben Ans en ik Harry Peels in Maastricht bezocht. Harry is bouwer van vele kermis-modellen die allemaal zeer speciaal zijn, we hebben ze vaak mogen bewonderen tijdens tentoonstellingen of evenementen. Harry organiseerde jaren lang de bijeenkomsten in Maastricht. Wij troffen hem aan in een elektrische rolstoel in het verzorgingshuis. Als altijd was hij opgewekt en laat allen groeten van hem. Het is de bedoeling dat zijn kermis-modellen worden tentoongesteld in een museum. Zodra de naam bekend is zullen wij u op de hoogte brengen. De jubileum bijeenkomst in Ede in september kreeg een extra tintje door de taarten van Frans van Boxtel, alleen met het Meccano logo. Het zag er zeer feestelijk uit en was van een uitstekende smaak en kwaliteit. Frans had ook de ledenkaart weer bijgewerkt. De videofilm liet een groot aantal fragmenten van videofilms zien door meerdere leden gemaakt van modellen tijdens bijeenkomsten. Frans heeft deze aan elkaar gemonteerd tot een videofilm van enkele uren en is de moeite waard. Deze kan t.z.t. nabesteld worden, details volgen. Het idee van Willem Blauw om een onderdelenkaart in replica uit te geven is unaniem als zeer geslaagd ontvangen. De drukkerij die dit in opdracht verzorgde

heeft extra aandacht gegeven aan details zoals kleur en afwerking. Ook deze replica-onderdelenkaart kan worden nabesteld. Voor leden is de prijs 10 euro voor niet leden 15 euro exclusief verzendkosten. Bestellen via Ans Anink.

Bent u ook aan het bouwen ontwerpen of verbeteren van 'n model? Mijn Antwerpse Strauss brug begint vorm te krijgen. In het formaat spoor Een wordt deze brug toch weer omvangrijk, er zitten 'n paar leuke technische problemen in om op te lossen.

Bij Gerrit Venema zagen we een paar zeer interessante technische vindingen waar hij al meerdere jaren mee aan het stoeien is. Meer informatie hierover zal volgend jaar in het blad verschijnen.

Zoals u weet zoeken wij een redakteur om Willem Blauw op te volgen. Als u 'n idee heeft hieromtrent wilt u mij dan bellen. Dit geldt ook voor de opvolging van Kees Trommel onze secretaris.

Dan rest ons u en de uwen een goed nieuw Meccanojaar te wensen. Graag tot ziens op een van de bijeenkomsten.

Op 3 november 2002 overleed Ben Krom (geboren 1920). Ben was een enthousiast Meccano Bouwer en gewaardeerd lid van de Meccano club. Vele jaren was hij geregeld aanwezig met vaak interessante modellen. Wij wensen Bep en de familie veel sterkte toe. Namens de Meccano club hebben Ans en ik zondag de 17e afscheid genomen.

Gerad Anink

van de

Ledensecretaris

wij verwelkomen van harte de volgende nieuwe leden:

- 1140 F.J. Schijff
Paltrokmolen 78
2406 PJ Alphen a/d Rijn
0172 424634
- 1141 H. Kouwen
Weerterbos 78
2134 HM Hoofddorp
023 5615456
- 1142 R.H. Ruempol
Waterjuffer 2
3831 DS Leusden
033 4942747
- 1143 C.J.W. Mulder
Doenradestraat 42
4834 GE*04 Breda
076 5601310

- 1144 A. Vreeswijk
Kleine Woerdlaan 91
2671 AS Naaldwijk
0174 623851
- 1145 D. Hylkema
Noorderdracht 33
1696 AB Oost Blokker
0229 261260
- 1146 Y. Gietema
Hoornsediep 119
9297 GH Groningen
050 5261443
- 1147 Caspar Mol
117 Lyon Street
CA 94117 San Fransisco
U.S.A., California
- 1148 H. van Elswijk
Amstedijk zuid 110
1186 VH Amstelveen
0297 582776
- 1149 N.J.J. Dorst
Nijmansedijk 32
7025 EA Halle
0314 631626
- 198 A.H.J. van den Hoogen
Descartesstraat 28
6716 SJ Ede
0318 840439
- 1150 J.R.M. de Boer
Sterrenlaan 27
2743 LW Waddinxveen
0182 534967
- 1151a Robbert van Neijhof
Braamberg 158
2905 BJ Capelle a/d IJssel
026 3235088
- 1152 F.M.L. Berben
van der Hellaan 30
6824 HT Arnhem
026 3700097
- 1153a Mark van Doorne
Birdielaan 87
8241 AX Lelystad
0320 212823

Adres- en/of telefoon wijzigingen

- 943 C.W. van Voorst
Merelhof 141
2251 DC Voorschoten
071 5176670
- 743 B. Overgoor
L. van Deysselhof 3
4103 WK Culemborg
0345 548056

- 136 K. Jak
Fortuinlaan 4
1561 JD Krommenie
075 6213326
- 1138 H.C.F. van Lienden
Regentesselaan 21
2281 VB Rijswijk (ZH)
070 3997679
- 633 A. Olgers
Hofmark 222
1355 HS Almere
036 5216785
- 666 B.W.J. Polder
Schans, App. 14;
Postb. 126
7800 AC Emmen
- 227 P.J. Ploegmakers
Heideweg 62
7451 SL Holten
0548 368152
- 920 J.J. Brakenhoff
Beetslaan 22
2252 TT Voorschoten
071 5127210

- 915 Willem Blauw
Dorpsstraat 113
4851 CL Ulvenhout
076 5652522
- 940 J.J. Jaarsma
De Brink 60
2553 HA 's Gravenhage
- 727 J.F. Bergen
Hesselt van Dinterlaan 6
2641 DD Pijnacker
015 3640064

Bedankt

De volgende leden hebben het lidmaatschap van het MGN beëindigd.

- 1027 G.J. van Zutphen,
Vianen (ZH).
- 1097 J. Verloop, Rotterdam.
- 986a Dirk Lobbes, Haaften.
- 972a Michiel Beiler, Utrecht.
- 834 A. van Velthuijsen, Bunnik.
- 734 H.A. Hendriks,
Wageningen.
- 534 J.J.G.M. Govaarts, Zweeloo.

- 1053 T.H. Besseling,
Heerhugowaard.
- 780 D.P. de Graaf,
Burgh-Haamstede.
- 1073 J.W.H.H. Moezel,
Veenendaal.

Overleden

Wij ontvingen bericht van het overlijden van:

- 347 R. Dieters, Heiloo.
- 377 J. QuarrÉ, Sassenheim.
- 117 D.S. van der Kloet,
Bilthoven.
- 558 J.W.B. van der Avoort,
Reuver.
- 1119 P.H. v.d. Heem, Rotterdam.
- 288 J.A. Couturier, Bussum.
- 1057 J. Ploosma, Wintelre
- 265 B.N. Krom, Haarlem

Het bestuur van het MGN heeft de nabestaanden haar deelneming betuigd. Na al deze wijzigingen is het aantal leden van ons Meccano Gilde gekomen op 610

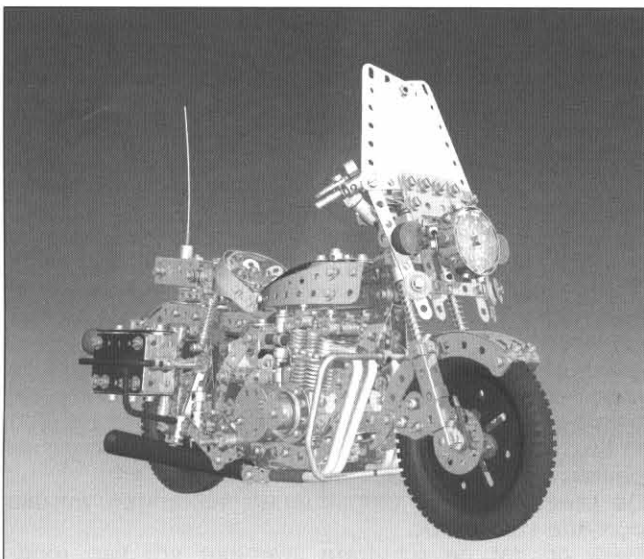
Kawasaki 1000P "Chips" motorfiets

Door Anthony en Christopher Els,
tekeningen in CAD door Anthony Els, vertaling Freek Dicke.

Het model is zowel een nostalgische reconstructie als een ingewikkelde oefening in CAD. Jaren geleden zaten mijn broer Christopher en ik aan de TV gekluisterd te kijken naar de serie California Highway Patrol (ChiPs).

In 1982 kreeg ik een plastic Revell bouw pakket van een 1000cc Kawasaki ChiPs motorfiets, dat ik goedschiks en kwaadschiks in elkaar lijmden. Uiteindelijk werd het een gemangeld en vervormd model, zoals dat wel vaker gaat met kinderspeelgoed.

Zo rond 1987 besloten mijn broer en ik een Meccanoversie te bouwen gebaseerd op de plastic overblijfselen van het bouw pakket. We hebben die overblijfselen overigens nog steeds. Op dat moment werden sommige Meccano-onderdelen letterlijk met touwtjes bij elkaar gehouden door een tekort aan onderdelen en handigheid. Ondanks dat kregen we positief commentaar toen we het model presenteerden op een van de eerste Meccanobijeenkomsten van de Johannesburg Meccano Hobbyist in Johannesburg.



Daarna, in 1994, onderging het model een vernieuwing voor de Rand Easter Show.

Vroeg in 2000 experimenteerde ik met het tekenen van onderdelen in het programma Pro Desktop. Onder de eerste onderdelen die ik tekende waren die van de motorfiets en niet lang daarna boekte ik goede vooruitgang met de voorvering.

Helaas sneeuwde het project onder door andere interesses, maar ik wist dat ik het uiteindelijk zou voltooien.

In 2000 had ik al verschillende Meccano CAD projecten voltooid, maar de motorfiets bleef onaf. Tot nu.

De echte motorfiets

De Kawasaki politiemotor werd over de hele wereld tot een legende gemaakt door de TV serie.

Een onbedoelde en uitmuntende marketing stunt. Het is het model van de veelgezochte versie uit 1981. De politiemotor wijkt af van de "burgerversie" door de goed zichtbare achterop gemonteerde radio, de

lichten, sirene, kleur, enz..... Onzichtbaar zijn de verbeteringen aan de motor: van grotere poorten en zuigers tot gepolijste inlaten (er wordt gezegd dat de machine opgevoerd werd tot 1200cc, maar dat is waarschijnlijk publiek geheim). In hun tijd waren het bloedsnelle machines.

Veel van deze motoren worden vandaag de dag nog gebruikt en zijn peperdure verzamelobjecten. Er bestaan verschillende clubs in streken waar men, verkleed als agent, door de omgeving rijdt.

Het model

Een MO MkII (of III) brengt het vermogen via een ketting over naar het achterwiel. Vering rondom, compleet met werkende schijfremmen voor en achter maken het geheel zeer realistisch, maar vormen meer dan een goede poging dan dat ze echt goed remmen. Het vlakke windscherm is afwijkend ten opzichte van de vertrouwde gebogen exemplaren op latere politiemotoren.

Ik heb een aantal nieuwere franse onderdelen toegevoegd en een paar smalle fishplates van Exacto voor een betere detaillering.

Het geheel is in componenten gebouwd die later aan elkaar gemonteerd worden.

Veel van de kenmerken van het model zijn een benadering van die van de echte machine. Zo is bijvoorbeeld het chassis iets hoger dan nodig als gevolg van de stripconstructie. De schuine hoek van de motor is iets te groot en de kromming van de remmen is niet zo vloeiend als op de echte machine, enz...

We moeten wel bedenken dat het model gebouwd is toen we 12 à 15 jaar oud waren, en ons gevoel voor schaal en bouwen nog wat ontwikkeling nodig had. Tegenwoordig zouden we veel dingen anders doen.

Het is echter niet gezegd dat het een slecht model is! Er is wel ruimte voor experimenten en verbetering door bouwers:

6

Het originele model had een (enigszins gammele) 2-versnellingsbak, bediend door een handle op een geschikte plaats (niet aanwezig in dit ontwerp). De gashandle was verbonden met een potentiometer die de motor liet versnellen als de handle verdraaid werd. Tegelijkertijd loopt via een kabel de toerenteller (een draad bevestigd achter de kop van een schroef) verhoudingsgewijs op. Eveneens gammel en ook niet in dit model.

Ik veronderstel dat als je echt onverzettelijk bent het mogelijk is het gehele frame te maken van 4mm draad, hetgeen veel meer in verhouding is. Misschien dat ik er nog eens een CAD-versie van maak.

Het is ook mogelijk het model uit te rusten met de toepasselijke geluidseffecten van een van de afstandbedieningen uit de IR-kit. Heb je die niet, dan kan het ook met een goede geluidsopname. In een toekomstig artikel zal ik een compact doe-het-zelf-schema presenteren waarmee 30 seconden geluid kan worden opgenomen en afgespeeld.

Passende LEDs kunnen gemonteerd worden in de moderne plastic onderdelen en dienen als koplampen van de motorfiets.

De batterijen kunnen weggestopt worden in de zadeltassen en in de radio.

Voor tentoonstellingsdoeleinden kan het geheel op een plaat gezet worden zodat de wielen vrij kunnen draaien. De lijst met verbeteringen groeit en groeit.

Het tekenen in CAD

De grootste uitdaging van het tekenen van het model was niet het tekenen van de gebogen strips, maar om ze op de goede plaats te krijgen. In de ware zin van het woord, het model is "herbouwd" in CAD vanaf foto's met gebruikmaking van "parametric modeling constraints" en interactieve componenten om er zeker van te zijn dat alles precies past.

Bijvoorbeeld de breedte van het chassis hangt af van de breedte van de motor die weer afhankelijk is van de hoek van de voorvork van de motorfiets.

In plaats van alles te berekenen en alle afmetingen te bepalen, is het eenvoudiger het frame en de motor onafhankelijk van elkaar te construeren en het geheel interactief in elkaar te laten passen. Toegegeven, de gebogen strips zijn exclusief en geen aangepaste vlakke strips, maar Pro Desktop is één van de handvol gratis programma's dat in staat is onderdelen op deze manier aan te passen.

Bekijk bijvoorbeeld de gekromde 3,5" strip op de brandstoftank.

Presenteren is een mix van vergrote tekeningen, montage volgorde, genummerde onderdelen en een veelvoud aan afbeeldingen van geheel gemonteerde modules. Ik heb niet vastgehouden aan een bepaalde stijl van presenteren omdat dat nodeloos ingewikkeld zou worden.

Pro Desktop onderdelen zijn nog niet on-line beschikbaar. Misschien binnenkort.

Algemene constructie opmerkingen

Ik heb geprobeerd te vermijden wat de Zuid-Afrikanen "jippos" noemen (maak-n-plans).

Alle in het model gebruikte onderdelen zijn standaard onderdelen en het model kan inderdaad zo gebouwd worden als getoond.

Er zijn geen waarschuwingen vooraf voor bijvoorbeeld gaten die gedurende de bouw open moeten blijven. Blijf goed opletten bij elke stap, dat voorkomt frustratie vanwege het verwijderen van bouten om modules passend te krijgen.

Het volgende klinkt heel logisch, maar het is belangrijk het te melden. De juiste afstand tussen de twee helften van het frame is bepaald door de volgende punten: De 1" dubbele hoekstukken aan de achterzijde, de schroef-as (81) van het achterwiel, de carburateur, de stuurkolom en de voorste ophangpunten van de motor. Alle ander punten volgen hieruit.

Zonder twijfel zult u klagen over de manier waarop het frame is geconstrueerd! Er zit totaal geen stijfheid in. Probeer tijdens het bouwen de bovenste 3,5" strips parallel te houden met de onderste 2" strips. Zet alles "hand"vast aan het frame. Pas goed vastzetten als alle modules gemonteerd en afgesteld zijn.

De voor-vering wordt geborgd door een draad die om een bout gewikkeld is die in een kraag (59) aan beide zijden van de stuurkolom zit. De draad loopt aan beide zijden naar beneden door de spiebaan (van de as met spiebaan), loopt vrij onder een spie-bout (231) in het getapte gat van een koppeling en is gebogen over de rand (en vormt een kleine bal van draad). Deze bal wordt geborgd door de spie-bout en de spanning blijft in tact. Als het mechanisme te strak staat kunnen de bouten iets losser gezet worden.

De meeste kragen (59) kunnen vervangen worden door die van plastic.

Merk op dat de schijfrem linksvoor vrij kan rond-draaien. Deze kan aan het voorwiel worden gelijmd of gesoldeerd.

Details zoals de sirene (bevestigd aan de rechterzijde van de valbeugel), de standaard, bougiekabels, verlichting, motorbediening etc. kunnen naar gelang de smaak en verbeelding van de bouwer worden aangepast en verbeterd.

Enkele bouwgegevens op de computer

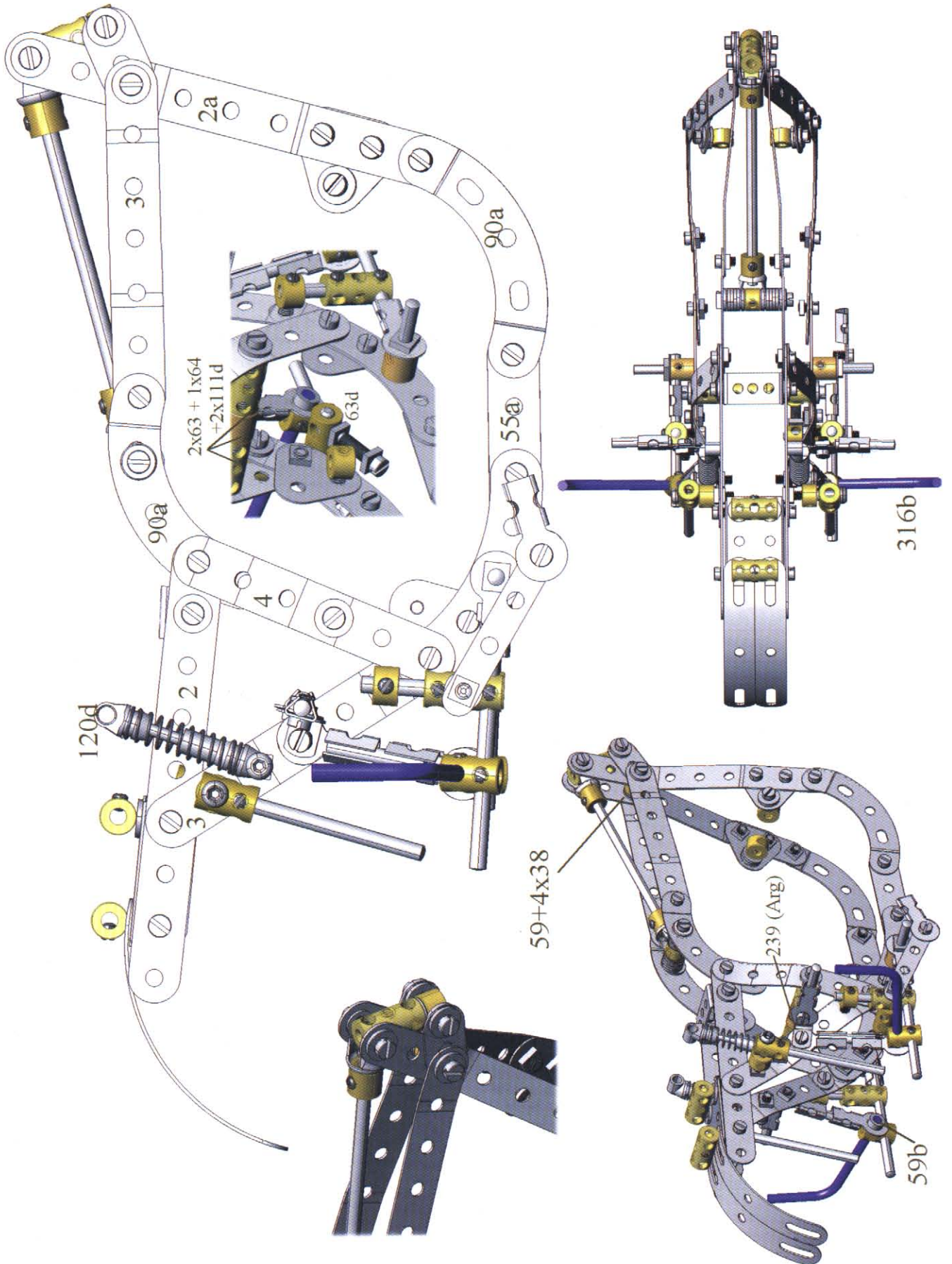
- Werkelijke constructietijd (echte onderdelen): 200 uur
- Computer constructietijd (zonder presentatie): 100 uur op een AMD Duron 600 Mhz PC, 200 Mb RAM, geen 3D-G1kaart

- CAD Programma: Pro/Desktop 2001
- Meeste schroeven, moeren, bouten en dwarsgaten zijn van schroefdraad voorzien
- Benodigde tijd het model af te tasten (laseren): 35 minuten
- Grootte wisselfile tijdens het overzetten: 4,5 Gb
- Afbeeldingen bewerken/presentatie: Multiple layer format beeldomzetting naar Paintshop Pro.
- Geëxporteerd naar ultrahoge resolutie bitmap.
- De verschillende modelfiles gebruiken 30Mb ruimte van de harde schijf. Als de files van de afzonderlijke onderdelen meegeteld worden is dit ongeveer 130 Mb.

Benodigde onderdelen Kawasaki 1000P motorfiets

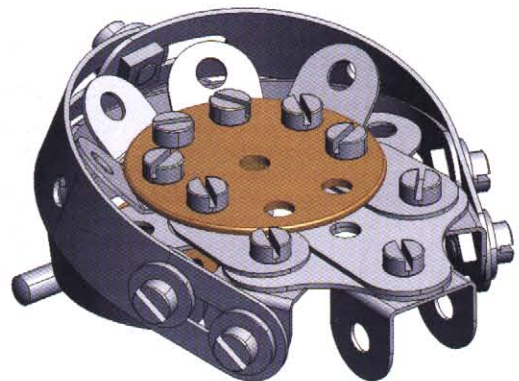
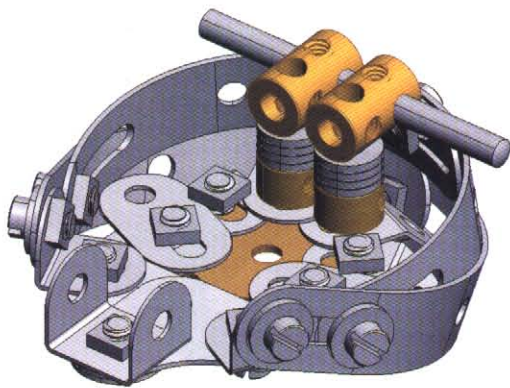
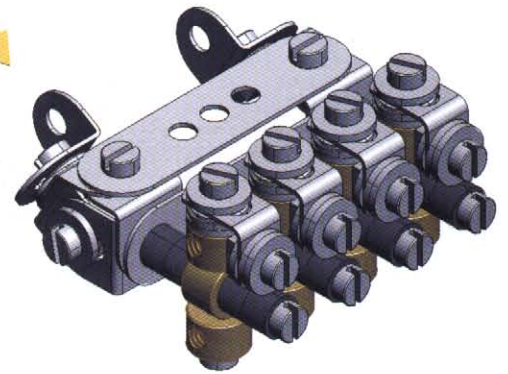
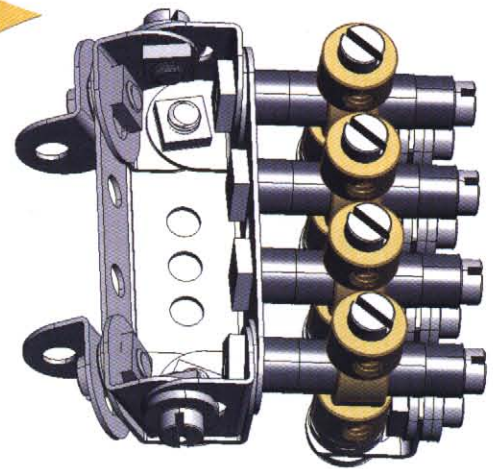
2	1	24	3	63d	15	115a	3	230	4
2a	4	24a	11	63e	2	116a	6	235	14
3	13	25	1	64	10	120b	3	235a	2
4	2	32	1	69a	8	120d	2	235b	4
5	33	37h	2	69b	72	120DR	2	235c	3
6	6	37a (hex)	10	77	11	133a	6	235g	9
6a	11	37a	375	81	6	140y	6	235h	2
10	38	37b	285	89a	2	142b	2	237	5
11	1	38	276	90	6	142n	2	239	12
12	35	38b	47	90a	4	147c	7	254	1
12b	6	38c	14	95a	1	147d	3	260g	4
12c	25	38d	9	96a	1	147f	8	550	6
14a	2	41	1	103f	4	161	4	561	161
16	1	48	1	103g	8	163	1	770	1
16a	2	48e	1	103h	1	164	1	806b	10
17	9	51b	8	103m	18	179	3	940 (kort)	2
18a	3	51f	1	111	18	187q	2	940 (lang)	2
18b	9	55a	2	111a	44	193b	2	4717 (silicone)	4
19b	2	59	60	111c	12	194	6	J100	4
22a	5	59b	6	114	4	194e	2	J101	4
23	2	62	6	111d	9	212	14		
23b	2	63	19	115	2	215	10		

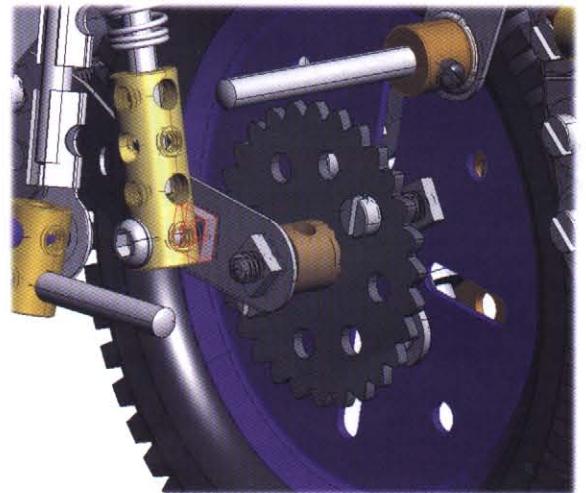
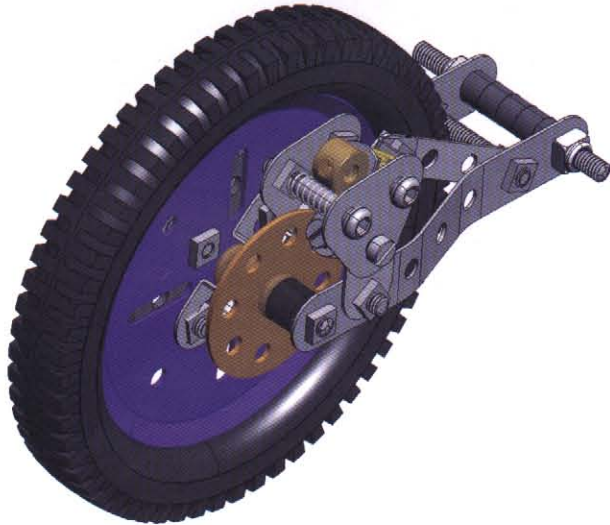
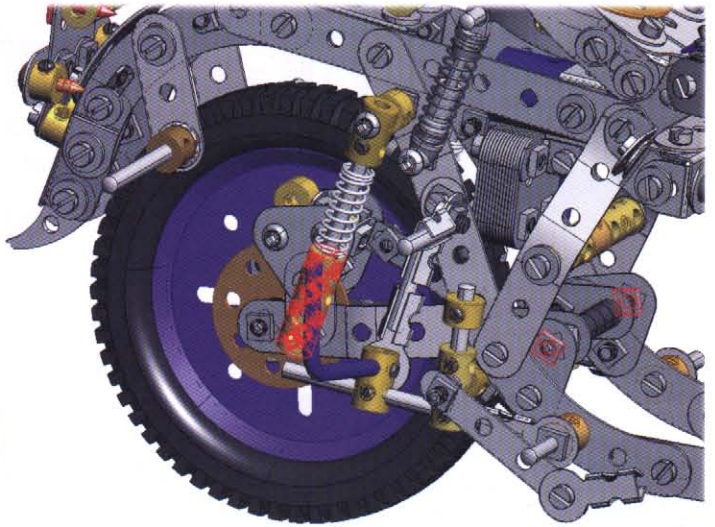
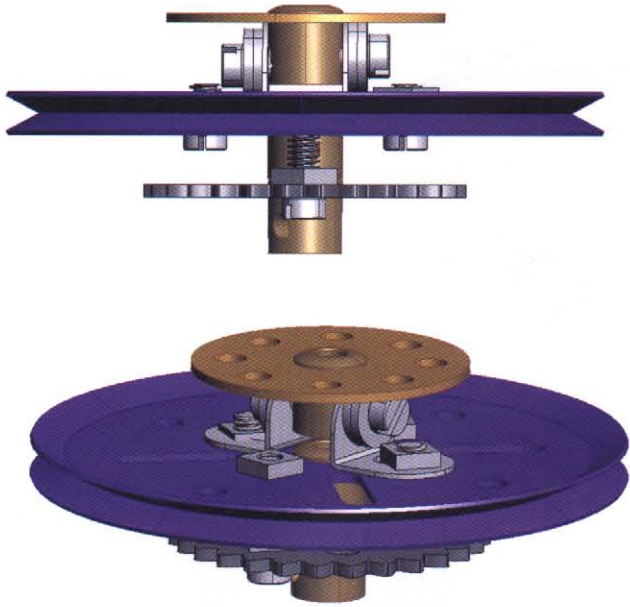
8



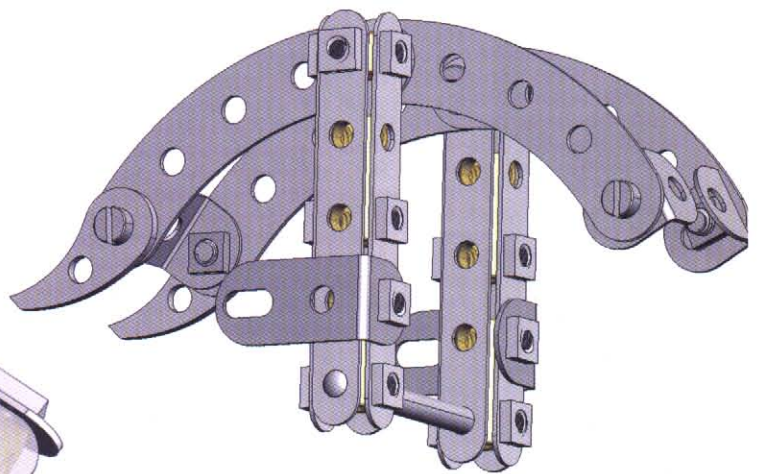


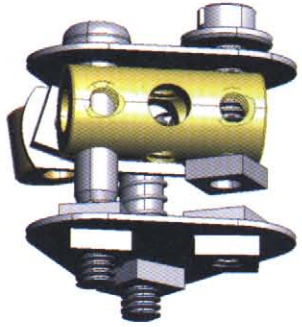
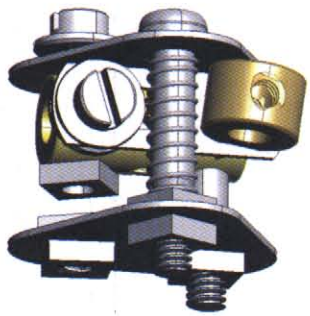
14x103L 239 (Arg)



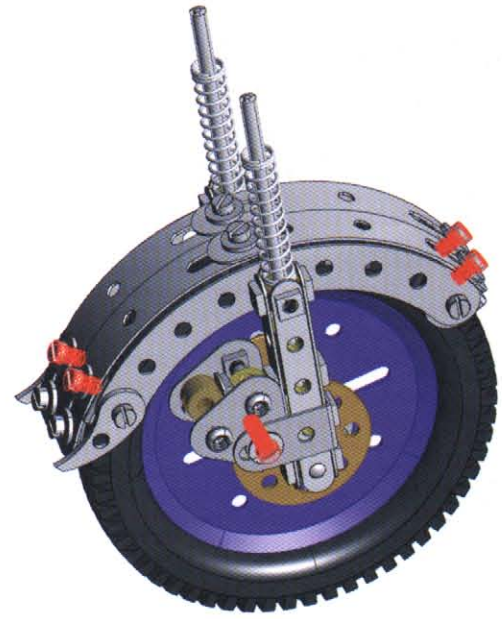
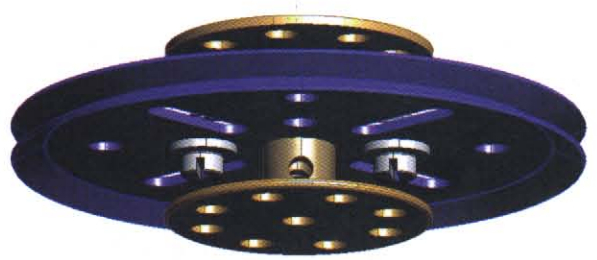
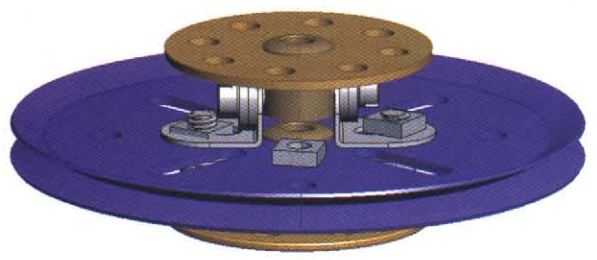


x2 (spiegelbeeld)

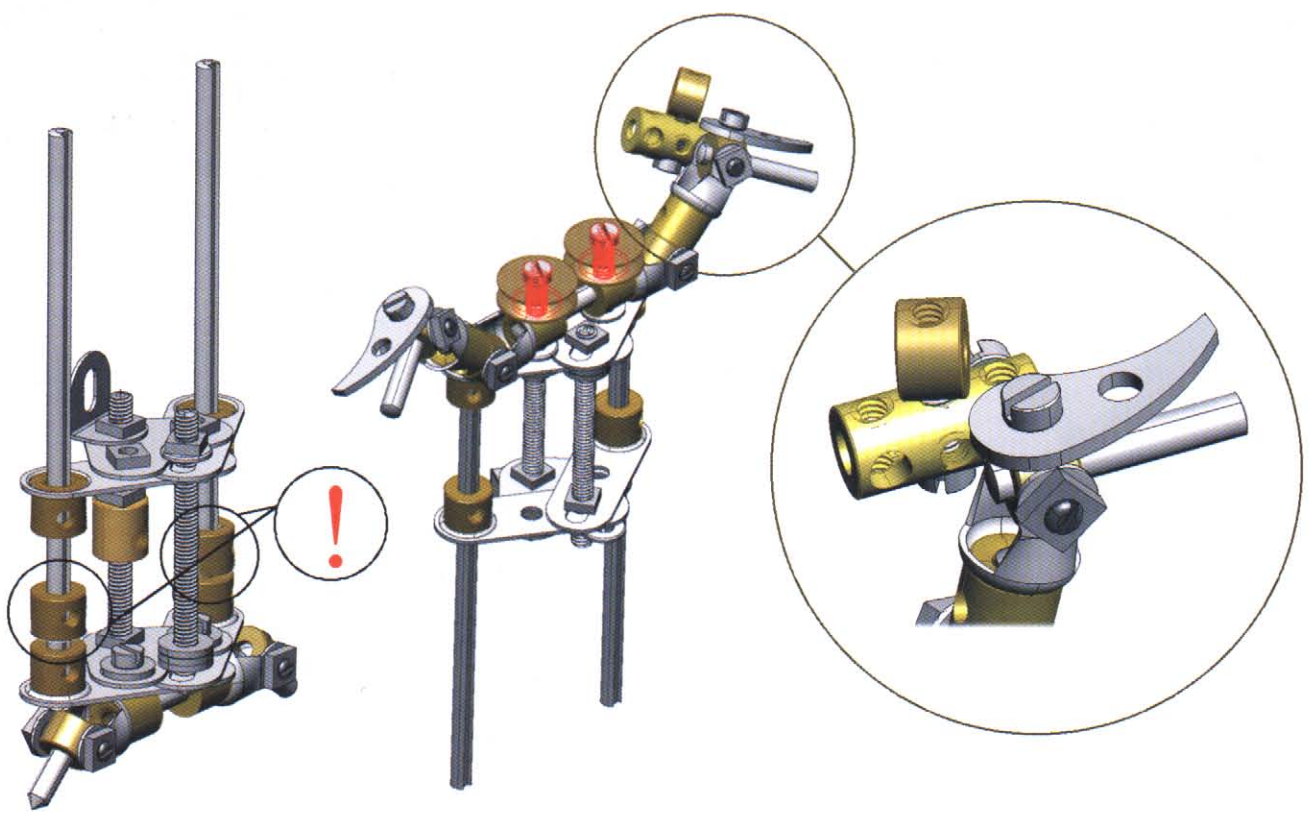


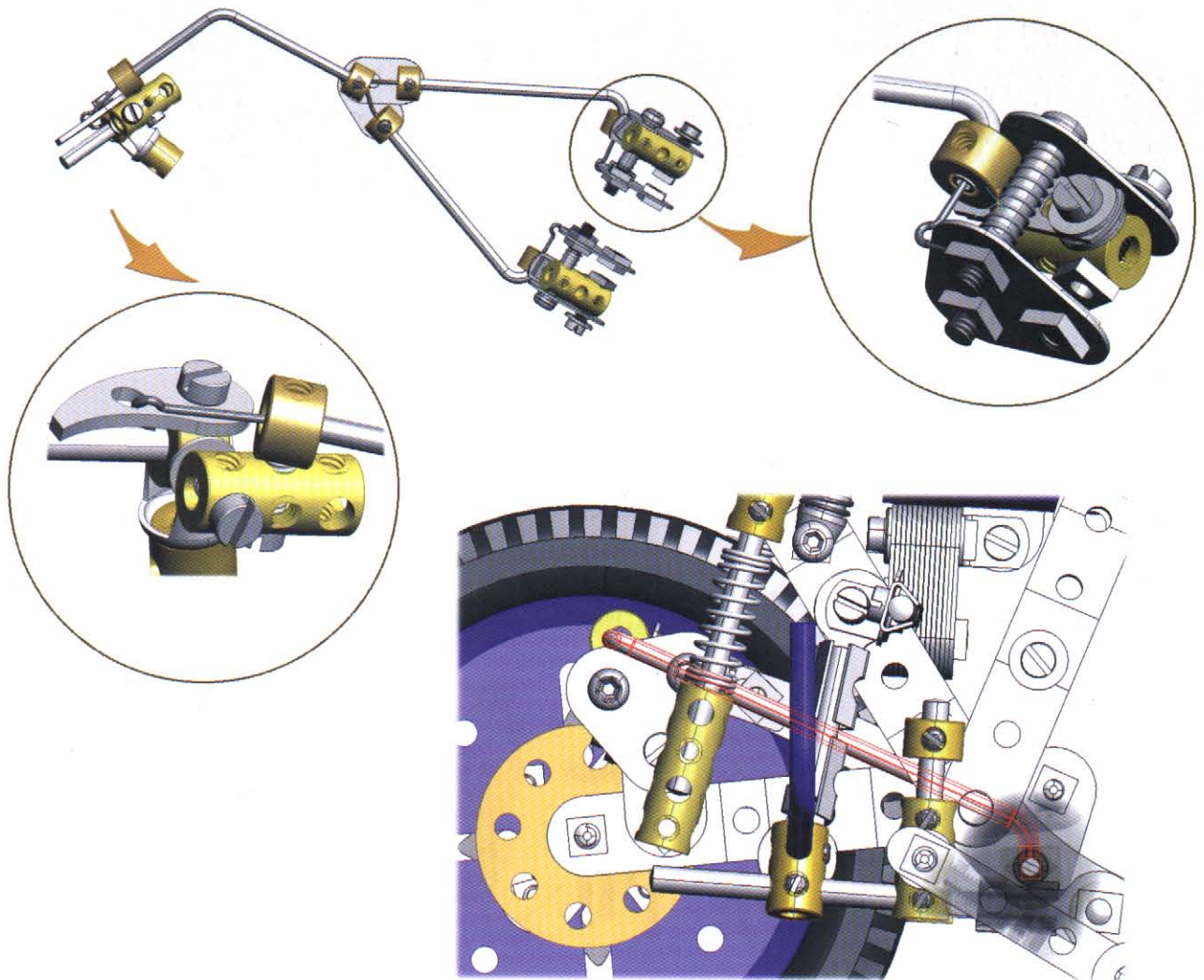
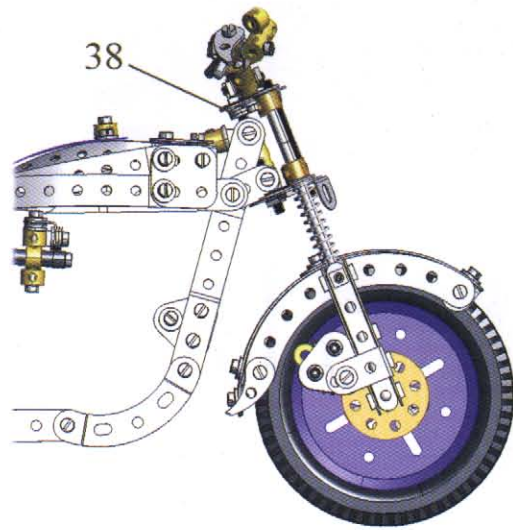
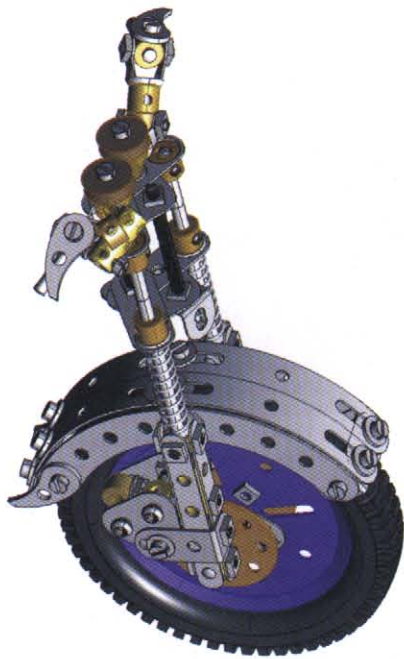


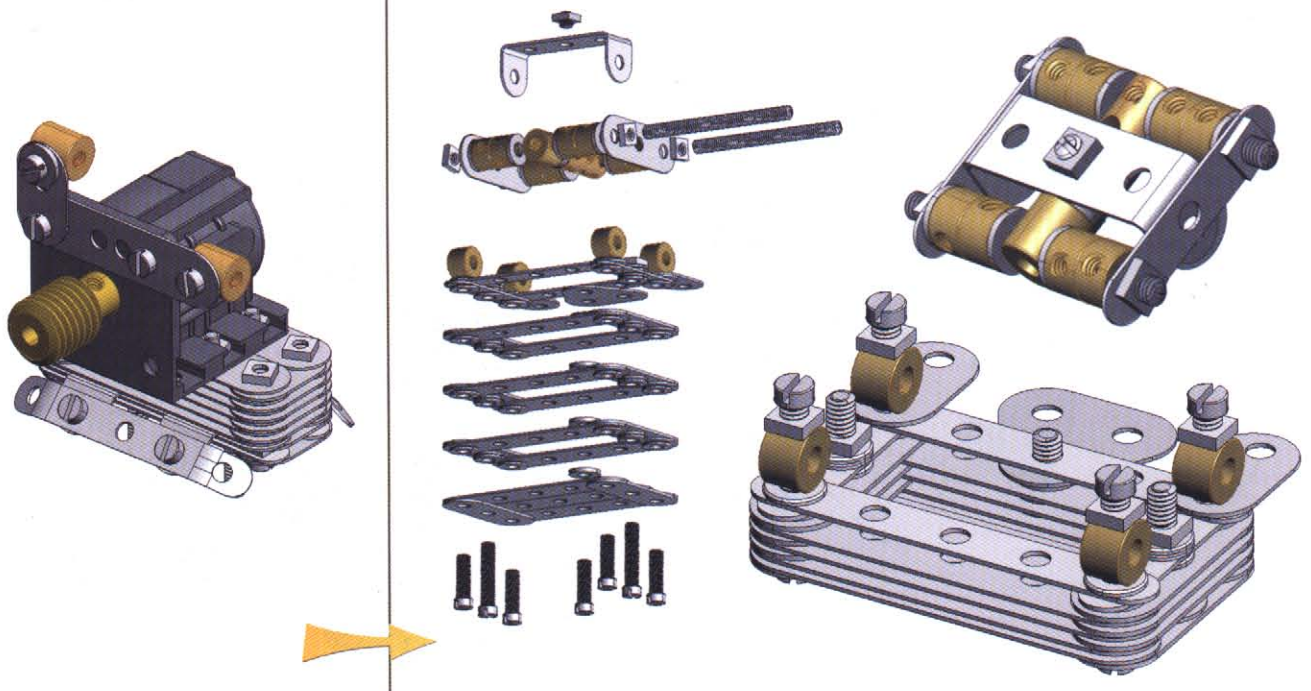
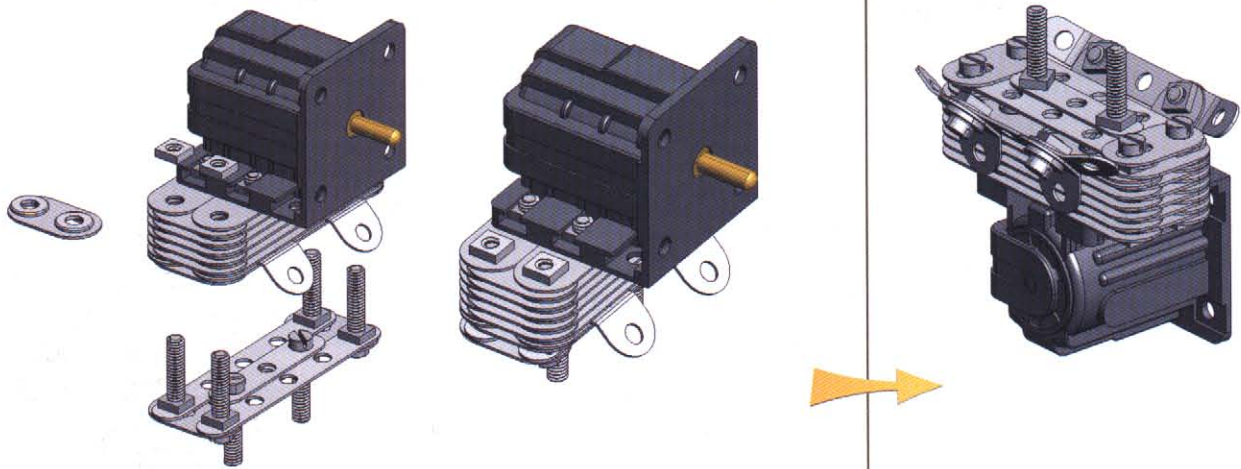
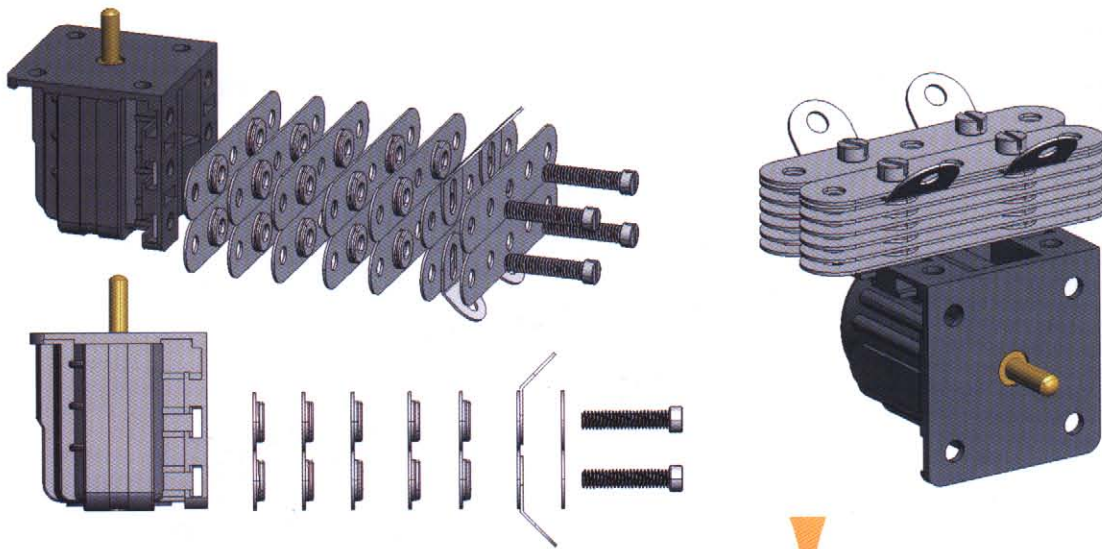
x2 (spiegelbeeld)

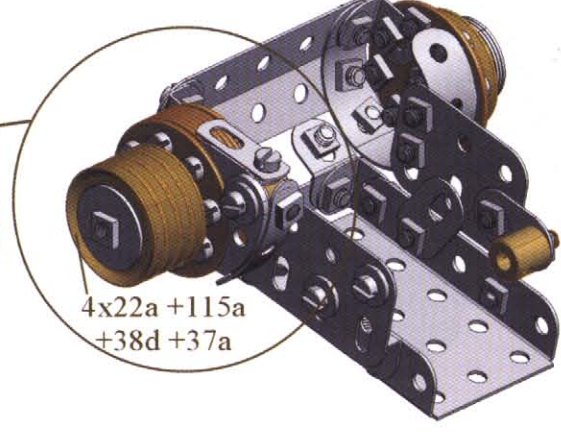
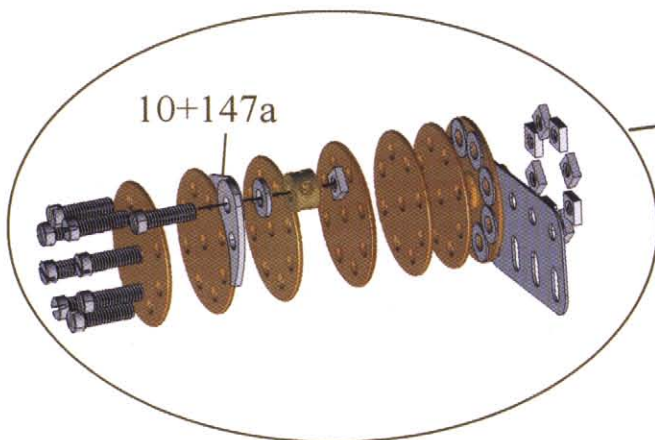
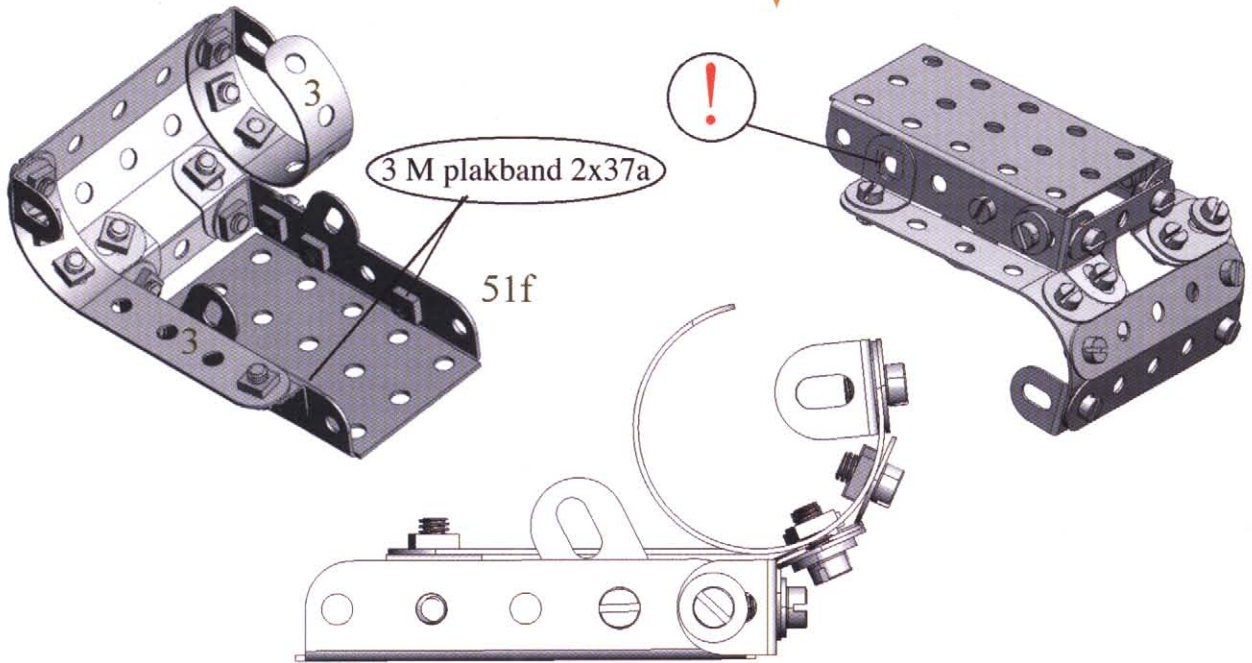
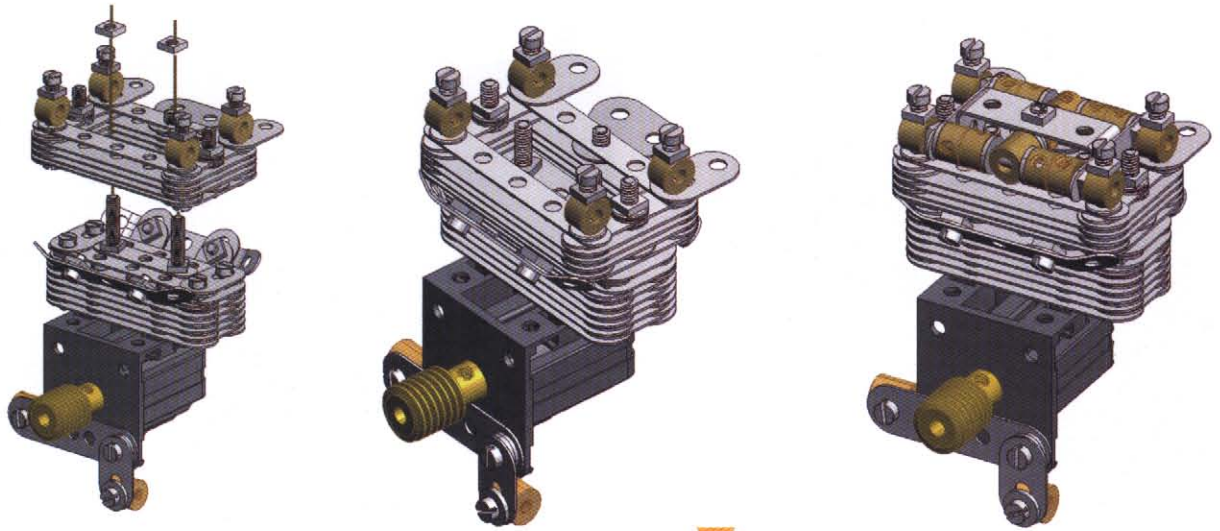


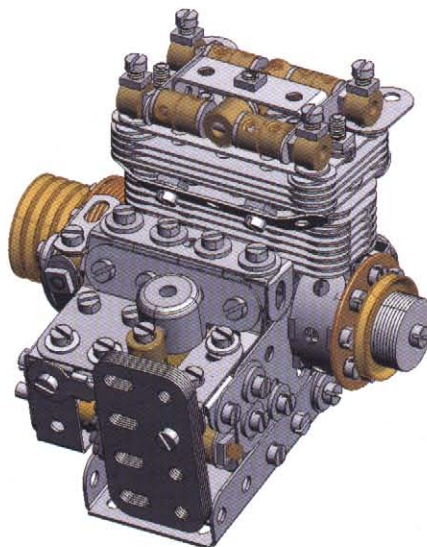
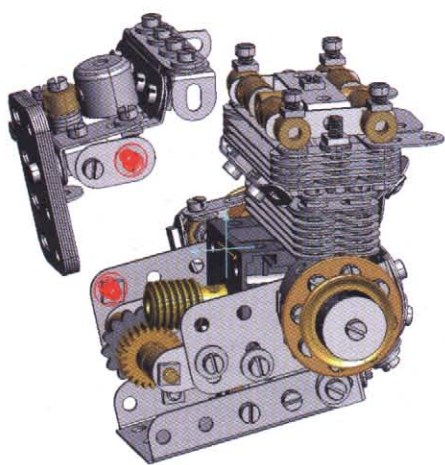
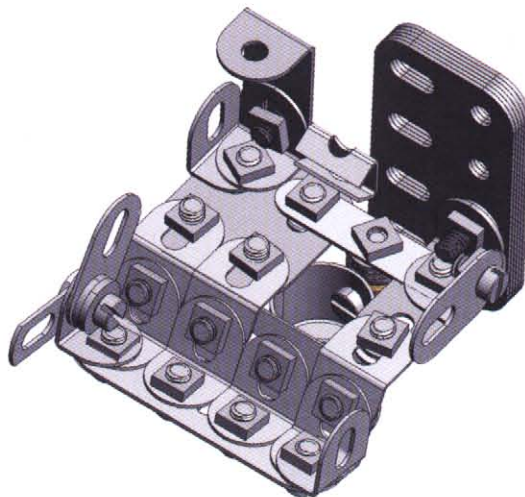
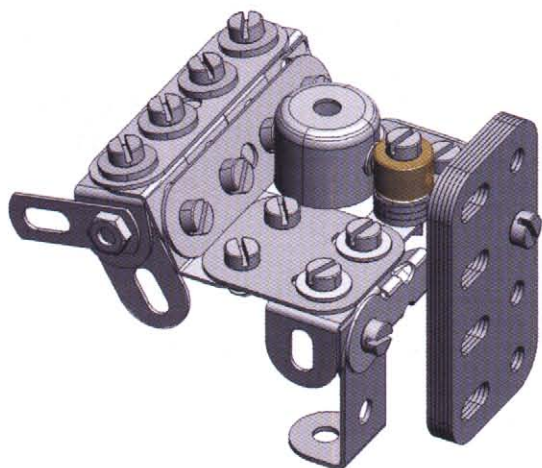
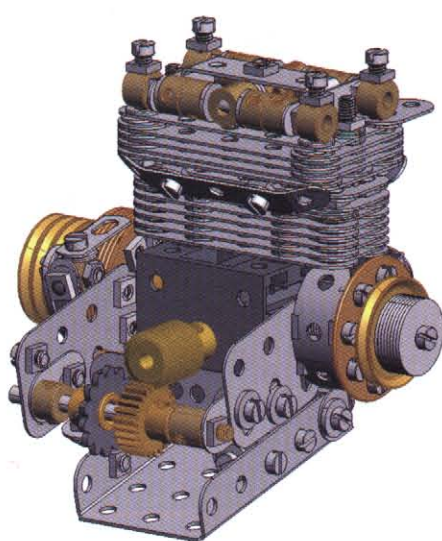
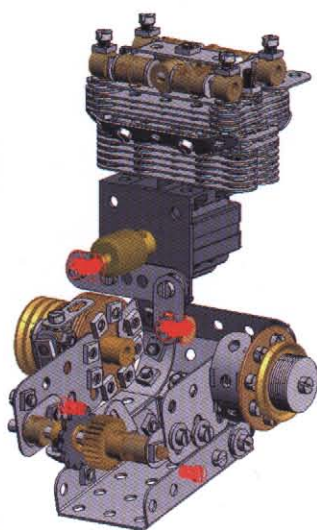
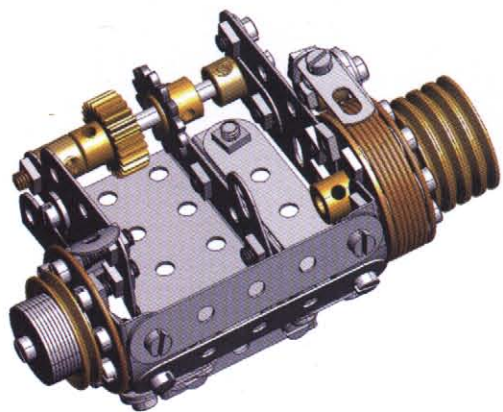
12

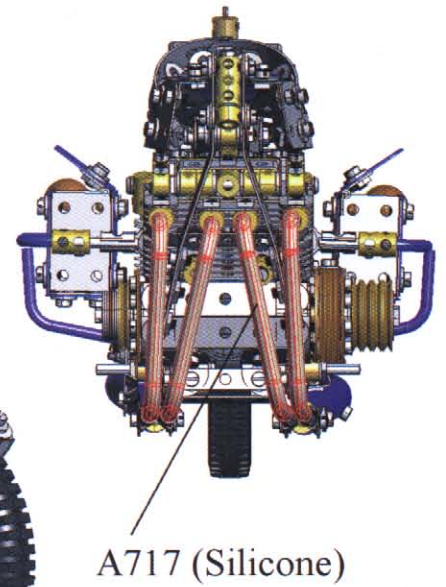
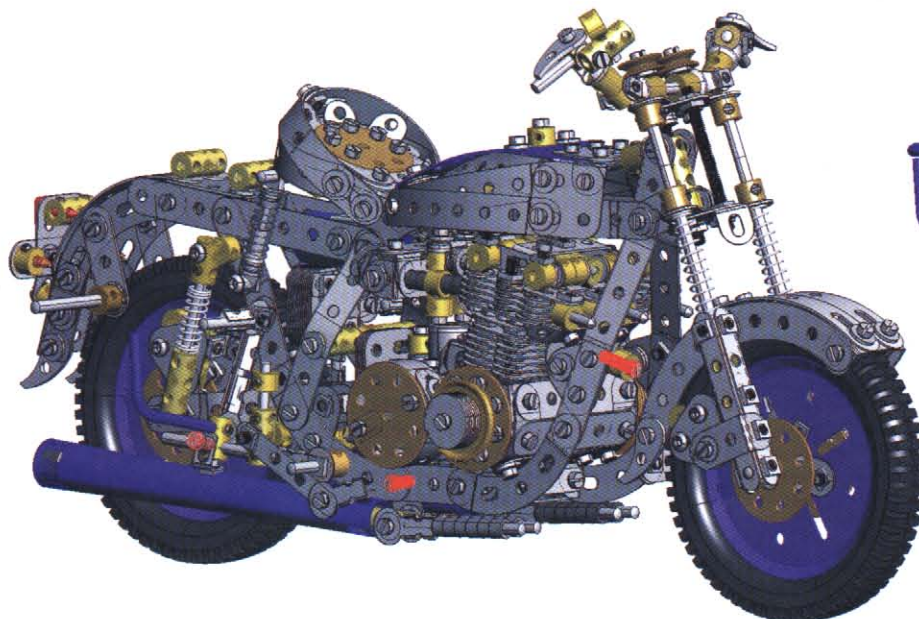
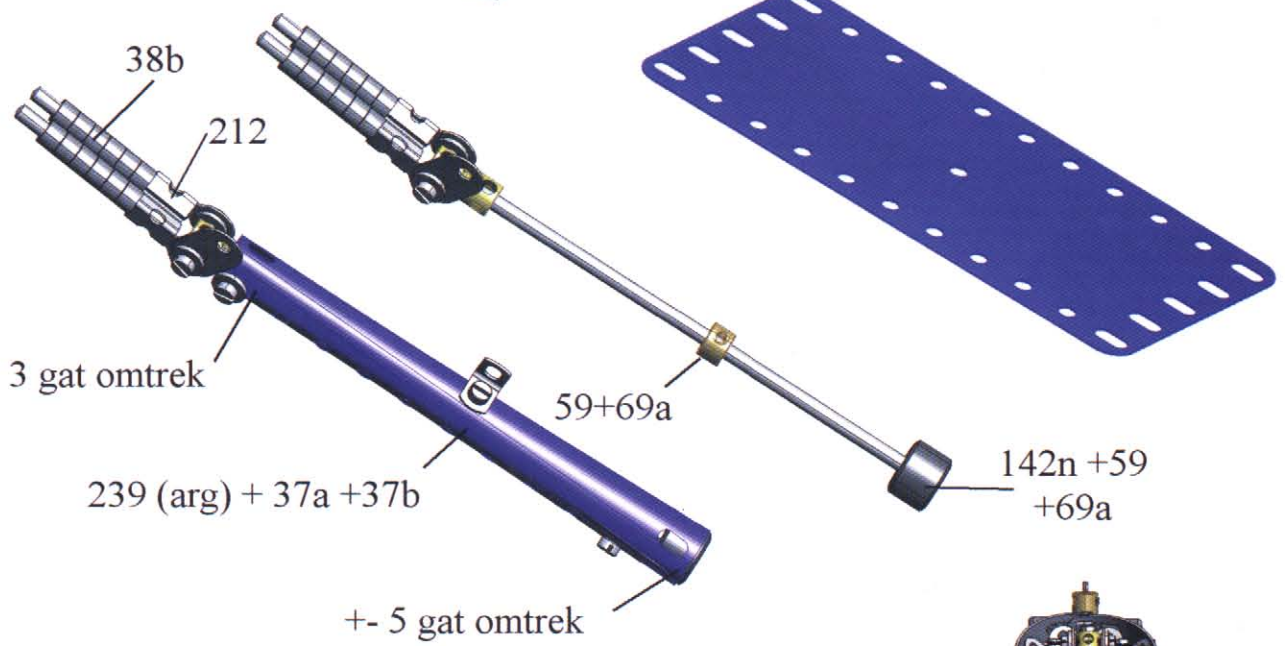
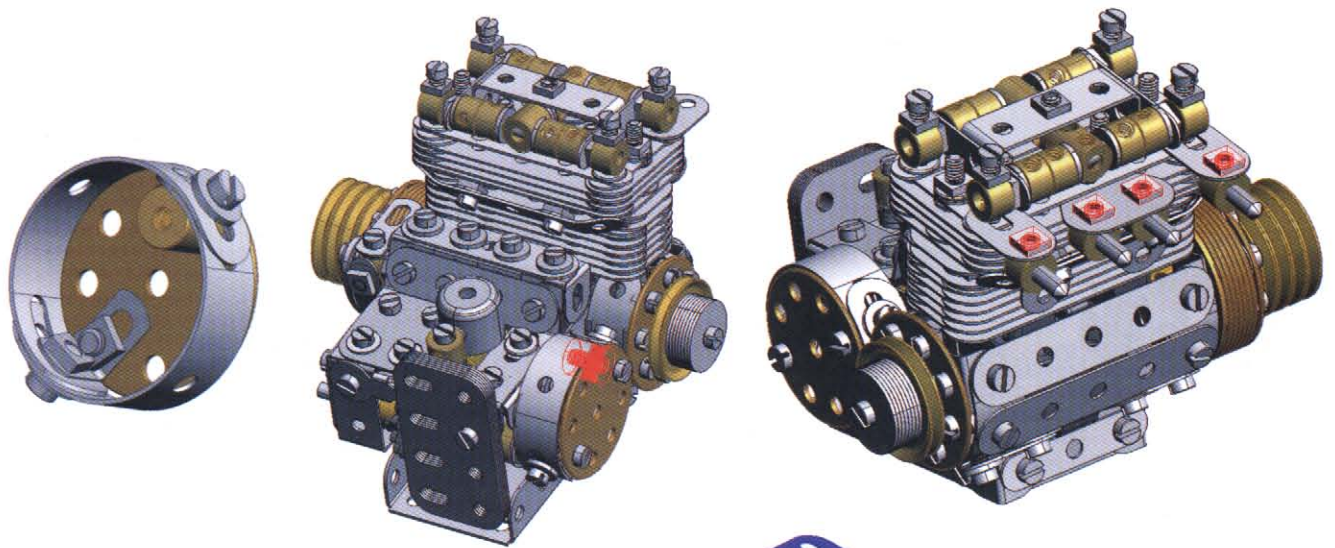


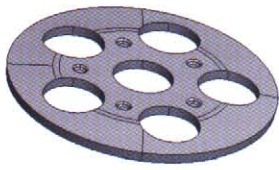
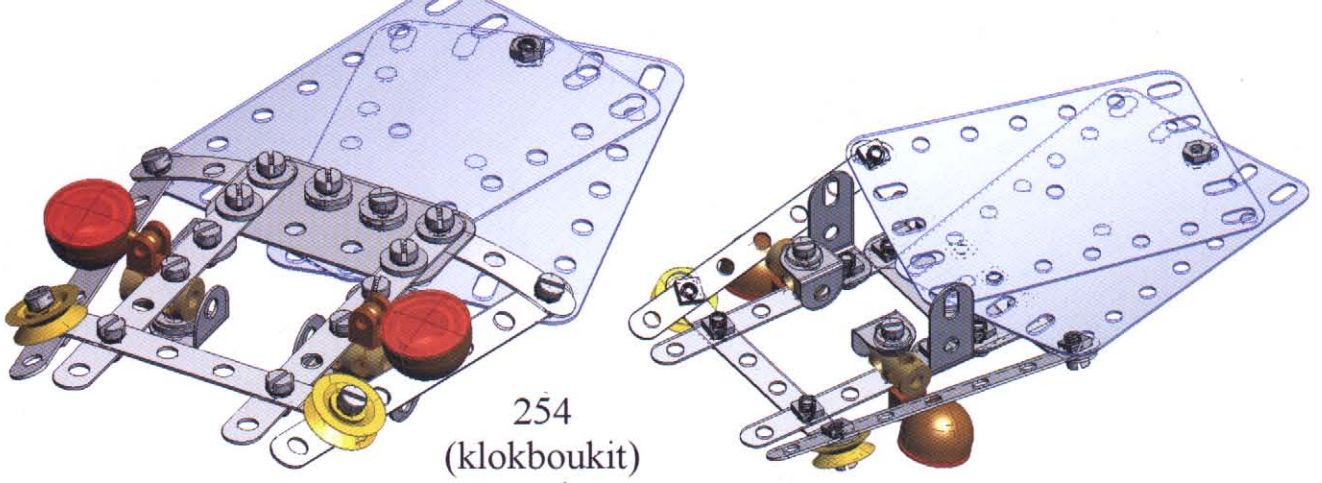




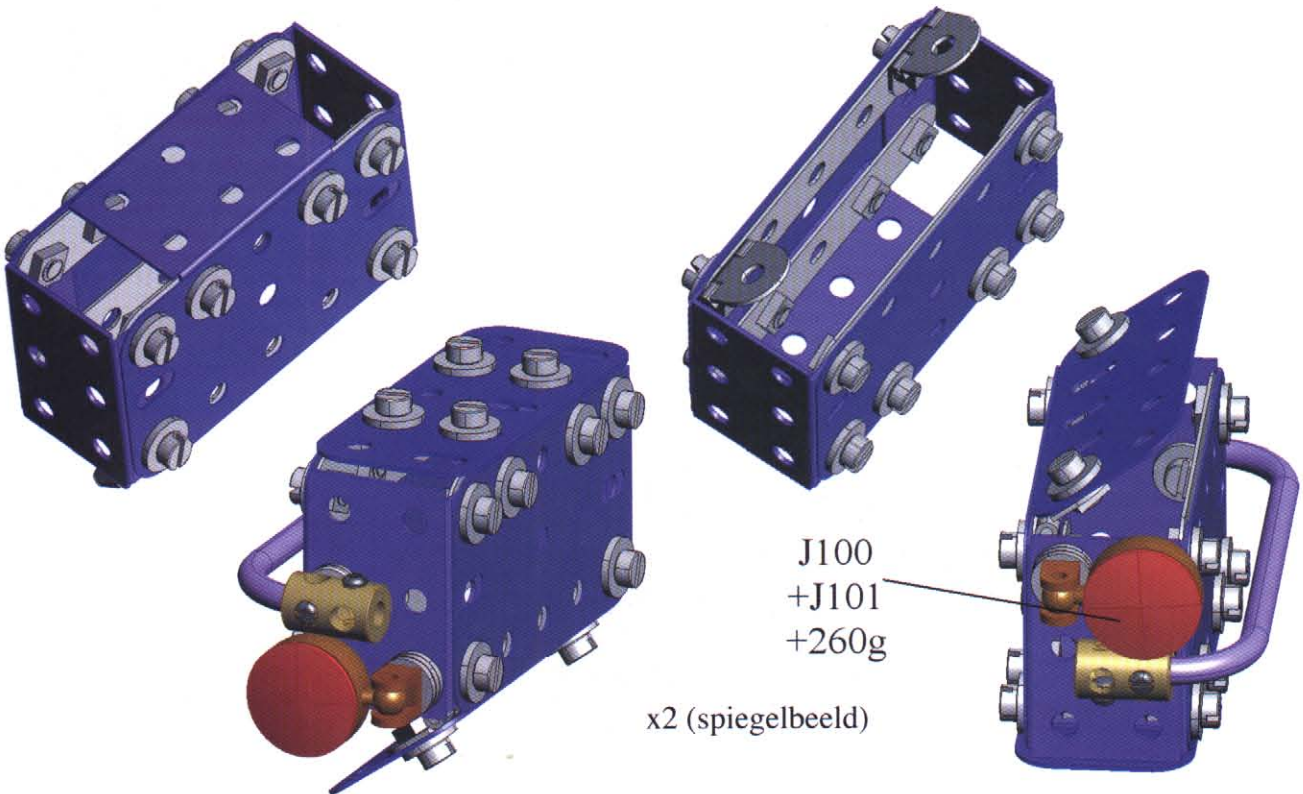
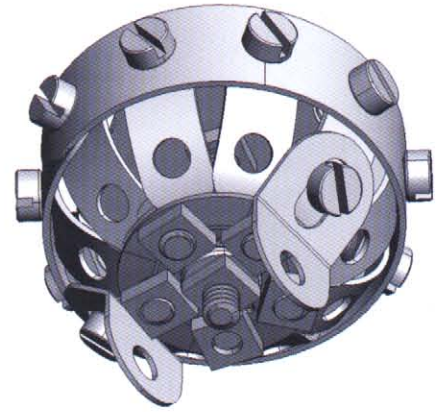


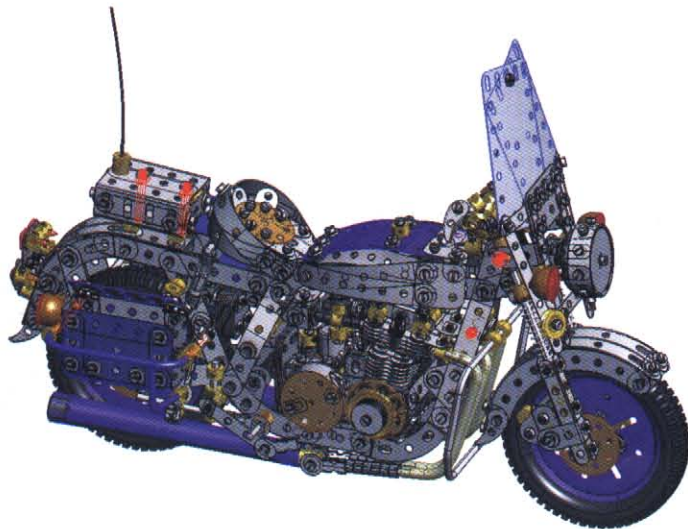
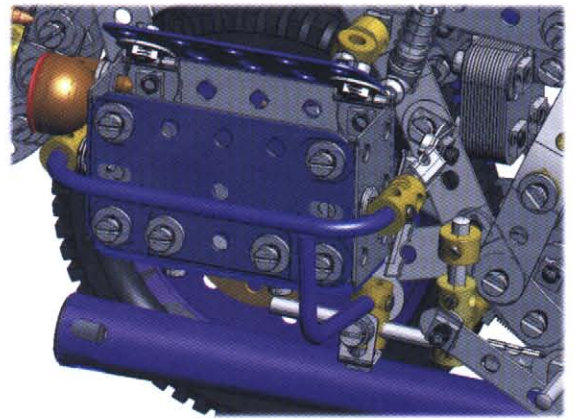
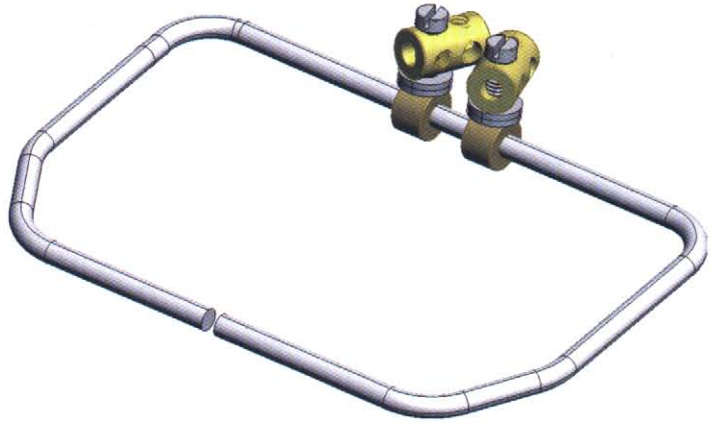
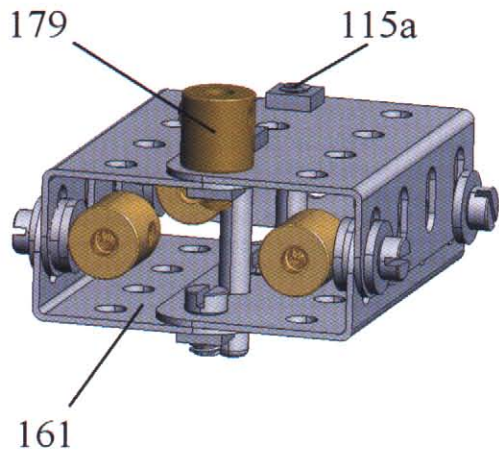






187q x2,
806b x10





buitenlandse bladen

door Frits Willems

Johannesburg Meccano Hobbyists Newsletter

Nummer 60 (maart 2002)

Anthony Els schreef een door hemzelf geïllustreerd artikel over de toepassing van motoren met hoog toerental. Van Dave Heathcote is een aangepaste versie van diens artikel over de koets-zonder-paarden, dat oorspronkelijk verscheen in het Meccano Magazine van november 1969.

De bouwbeschrijving is voorzien van een aantal zw/w foto's en een lijst van onderdelen. En als gewoonlijk bevat de rubriek 'Tech Stuff!', samengesteld door Anthony Els, een aantal nuttige tips.

Johannesburg Meccano Hobbyists Newsletter

Nummer 61 (juni 2002)

Van Internet haalde Anthony Els een aantal interessante nieuwtjes en tips. En bijna alles wat u moet weten over elektrische motoren is te vinden in een uitvoerig artikel van Chris Els. De rubriek 'Tech Stuff!' bevat wederom een aantal technische tips bijeengesprokkeld door Anthony Els.

Midlands Meccano Guild Bulletin

Nummer 2 (mei 2002)

Dit bescheiden nummer bevat een uitvoerig modellenrapport met een groot aantal redelijke zw/w foto's. Het nummer gaat vergezeld van nummer 2 van het MMG handboek, een achttal pagina's vol technische tekeningen met enige geschreven toelichting.

Canadian MeccaNotes

Nummer 26 (juni 2002)

De constructie van een 6-duims Butler steekmachine, oorspronkelijk gebouwd en ontworpen door wijlen Alf Dean, wordt beschreven door Joe Etheridge. Er zijn acht zw/w foto's en vier tekeningen op formaat A-4.

Canadian MeccaNotes

Nummer 27 (september 2002)

Verslag van Skegness 2002 met veel foto's. Rick Collette bouwde een Meccano Case Steam Engine, een stoomwals; de beschrijving is nogal summier. De rubriek 'Tips and Tricks' bestaat uit een vertaling van onze bijna gelijknamige bladzijde uit MGN 18.3, herfst 2000.

The Meccano Newsmag (North Midlands Meccano Guild)

Nummer 93 (juli 2002)

Als Constructorproject 74 bouwde en beschreef Mike Edkins een tramwagen voor smalspoor: een uitstekende bouwbeschrijving met foto's van John Bridger en veel tekeningen en is voorzien van een lijst van onderdelen. Mike Cotterill beschrijft een ja-knikker waterpomp, waarvan een kleurenfoto op de omslag van het blad staat. De rubriek 'Notes & Quotes' bevat een vijftal niet-technische opmerkingen en commentaren. Van Bill Woolliscroft is het uitvoerige opstel over de arm van de fameuze-blokketterkraan. De bijeenkomst te Oxton, de thuisbasis van het NMMG, werd uitvoerig verslagen in beeld en tekst door Hellmuth Kohler (foto's) en John Lacey.

Runnymede Meccano Guild Newsletter

Nummer 49 (juni 2002)

Op de omslag staat een fraaie tank mooi te wezen. Het is een product van Frank Singleton dat oorspronkelijk door Anthony Whitworth werd ontworpen en beschreven in het Meccano Magazine van januari 1974. Liefhebbers van grote kranen kunnen misschien inspiratie opdoen door het uitvoerige artikel te lezen, dat Eddy Oatley heeft gewijd aan de hamerkopkraan, in het bijzonder die te Barrow-in-Furness. Het model van Andreas Konkoly is ditmaal zijn Supermodel nr. 48, een aardappelpootmachine te bouwen met doos 10, plus veermotor nr. 1. De beschrijving is uitvoerig en voorzien van een onderdelenlijst.

Binnen de 'Spannergroep' heeft een discussie plaats gevonden over onderdeel nr. 27f, het 'multi-purposetandwiel'. Inhoud en conclusies worden uitvoerig weergegeven. Een omvangrijk verslag van SkegEx 2002 gaat vergezeld van een groot aantal matige zw/w foto's. Een anonieme auteur beschrijft hoe hij het SML 23, een stoomtrekker, heeft herbouwd en verbeterd.

De begeleidende foto's zijn van redelijke kwaliteit. Het onderdeel nr. 214, de half-cirkelvormige plaat, wordt door Ivor Ellard voorzien van meer gaten. Hij beschrijft de daardoor toegenomen bruikbaarheid.

The International Meccanoman

Nummer 35 (januari 2002)

Allan Wenbourne schreef een grappig artikel over hoe hij een Blaw Knox BK12 wegenschraper bouwde. Het verhaal begint met: 'Ik was een puritein tot ik die schraper bouwde....'. Dr. Adler behandelt het probleem van terugslag bij het omschakelen van tandwielmechanismen, en presenteert een Meccano oplossing daarvoor. De rubriek 'Model Building Technology', samengesteld door Philip Webb, bevat negen tips, die hij opdeed bij de internet-discussies van de Spannergroep.

The International Meccanoman

Nummer 36 (mei 2002)

Behalve de gebruikelijke rubriek 'Model Building Technology' van Philip Webb, die dit keer het thema 'Differentiëlen' behandelt (zes goed-geïllustreerde tips) presenteert hij als bonus de ontwikkeling van vertragingsmechanismen in een viertal paragrafen met tien gedetailleerde tekeningen.

Dr. Adler is de auteur van een opstel over een Meccano synchro-mesh versnellingsbak. Philip Webb, ten slotte, beschrijft een versnellingsbak met vier vooruit en een achteruit. Het is opvallend dat The International Meccanoman zich in de laatste tijd heeft ontwikkeld tot een mededelingenblad met een zeer pittige technische inhoud, met uitstekende illustraties.

The International Meccanoman

Nummer 37 (september 2002)

Tien technische tips deze keer in de rubriek van Philip Webb. Het onderwerp 'kraangrijpers' wordt grondig behandeld door Paolo Caravani.

En verder zijn er uitvoerige verslagen met veel zw/w foto's van de bijeenkomsten te Bouffémont (F) door Willy Dewulf, te Fossano (I), ook door Willy Dewulf en te Skegness door Howard Somerville.

The Sheffield Meccano Guild Journal

Nummer 79 (september 2002)

Redacteur Rob Mitchell schrijft het tweede deel van een artikel over eindschakelaars. Bob Watson bouwde een strook - en - platenwals, die iedereen zou moeten hebben'. En Allan Palmer nam Model No. 9.23, de Watermolen, grondig onder handen: beschrijving met goede afbeeldingen en lijst van onderdelen.

Magazine du CAM (Frankrijk)

Nummer 80 (2002-IV)

Van Jean Robert is er een beschrijving van een charmant modelletje van een vissersboot, een trawler. En verder een serie van dertien kleurenfoto's van de tentoonstelling te Skegness

Constructor Quarterly

Nummer 56 (juni 2002)

Een groot model van een mechanische schop dat oorspronkelijk was ontworpen en gebouwd door Patrick Lewis in 1970, zie MM 10/1970, siert de voorplaat.

Het werd herbouwd en uitvoerig beschreven -met onderdelenlijst en prachtige kleurenfoto's- door John Bader.

Alan Partridge beschrijft en bespreekt drie producten van befaamde Meccano constructeurs: de automotor en het chassis van Pierre Monsallut, de flexibele aandrijving van dezelfde bouwer en de Mini Cooper van Guy Kind.

Van de ontwerper en constructeur Bernard Périer een drie-wielig voertuig, roeiend voortbewogen door ene Alfred; het trekt een twee-wielig aanhangwagentje waarop de platte batterij ligt.

De eerste serie van militaire modellen van John MacDonald, met prachtige foto's van Nigel Barker worden besproken door Alan Partridge.

De 'See-Saw Ride' van John Machin is een model van een niet-bestaande kermisattractie; ziet er aantrekkelijk uit en wordt kundig en uitgebreid beschreven.

Een tweede bijdrage van Bernard Périer omvat een erg aardige serie van kleine Meccano vliegtuigmodelletjes. De serie over rollbanen voor ping-pongballen van Alan Partridge wordt voortgezet met deel drie.

Gezien de reputatie van de auteur moet dit interessant zijn en van supreme kwaliteit.

Magazine du CAM (Frankrijk)

Nummer 79 (juli 2002)

Vier bladzijden met kleurenfoto's geven een goede indruk van de jaarlijkse CAM-bijeenkomst die werd gehouden in het mini-dorpje Bouffémont. Bovendien is er het omstandige verslag van de tentoonstelling met 49 zw/w foto's.

Tijdens de jaarlijkse Algemene Vergadering deelde de commerciële manager van Nikko/Meccano mee dat de verkoop van losse onderdelen is gegund aan Sté MR Productions SARL, 558 rue de la Vallée d'Ossau, F64121 SERRECASTET.

The Sheffield Meccano Guild Journal

Nummer 78 (juni 2002)

Van Rob Mitchell's serie over zijn elektrische smeltoven is hier het uitvoerige tweede deel. Verder o.a. een tip voor een elementair constructie-element van Russ Carr.

Constructor Quarterly 21

Nummer 57 (september 2002)

De uitdaging ('Challenge') van de 'Challenger', een model van een vervaarlijke tank van zestig ton, werd gebouwd door Brian Gulley. De verhalende beschrijving wordt vergezeld van negen kleurenfoto's van de CQ-topkwaliteit. De 'Hornby Gutbuster' (een kermisattractie waardoor 's mensen innerlijk ernstig wordt ontregeld) is een soort achtbaan waarop een karretje met Meccano-figuurtjes een grillige route volgt. Bedacht en beschreven door Daryl Anderson die voort-borduurt op een model van Dave Taylor, maar hier maakt het voertuigje een waarlijk draai om zijn lengte-as! Van Bernard Périer zijn er ook in dit nummer twee bijdragen.

De eerste is een soort cabriolet uit de jaren dertig, zeven gaatjes lang en twee breed, heel mooi. en de tweede is een klein model van

een helikopter, een zogenaamde Vliegende Banaan, dus met twee rotors. Chris Shute ontwierp 'Percy the Ping-Pong Porter', een Meccano figuur die ping-pong ballen vangt en weer laat vallen. Percy wordt elektrisch aangedreven en dus is er geen sprake van Meccano-id-onterende Sisyphus-arbeid. De beschrijving is keurig voorzien van goede foto's en een onderdelenlijst. Gestimuleerd door

de komst van minigelijkstroom-motortjes uit Zwitserland, bouwde John Sleaford een hele reeks van stoomvoertuigjes.

Van Alan Partridge het vierde deel van de serie over rolbanen voor ping-pongballen, zeer uitgebreid. Het lijkt mij dat er niet veel overblijft voor verdere publicaties over dit onderwerp. Maar ja, over de liefde raakt men ook nooit uitgepraat.

Voorts ontvangen:

Meccano & Erector Club Newsletter, vol XXVI, nr. 2/3

Clubblad Fischertechnikclub Nederland, 12e jaargang, nr. 2 (juni 2002); idem nr. 3 (september 2002).

Vraag &

Aanbod

Aangeboden

Rood/groene Meccano doos 4, vraagprijs € 50,- tel: 0318-482608

Aangeboden

Ter overname tegen redelijke prijs:

- Partij van ca. 40 kg TEC bouwelementen, o.a. bodemplaten, vlakke platen, wielen, snaarschijven, hoekstaven, strippen enz.. Veel (90%) is in onbeschadigde staat. Een deel zit nog in de originele verpakking.
- Partij van ca. 11 kg CONSTRUCTION. Veel (90 %) is in onbeschadigde staat. Diverse onderdelen, waarvan een deel nog in originele verpakking.

Tel. 023 5613291

Aangeboden

- 1 x kist no. 9 Meccano blauw, geel en nikkel
- 1 x doos no.9 Meccano rood en groen en diverse Meccano modellen

Informatie: H. A. van Oosterhout, tel. 020-6230755

Aangeboden

20 jaargangen Railhobby 1978 - 1998 plus veel folders en catalogussen van treinen. Eventueel te ruilen tegen Meccano onderdelen of Meccano literatuur Y. Rienstra, tel. 0515-332163

Aangeboden

Een complete kist 10, rood-groen, ongeveer 1950. Kist is voorzien van 2 uitneembare bakken. Een afbeelding van deze kist staat in "The Meccano System" Volume 6 op bladzijde 198, fig. 392. Vraagprijs € 2.500,- tel, 0181-414985, M. Smeets

Te koop

Handleiding voor het Gebruik van Meccano-Onderdelen (MP31), Nederlandse editie 1932. Prijs Euro 25 of bod. Reacties naar: G.C.van Straaten, tel.033-4614061.

Gevraagd

- Meccano kist 10, blauw/geel
 - beeldmateriaal van Trix metaalbouw modellen tbv publicatie op internet
 - Meccano Nieuws 1998, 1999, en 2000
 - Trix Bugatti, betelnr. 85062
 - Meccano clock kit Nr. 2
- W. Swinkels (415)
wiswin@wanadoo.nl
<http://home.wanadoo.nl/wiswin>
020 - 6836458

Aangeboden

Zelfgemaakte ladenkast (blank gelakt eikenhout) met 8 laden, waarvan 6 met vakken. Laden zijn 5 cm. hoog en ca. 30 cm. diep (binnenmaat). Totale afmeting h100xb46xd38 cm. Prijs nader

overeen te komen.
B. Wouda,
tel.nr. 0255-511476

Gevraagd

Donkerblauwe Meccano uit de periode 1978-1979. In dozen of losse onderdelen. Aanbiedingen bij: Jan Schroef, Tel.: 071-5411945

Onderdelen te koop

Standaard en niet standaard onderdelen in alle kleuren te leveren. Veelgevraagde Blue/gold tegen meerprijs leverbaar. Informeer. Nu ook motoren. Gegarandeerde besteldatum 15 april en 15 oktober 2003! Grote bestellingen gaan eerder weg. Lagere prijzen! Nieuwste prijslijst [2003] € 1,50 op giro 55040 t.n.v. Jan H. Schurink te Bathmen.

Te koop

Een Meccano doos 10gr/r in orig. kist, zeer goede staat met orig. handleiding. Voor € 2.000,- en een doos 9 gr/r in orig. doos met orig. handleiding, eveneens in zeer goede staat. Voor € 300,-.

S. van Houten
Treeswijklaan 4
5582 VD Waalre
Tel. 040-2217655
Fax 040 -2115788

ASHOK's nu ook in Nederland.

door J.J. Jager

Door de grote belangstelling voor de aanschaf van zijn onderdelen is de bekende leverancier van Meccano replica's Ashok Bannerjee er toe overgegaan een wereldwijd dealernet op te zetten onder de

merknaam "ASHOK's". Naast dealers in de Verenigde Staten, Canada en Engeland (MW Models en Dave Taylor) is het nu ook mogelijk om in Nederland onderdelen te kopen of te bestellen.

ASHOK's voert een zeer breed assortiment, naast de 'normale meccano' onderdelen is er een uitgebreid assortiment (circa 500 stuks) aan speciale onderdelen. Deze zijn veelal ontwikkeld in samenwerking met vooraanstaande meccano bouwers.

De onderdelen staan bekend om hun hoge kwaliteit: rvs (rechte !) assen, tandwielen uit één stuk, 'powder coated' verfsysteem, degelijk verzinken, constante kleuren, etc.

De zeer concurrerende prijzen liggen op hetzelfde niveau als die bij een rechtstreekse bestelling in India. De betalingsvoorwaarden voor postorder bestellingen zijn zeer concurrerend:

- Ingewikkelde en kostbare buitenlandse bankoverschrijving zijn niet meer nodig.
- Kleine minimale ordergrootte (€ 75.-)
- Betaling vooraf is niet nodig, de onderdelen worden kosteloos geleverd.

- Snelle levertijd: 1 - 5 weken, afhankelijk van de voorraadsituatie.

Onderdelen en Prijslijsten zijn verkrijgbaar op de bijeenkomsten van het MGN.

Prijslijsten ook per email (in Excel-formaat) of per post.

J.J.Jager
Oosterbrink 11
8431 RA Oosterwolde(F)
tel: 0516- 513177
e-mail: j.j.jager@hetnet.nl

Het plaatsen van niet-commerciële advertenties in Meccano Nieuws is gratis voor leden en eenmalig voor niet-leden. De advertentietekst dient voor de sluitingsdatum (zie pagina 2) schriftelijk aangeleverd te worden op het redactie-adres.

Exit Meccano-onderdelen

door Jan H. Schurink

Via Runnymede Meccano Guild bereikte mij het bericht van het schrappen van rond 140 vertrouwde Meccano-onderdelen uit de Meccano Parijs prijslijst. Diverse assen, metalen tandwielen en rondsels, diverse [geflensde] platen, schroefassen, platte steunbalken, ketting[tandwielen], kruiskoppeling,, banden, flexibele platen en driehoeksplaten verdwijnen van het toneel. De vrees, geuit op het moment dat de uitrustingen 7 t/m 10 uit de productie werden genomen, dat Meccano Lego-allures zou krijgen wordt hiermede bewaarheid. Nikko houdt de naam Meccano vooralsnog wel in leven, maar het Meccano-principe 'groot-groeien' met je Meccanodoos is er wat hen betreft niet meer bij. Gelukkig kan Exacto -van oudsher een kwalitatief hoogwaardig licentieproduct van Meccano Liverpool- hier uitkomst bieden, evenals andere onderdelenproducenten, waaronder Metallus en Ashok. Zie ook advertentierubriek.

agenda 2003 Meccano Gilde Nederland

23

De data van de bijeenkomsten en de gebeurtenissen zijn zo nauwkeurig mogelijk vermeld en overeenkomstig de gegevens zoals deze op het moment van ter perse gaan bekend zijn. Hieraan kunnen echter geen rechten worden ontleend. Bel dus voor de laatste info met de voorzitter op nummer: **023-5841717**

Bijeenkomsten en evenementen

Breda

14 december 2002
aanvang: 10.00 uur
De Pekhoeve
Dorpsstraat 94
Ulvenhout (Breda)

Leek

15 februari 2003
vanaf 13.00 uur
Hotel Leek
Euroweg 1
9351 EM Leek

Vogelenzang

12 april 2003
aanvang: 09.30 uur
Het Dorpshuis
Henk Lensenlaan 2a
2114 ER Vogelenzang

Benthuizen

11 januari 2003
aanvang: 09.30 uur
Dorpshuis "De Tas"
De Dam 3
2731 CE Benthuizen

Ede

22 maart 2003
aanvang: 09.30 uur
Jaarvergadering
NIMAC
galvanistraat 13
6716 AE Ede

Benthuizen

24 mei 2003
aanvang: 09.00 uur
Dorpshuis "De Tas"
De Dam 3
2731 CE Benthuizen

Kerk Avezaath, 20 oktober 2002

De aardig bezochte bijeenkomst van 20 oktober in Kerk Avezaath stond - zoals aangekondigd - in het teken van kermismodellen. Overigens ook andere modellen werden getoond zoals in bijgaande fotocollage is te zien.

