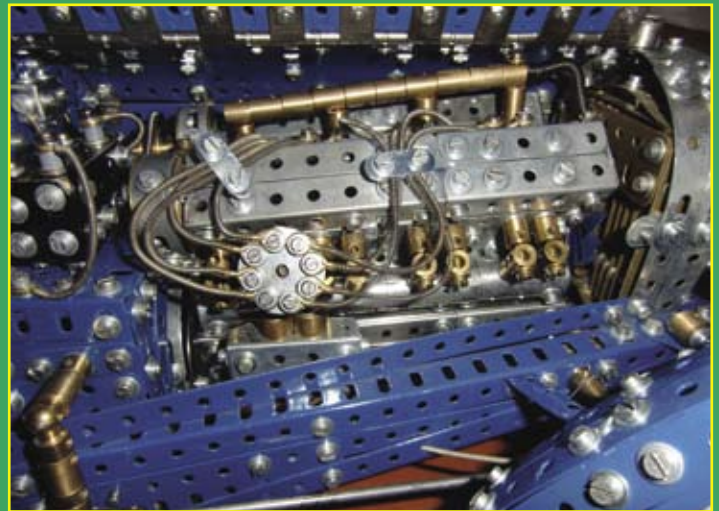


meccano

nieuws

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



Hierden 2010 (Zie pagina 18 & 19)

4 *Radartoren*

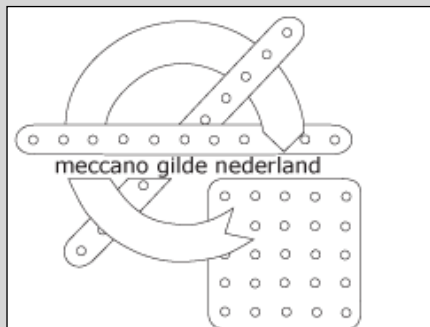
10 *Mercedes Actros Deel III*

6 *Interview Jan Ringnalda*

12 *Bouwbeschrijving Jeep*

7 *Versnelling*

16 *NSF bouwdoos*



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 het Documentatiecentrum.

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
Singelweide 139
1967 HJ Heemskerk
Tel: 0251-293566
Tijdelijk E-mail: g.anink@kpnmail.nl

Secretaris: M. Somers
Fazantenkamp 325
3607 CR Maarssen

Tel.: 0346-553122
E-mail: secretaris@meccanogilde.nl

Penningmeester: J.H. Schurink
Burg. A. Bontekoelaan 12
7437 CR Bathmen
Tel: 0570-542815
Fax: 084-7471955
Giro MGN: 5484519
Internationale betalingen via IBAN:
NL85INGB0005484519 BIC: INGBNL2A
E-mail: penningmeester@meccanogilde.nl

Ledensecretaris
J.G. Kuijl
Mozartlaan 18
3603 BH Maarssen
Tel.: 0346-564405
E-mail: ledensecretaris@meccanogilde.nl

Evenementencoördinator
W. Livestroom
Fagotdreef 65
3845 DG Harderwijk
Tel: 0341-253889
E-mail: W.Livestroom@kpnplanet.nl

Redactie
C.L. Spierdijk (hoofdredacteur)
Kalorama 91
2132 RC Hoofddorp
Tel: 023-5614832
E-mail: redacteur@meccanogilde.nl
N.I.M.Stevens (eindredactie)
G. Vanhove (coördinator Tekens Team)
C.J. Trommel (tekstcontrole)
K.F. Berling (vertalingen)

Artikelen en advertenties
sturen naar hoofdredacteur.

Advertentietarieven
op te vragen bij penningmeester.

Aan-, afmelden lidmaatschap
bij ledensecretaris.

Documentatiecentrum
J. Ringnalda
Fornheselaan 98
3734 GE Den Dolder
Tel.: 030-2291942, E-mail:
documentatiecentrum@meccanogilde.nl

Contributie € 40,00 per jaar
(voor jeugdleden € 20,00)
Het verenigingsjaar loopt van
1 januari t/m 31 december.
Bij aanmelding is een entreegeld
van € 3,00 verschuldigd.

Meccano Nieuws
wordt gedrukt bij Drukkerij Salsedo
Breda en gedistribueerd door:
A. Anink te Heemskerk.

Meccano Nieuws 29.1

De volgende editie van
Meccano Nieuws zal begin
maart 2011 verschijnen.
De sluitingsdatum voor
kopij en advertenties is
20 januari 2011.

2

van de redactie.....

Deze editie van Meccano Nieuws bestaat uit 24 pagina's. Dat heeft alles te maken met de hoeveelheid kopij die ik mocht

ontvangen. Die toestroom van kopij wil ik graag gecontinueerd zien en heb daarvoor wat tips voor de potentiële inzender aan het papier toevertrouwd. (Zie pag. 11)

De inhoud van deze editie bevat weer een aantal rubrieken die regelmatig terugkomen zoals, het interview van een markant Gilde lid en Gilde jeugd waar we starten met een nieuw model.

De laatste aflevering van de Mercedes Actros 8x8 in dit Meccano Nieuws sluit het artikel af.

Verder hebben we een artikel over een Radartoren in de Kennemerduinen met bouwbeschrijving van het model. Dezelfde inzender vertelt in een klein artikel hoe je met de trein naar Skegness kunt reizen.

Er is een verhaal over de NSF (**N**ederlandse **S**eintoestellen **F**abriek) bouwdoos.

We hebben een uitgebreide bouwbeschrijving van de Jeep van Jan van Dijk. Ook wil ik de aandacht vestigen op een beschrijving van de Computergestuurde versnelling van Gilbert van Ghyselbrecht. (Een specialist op dat gebied)

De verslagen met uiteraard foto's van Hierden, Mechelen en Soesterberg komt u ook tegen in deze editie.

Wel dan heb ik u in grote lijnen verteld wat u allemaal aan kunt treffen in dit Meccano Nieuws.

Omdat de feestdagen in het verschiep liggen wens ik een ieder fijne feestdagen en een voorspoedig Nieuwjaar en uiteraard veel leesplezier!

Charles Spierdijk

van de penningmeester

We hebben weer een geslaagd Meccano jaar achter de rug. Helemaal gaat de leeftijd van leden steeds meer een rol spelen: het aantal leden loopt gestaag terug: voor 2011 met 4%!

Voor de doorgaande kosten van onze vereniging verzoek ik u weer de door u bij vooruitbetaling verschuldigde contributie te voldoen.

Attention please!

A digest translation of MN is distributed among our English speaking/reading members. You will find the translation of MN 28.3 together with this edition of MN 28.4 and will also be published as usual on the website of the MGN.

[<www.meccanogilde.nl>](http://www.meccanogilde.nl)

Dit kan middels het acceptgiroformulier dat u bij dit nummer van het 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 eerst regelen!? 'Vergeten' kan dan niet meer.** Gebruik s.v.p. bijgesloten acceptgiro, want hierop staat *het enig juiste betalingskenmerk*. Dit **betalingskenmerk is essentieel** en wordt -ieder jaar opnieuw- geheel los van uw lidmaatschapsnummer gegenereerd. Daarmee identificeert het u specifiek als betalend lid voor het betreffende contributiejaar. U verlicht bovendien mijn taak behoorlijk. *Treft u de acceptgiro onverhoopt niet aan? Dan kunt u zelf een [internet]overschrijving realiseren o.v.v. naam, adres en woonplaats! [Dat is trouwens goedkoper dan een acceptgiro.]*

Mochten er in uw gegevens onjuistheden voorkomen, wilt u die dan doorgeven aan de *ledensecretaris*? Mocht rechts bovenaan bij 'Tel.:' een '?' staan, dan verzoeken wij u dringend alsnog uw telefoonnummer door te geven ten behoeve van het bestuur. Het nummer zal in principe ook worden opgenomen in een volgende ledenlijst, tenzij u daarvoor gelijktijdig de toestemming weigert. 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' form for paying your 2011 membership fees. It contains the right '*betalingskenmerk*'. This specific number has been generated separately and has no direct relation to your membership number! You are requested to send the 'acceptgiro' by return of

post to the Postbank or your own Banking relation after placing your signature. Please send any corrections in your personal data to the '*ledensecretaris*' if needed.

To our foreign members abroad

You are requested to ignore the *acceptgiro form* for paying. Just check the data printed only and inform the '*ledensecretaris*' about corrections needed. For paying your subscription fee € 32 use our International Banking Account Number: **NL85INGB0005484519 & BIC INGBNL2A**. Don't forget to mention the right '*betalingskenmerk*' that is given on the form! It has been generated separately and has no relationship with your membership number. 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 counter value and add another € 5[!] to cover exchange costs. In case you want to forward a normal cheque be aware to add € 10 [really!] extra for bank costs. You are requested to pay 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 Credit card is not an option.

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. Let er op dat het juiste betalingskenmerk ook bij mij bekend wordt!

Rest mij u toe te wensen *Prettige Kerstdagen* en een voor u opnieuw productief Meccano- en/of Exactojaar in goede gezondheid. Ik roep u ook op om *actief* nieuwe leden te blijven werven. Mocht u mij als penningmeester willen bereiken per email: het e-mailadres luidt: penningmeester@meccano-gilde.nl.

Jan H. Schurink

van de ledensecretaris

Gelukkig kunnen we – aan de vooravond van het 25-jarig jubileum van de Zwitserse Meccano Club - weer een nieuw lid verwelkomen, zijn er geen bedankers, met uitzondering van degenen die ons nu al hebben laten weten het lidmaatschap per het einde van het jaar te willen opzeggen, inmiddels al 16.

Nieuwe leden:

Een nieuw lid heeft ons Gilde versterkt. Daarom een hartelijk welkom toegewenst aan:
3161 R. Trampe,
Gronausestraat 42,
7533 BN Enschede,
053 4302815.

Veel genoeg toegewenst met onze hobby bij het Meccano Gilde Nederland.

Bedankt:

Geen

Overleden:

2504 R. van Steenkiste

Wanbetaling

Een lid is heringetreden

Adres- en/of telefoonwijzigingen:

Bij de volgende leden zijn mutaties opgetreden in adres, postcode of telefoonnummer:

J. van Bergeijk,
Velgerdijkscheweg 1,
3214 LS Zuidland (postadres)

D.L.J.M. Akkermans, nieuw
telefoonnummer 06 40883322

Na bovenstaande mutaties bedraagt het aantal leden van ons Meccano Gilde 562 + 1 nieuw lid – 1 overleden lid + 1 heringetreden lid = **563**.

Opsporing verzocht

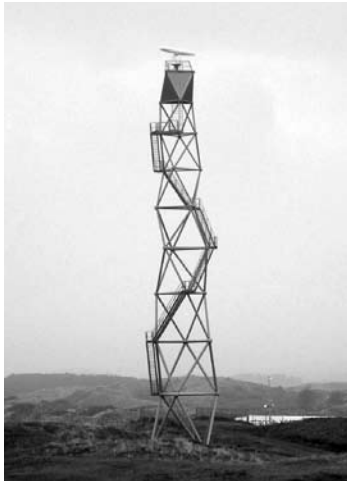
Wie kan de ledensecretaris helpen aan het nieuwe adres van 2581 H. van Buuren, voorheen Westvlietweg 1 2491 EA Den Haag. Bij voorbaat dank!

Uw ledensecretaris,

Hans Kuijl

Radartoren als Meccano Model

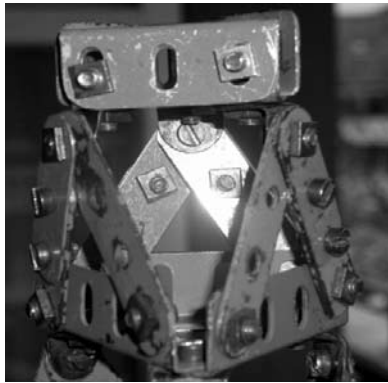
Tekst en foto's: Dick Bus



Toen ik in het voorjaar op de boulevard van Zandvoort naar Bloemendaal reed, zag ik in het duin rechts, voor het race circuit een wonderlijke stalen vakwerktoren. De vakken waren niet rechthoekig, maar driehoekig. (Zie foto 1) Aan de zee kant stond een ijscokar met daarop de tekst "De radartoren". Dat is het dus: een toren met daarop een RADAR antenne, die de zee afscant naar schepen, die de haven van IJmuiden willen binnenlopen.

Het leek mij leuk, zo'n toren na te bouwen in Meccano. Daarbij interesseerde de radarantenne me niet. Het werd dus een statisch model. En kon dat? Ja, dat kan.

We zien horizontale vlakken, ieder bestaande uit een gelijkzijdige driehoek. Van beneden af gerekend zijn ze per verdieping telkens een beetje kleiner dan de vorige. In Meccano begon ik bovenaan met 3 hoekbalkjes (onderdeel 9f) van 3 gaatjes lang.

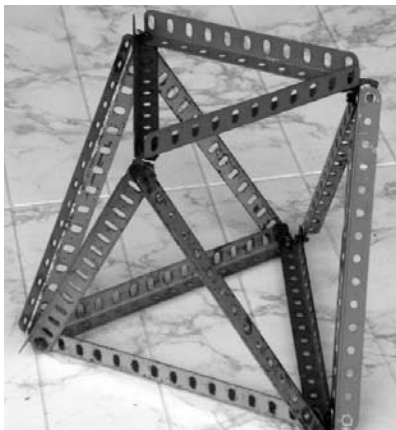


We zien op foto 2 dat het volgende vlak daaronder bestaat uit 3 balkjes nr. 9e (4 gaatjes lang). Daarop staan 3 gelijkzijdige driehoeken met zijden, gemaakt van stripjes 6n (4 gaatjes). Daartussen blijven er op hun punt staande driehoeken over met een basis van 3 en zijden van 4 gaatjes lang.

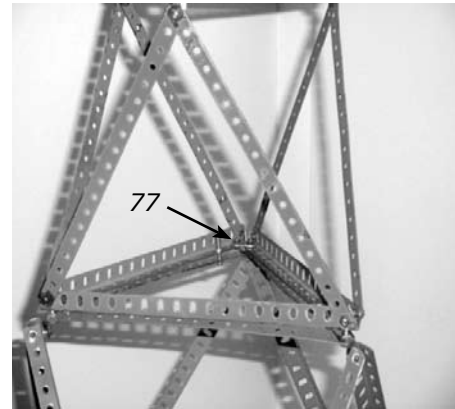
Het gevolg is, dat elke volgende verdieping 30 graden is gedraaid t.o.v. de vorige. Dit principe is naar onderen doorgezet met de originele standaard lengtes van Meccano.

Dus 5, 6, 7, 9, 11, 15, 25, 37 en 49 gaatjes. Aldus tezamen 11 verdiepingen vormend.

De onderste 3 verdiepingen heb ik geheel in hoekbalken uitgevoerd. Deels voor de stevigheid, voor het dragen van de bovenverdiepingen, deels omdat



er geen strippen bestaan van de grootste lengten. Op foto 3 staat een extra element 5 van onderen, geheel uit balken opgebouwd. Het was nog wel een puzzel, hoe de balken moesten worden aangebracht. Door hoekjes nr. 12 op de punten van verdiepingen te zetten is dit opgelost. De naar beneden gerichte zijde van deze hoekjes ligt namelijk praktisch in het zelfde vlak als de opstaande zijde van de basisbalk er beneden.



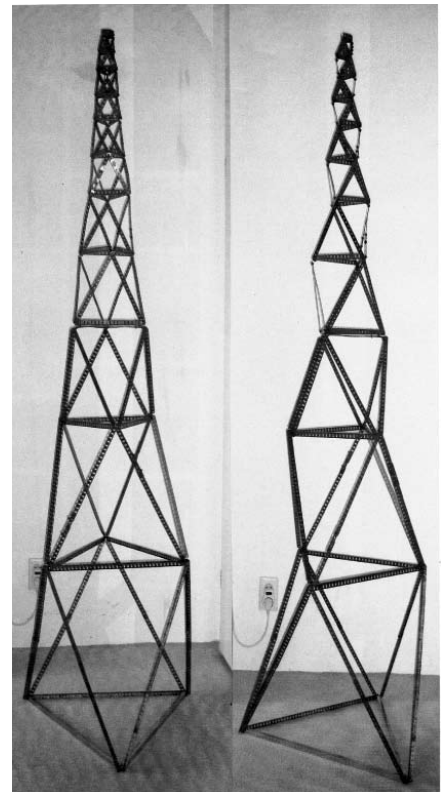
De hoekjes worden minimaal verbogen.

Om de toren te kunnen vervoeren, wordt deze in tweeën gedeeld. Daartoe zijn extra strippen aangebracht bovenaan verdieping 3 met

lange bouten op de hoeken, die zijn versterkt met driehoekjes nr. 77. (Zie foto 4)

De totale hoogte van de toren is 203 cm.

Op de dubbele foto 5 de toren, in stand 0, zo te zien regelmatig spits toelopend, en de ander 30 graden gedraaid. Dan zien we een slingerend profiel. Loopt men er om heen, dan kan men 12 keer deze gedaante verwisseling zien. Toen ik deze toren liet zien in Hierden en Tiel waren sommigen bezorgd, dat de strippen van de bovenste verdiepingen zouden doorbuigen, maar na een half jaar is dit nog steeds niet gebeurd.



Later in een volgend artikel hoop ik verslag te doen van mijn poging deze toren in Virtualmec te tekenen. Ik ben benieuwd of het mij lukt en of Virtualmec dit aankan!

De Meccanoman die je altijd al wilde ontmoeten: Jan Ringnalda

Geïnterviewd door Hans Kuijl

Een bescheiden, behulpzame en sociaal bewogen mens, onze geïnterviewde, nooit op de voorgrond, karrenvrachten werk verzettend, dat zijn de vrijwilligers waar onze club het van moet hebben. Naast zijn bijzondere interesse in 'Other Systems' – wist u dat er ruim 1200 andere systemen zijn – is hij de beheerder van het Documentatiecentrum van onze vereniging, een taak die hij nauwgezet verricht. Ik heb dan ook de eer en het genoegen u, waarde lezer van ons favoriete blad, voor te mogen stellen aan degene die geïnteresseerd is in alles wat vliegt, te weten Jan Ringnalda.

LEVEN

Een geboren en getogen Fries, veel jeugdvrienden kwijtgeraakt door emigratie. Wij schrijven immers begin 50'er jaren vorige eeuw waarin velen hun geluk elders gingen beproeven, met name in Canada, Australië en de VS. Vader wilde misschien nog wel, maar moeder was niet te overtuigen. Wel ooit een 'penfriend' teruggevonden in Canada via een lokaal krantje: "dat moet 'm zijn". Jan en zijn 'penfriend' hebben elkaar nooit ontmoet in Canada, maar tot aan diens overlijden heeft Jan er mee gecorrespondeerd. Na LS naar ambachtschool, later LTS geheten – en die bestaat ook al niet meer: fijn mechanisch bankwerker. Jans interesse lag niet in het grove werk. Kleiner had zijn voorkeur, bijvoorbeeld bij Tonnema in Snits installeren van en werken aan inpakmachines van KING en RANG. Kunststofbandwielen – nee, niet die, veel harder, konden de klappen opvangen. Plastic bij Meccano is toch wat anders. Bij KING alle nieuwe machines geïntroduceerd, proefdraaien.

Daarna werkzaam in een Japanse fabriek voor ritssluitingen, met een Panka-machine die het nog niet goed doet; fouten er uit halen. Een splinter in een Pank kon al een probleem veroorzaken.

Vóór zijn Tonnema-tijd werkzaam in de fijnmechanische techniek van scheepstelegrafen, ontwikkelen van de "Regitec", een fotografisch scheepslogboek. Voor uw verslaggever liggen deze industrieën nogal uit elkaar, maar voor Jan was het installeren en productierijp maken van nieuwe machines de grote uitdaging. Daarna werkzaam in eerder genoemde Japanse fabriek voor ritssluitingen. Deze nuttige gebruiksvoorwerpen worden ook op fijn-mechanische machines geproduceerd. Eerst alleen onderhoud, daarna proefdraaien met de nieuwe typen machines. Samen met een Japanner van het ontwerp bureau zo nodig de fouten er uit halen en verbeteringen aanbrengen. Deze nieuwe machines werden ontworpen en geproduceerd door het Japanse moederbedrijf omdat er na WW-II geen importvergunningen voor Japan werden afgegeven. Goede kennis van het Engels maakte Jan tot een waardevolle tolk tussen de Japanse eigenaren en de Nederlandse fabrieksdirectie.

Inmiddels is het tijdens het interview gaan regenen en de papagaai, die wat frisse lucht heeft genoten, wordt door Jans vrouw Jans binnengebracht en op de



slaapstok gezet. Deken over de kooi en Rosita – 'schweigt stille, plaudert niet' – vervalt in rust. Inmiddels is Jan chef van drie afdelingen, (in die fabriek, niet in de kooi natuurlijk, hk). En dan volgt een boeiende uiteenzetting over ritssluitingen. Het basismateriaal, aluminium, nikkel en koper, komt aan de rol binnen. Katoenband wordt in de eigen fabriek geweven en geleverd. Koperen en aluminium 'onderdelen' werden in Japan in eigen beheer geproduceerd, niet alleen de onderdelen voor de ritsen, maar ook voor het maken van winkelvitruines en voor de huizenbouw de deur- en raamkozijnen.

"Te kort en te weinig" zijn de sleutelbegrippen, leert uw verslaggever, bij de beoordeling van de gerealisceerde productie. Begrippen die staan voor te geringe lengte van de rits resp. het te geringe aantal geproduceerde ritsen. Uw interviewer herkent onmiddellijk de begrippen uitval en afval, resp. verschillen tussen voor- en nabalculatorische hoeveelheid product en concludeert: goede bewaking van de uitval. De Nederlandse fabriek vindt zijn oorzaak in de vestigingsplaatstheorie namelijk dichter bij Europa, bij de markt, maar merkwaardigerwijs zat de Nederlandse producent van ritsen in het Noorden van het land, terwijl de klanten van de kledingindustrie in het Zuiden, onder de grote rivieren, waren gevestigd waar evenwel weer plenty goedkope arbeidskrachten aanwezig waren. Hoera, de theorie klopt dus toch.

De Japanse fabriek was zo groot dat er drie treinstations voor nodig waren om de werknemers ter plaatse te krijgen en ook de auto werd voor intern transport gebruikt. Ook de koperen en aluminium 'onderdelen' waren daar in productie. Een heel brede produktierange, met grote toerekeningsproblemen van de algemene kosten weet uw verslaggever. Van september 1959 tot oktober 1961 militaire dienst, aanvankelijk in Nijmegen, luchtmacht, voor de militaire basisopleiding. In Schaarsbergen geschoold tot hulpmonteur straalmotoren. Mentaliteit van sommige dienstplichtigen: "Ik doe hier geen moer", niet zo Jan: "ik krijg een prachtige opleiding en nog zakgeld ook". Toen vliegbasis Leeuwarden. Inspectie van de Hawker Hunter. Na 200 vliegrekeningen gingen de motoren er uit. Na 400 uur een zwaardere controle. "Crash-wacht", heel belangrijk, maar gelukkig slechts eenmaal hoeven optreden. Grote verantwoordelijkheid: als "jong broe-

kie" tekende je af dat het vliegtuig de lucht in mocht. Zes jaar als vrijwilliger bij de Luchtwachtdienst, maakte acht jaar trouwe dienst bij de KLu. Zijn hobby's, dat is inmiddels wel duidelijk, luchtvaart, luchtvaart en luchtvaart. Als ik later afgevoerd wordt ter inspectie van de Meccanoruimte is het weliswaar een oorverdovende stilte zonder lawaai van motoren, maar overal boven je hoofd en aan de wand modellen en foto's van allerlei vliegtuigen, grote, kleine, militaire en civiele.

In verband met uitzending door het Diaconaal Bureau van de Gereformeerde Kerk uitgezonden naar Soemba wordt de wachttijd gebruikt voor studie op het Nederlands Bijbel Instituut (N.B.I.). Je wordt door de kerk uitgezonden en ook in die rol heb je een taak. Door persoonlijke omstandigheden gaat Soemba niet door. Door de N.B.I.-opleiding aan de slag in het pastoraat en de verpleging van de Willem Arntz-hoeve. Zoals bij alles heeft Jan een hoge taakopvatting, die er eens toe leidt dat de organist bij een uitvaartdienst vraagt: "Dominee, wat moet ik spelen?", waarop Jan met een stalen gezicht antwoordt: "Doe maar wat uit de Johannes de Heer-bundel". Hoe kom je van hoogwaardige techniek, in de verpleging en in de zielszorg. Jan ontmoette daar zijn vrouw Jans die werkzaam was in de bejaardenzorg, bij de Vereniging van Diaconale Werkers.

6

Jan werd afgekeurd op de Willem Arntz-hoeve. Na zijn afkeuring weer lid geworden van het Meccano Gilde. Toen verzeild geraakt op Soesterberg; "bij Nederlandse kant nemen ze alleen maar buitenlanders aan". En zo kwam Jan in 1989 - omgekeerd - bij de Amerikanen terecht. Al heel snel beheerder van het recreatiecentrum, een afdeling van de welzijnszorg. Zorgen dat voor ruim 100 personen om 07.00 uur het ontbijt klaar staat, dat betekent om 5 uur beginnen, om 06.45 uur koffie voor de koks en om 08.30 uur klaar, althans voorlopig die dag. Zo nodig bijstand bieden op de High School van de basis en het Child Development Centre, het kinderdagverblijf. Met al het heen en weer rijden van huis naar de Basis en weer terug werd zo'n 9500 km per jaar op de fiets afgelegd. Daar door de sluiting van het Amerikaanse deel van de luchtmachtbasis tot eind augustus 1994 gewerkt. Per december 1994 wordt hij beheerder van een kinderdagverblijf en ondanks zijn toen 54 jaar toch benoemd; thans heeft hij daar nog een 0-urencontract als oproepkracht.

MECCANO

Zijn eerste contact met Meccano dateert van 5 december 1945 of 1946 doosjes uit Engeland, geen bouten maar splitpenen. Constructor kreeg zijn vader via een bevriende relatie tegen inkoopprijs. Dan verkeer, trouwen en dus ging het metaal naar neefje. Meccano staat stil tot 1986, zijn afkeuring. Temsi bij Bart Smit in Hilversum, toevallige ontmoeting met Sjaak van de Ruit in Hoog Catharijne, [die heeft wel meer leden 'toevallig' lid gemaakt, hulde, red.]. Met Meccano Gilde-lid Jos van Gemert Smits (inmiddels al overleden uitgever van schoolboeken) boekje voor scholen gemaakt, lid geworden. Een uitstapje naar

de Mississippi schoepradboot, vervolgens de DO-X (Dornier). Jan bouwt deels volgens het boekje maar verandert er veel aan, onder andere 1.000 onderdelen extra. Afgebeeld in het blad 'Onze Luchtmacht'. De Dornier DO-24 die in het museum staat is nu afgebouwd. Als toezichthouder in het museum kijken hoe het echt moest en dan het model aanpassen. D-VII van Fokker, toestel uit de jaren dertig, werd al eerder gebouwd. "Het handige van vliegtuigen is, dat je die aan het pafond kunt hangen", aldus een van Jans wijsgerige uitspraken. "Dat werkt wat anders met blocksetters" mijmert uw verslaggever.

Jans vindt Meccano wel leuk, maar niet de hele huiskamer vol. De gang naar zijn Meccanokamer vertoont echter het beeld van het platform op Schiphol op de eerste grote vakantiedag. Verbazingwekkend vindt hij het dat hij zo weinig met tandwielen doet, terwijl hij daar vroeger zoveel in gezeten heeft en mee gewerkt. [heb je onthoudingsverschijnselen, Jan?, red.]

Ook is Jan in de geschiedenis van constructiebouwdelen geïnteresseerd, momenteel 1224 verschillende merknamen, het moet dus wel een goed product zijn. Jan heeft wekelijks contact met Tony - Others Systems - Rednall, en er komen nog steeds merken bij. De Nederlandse Seintoestellen Fabriek in Hilversum had ook zo zijn eigen systeem en dan plotseling een uitstapje naar de geschiedenis. Jan vertelt een fraai geval van oorlogssabotage bij de ontwikkeling aan Nederlandse zijde, traineren van een nieuw Duits type radio- zendinstallatie. Ze krijgen het na twee jaar werk zogenaamd niet voor elkaar en wat gemaakt is wordt uiteindelijk naar Berlijn gestuurd en daar verschroet.

Uw interviewer betrapte Jan in Hierden met een elektronische schuifmaat bij het precisiemeten van de inhoud van een bijzonder doosje waar hij Tony Knowles weer blij mee kon maken. Zie mededeling in zomer MN 28.2 en zo wordt de documentatie steeds beter. En dan volgt het smakelijke verhaal van een wel heel bijzonder square doosje, een doosjes met strips enz. met vierkante gaten erin. [uw interviewer voorziet problemen met de assen, hk]

En dan het hoogtepunt van ieder interview; de onvermijdelijke gang naar de Meccano kamer waar ook veel - keurig gemerkte documentatie van het Documentatiecentrum is opgeslagen. Uw interviewer had al het idee met een methodische en geordende man van doen te hebben, een gedachte die tijdens het interview alleen maar versterkt wordt, maar dan de Meccano-werkplaats, alles keurig geordend in kleine en gecodeerde voorraaddozen voor kleine onderdelen tot aan het plafond. Veel 'Other Systems'-documentatie allemaal keurig en overzichtelijk op zijn plaats. En dan als een soort werkbank een fraai oud Lips bureau van plaatstaal met uitschuifbare laden en links en rechts ook uitschuifbare werkbladen. Ook veel (elektrische) touwtjes die ook al netjes hangen. Uit alles spreekt een man met grote passie voor zijn hobby, die er liefdevol en voorzichtig mee omgaat.

De meeste aanvragen voor documentatie komen op de bijeenkomsten. De oude jaargangen van de eerste

20 jaar hebben toch nog 120 euro opgeleverd. Het Documentatiecentrum is selfsupporting. Daardoor konden de Franse versies worden aangeschaft. Veel enthousiasme over de kwaliteit van het drukwerk van zijn nieuwe kleurenprinter. En wat die Meccano op oudere leeftijd betreft, Jan zou niet weten; "ik ben

nog niet oud, dus dat is geen item".

En dan natuurlijk de slotvraag, die u lezer, immer bezig houdt; "wie is de volgende geïnterviewde". Uw verslaggever heeft, naar aanleiding van de suggestie van Jan, Co Stevens bereid gevonden het diepte-interview met uw verslaggever te ondergaan.

Computergestuurde versnelling

Tekst en foto's: Gilbert Ghyselbrecht

Als elektrotechniker combineer ik graag Meccano met elektronica. Ik probeer de mechanische tekortkomingen van het systeem op te lossen met elektronische of computergestuurde schakelingen. Zo iets ontwerpen is niet simpel en er dan een eenvoudige beschrijving van maken is nog moeilijker! Charles heeft me echter in Mechelen gevraagd om het toch maar eens te proberen en zie hier het resultaat:

Een drietraps versnelling is opgebouwd volgens foto 1. Rechts de aandrijfmotor, links de uitgaande

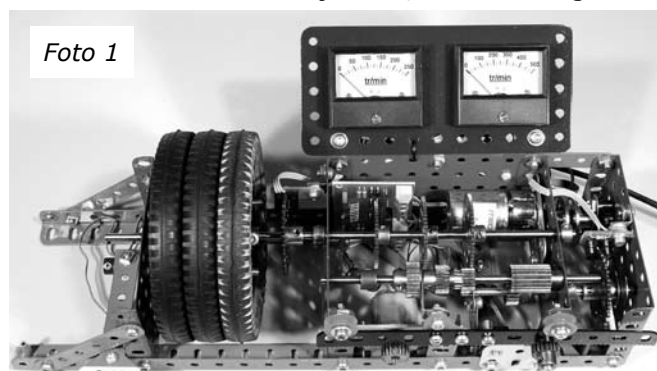


Foto 1

as met drie wielen 19b met banden als vliegwielen en bovenaan twee analoge toerentellers om de werking te demonstreren.

- versnelling 1 = $1/4$ met tandwiel 27d en rondsel 26c
- versnelling 2 = $1/3$ met tandwiel 27a en rondsel 26
- versnelling 3 = $1/2$ met tandwiel 27 en rondsel 25

Er is geen ontkoppeling voorzien, de synchronisatie bij het schakelen wordt door de microcomputer gedaan. De horizontale verplaatsing van de as met de rondsels gebeurt met een tandrad 110a, dat wordt aangedreven door rondsel 26 op een kleine stappenmotor, zie foto 2. Een microschakelaar bepaalt de nulpositie

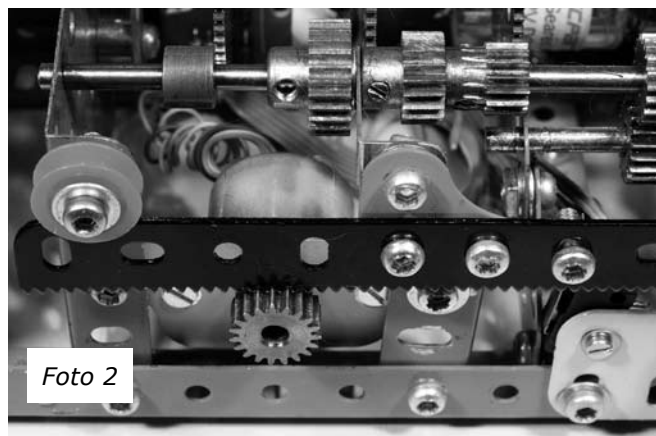


Foto 2

(versnelling 1). De snelheid van de aandrijfas wordt

gemeten met een kettingtandwiel 95a en een optische sensor die de impulsen registreert, veroorzaakt door de tanden die het licht onderbreken in de lichtsluis, zie foto 3. Een analoge toerenteller meet de snelheid

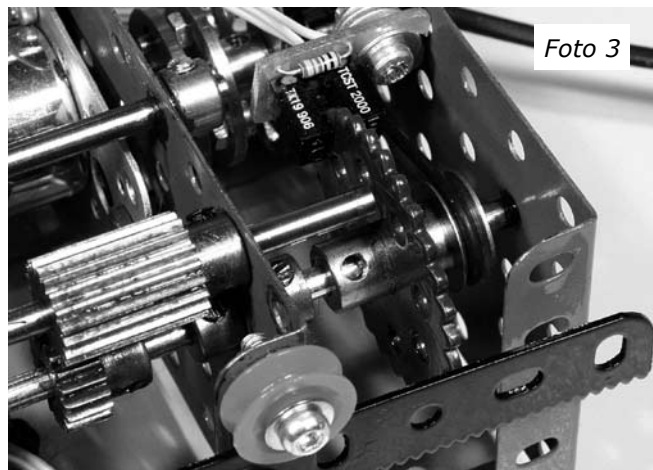


Foto 3

van de aandrijfas tussen 0 en 500 tr/min. Een zelfde opstelling wordt gebruikt op de uitgaande as, een analoge toerenteller toont hier de snelheid tussen 0 en 250 tr/min. De besturing van het geheel wordt gedaan met een microcontroller type PIC16F873, zie foto 4.

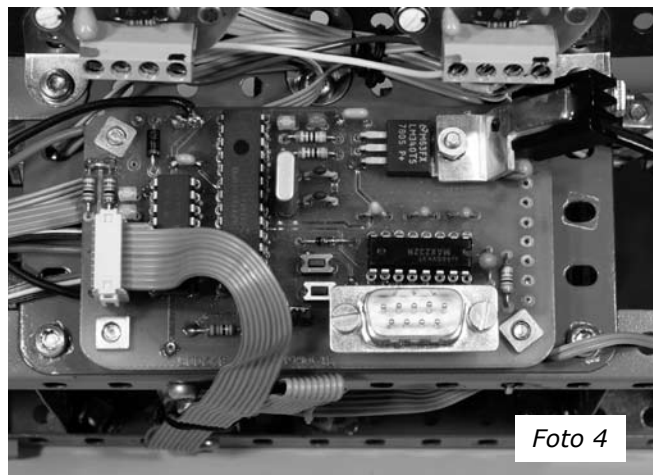


Foto 4

De controller meet de snelheid van de ingaande en de uitgaande as, regelt de snelheid van de motor en bestuurt de stappenmotor. Het programma doorloopt achtereenvolgens de volgende stappen:

A Optrekken

1. de motor versnellen naar 400 tr/min en 5 sec wachten
2. de stapmotor naar positie 2, tussen 1^e en 2^e versnelling
3. de motor vertragen
4. verplaats de stapmotor naar positie 3 (versnelling 2) als de snelheid van de motoras x 3 gelijk is of kleiner wordt dan de snelheid van de uitgaande as
5. de motor opnieuw versnellen naar 400 tr/min en 5 sec wachten
6. de stapmotor naar positie 4, tussen 2^e en 3^e versnelling
7. de motor vertragen
8. verplaats de stapmotor naar positie 5 (versnelling 3) als de snelheid van de motoras x 2 gelijk is of kleiner wordt dan de snelheid van de uitgaande as
9. de motor versnellen naar 500 tr/min en 5 sec wachten

B Afremmen

10. de motor vertragen
11. de stapmotor naar positie 4, tussen 3^e en 2^e versnelling
12. de motor versnellen

13. verplaats de stapmotor naar positie 3 (versnelling 2) als de snelheid van de motoras x 3 gelijk is of groter wordt dan de snelheid van de uitgaande as
14. de motor vertragen en wacht 5 sec
15. de stapmotor naar positie 2, tussen 2^e en 1^e versnelling
12. de motor versnellen
13. verplaats de stapmotor naar positie 1 (versnelling 1) als de snelheid van de motoras x 4 gelijk is of groter wordt dan de snelheid van de uitgaande as
14. de motor vertragen en stoppen

Om het geheel soepel te laten werken zijn er heel wat instellingen die aangepast moeten worden:

- de wachttijden na het schakelen naar een andere versnelling
- de posities en de frequentie van de stapmotor
- de snelheid van de motor en de optrek/afrem versnelling

Deze parameters worden aangepast met een PC, aangesloten via de seriële poort. De gemaakte instellingen bepalen het verloop van het programma en worden bewaard in het vaste geheugen van de microcomputer waardoor de schakeling, eenmaal ingesteld, onafhankelijk van de PC kan blijven werken.

Per trein naar de Skegex 2010

Tekst en foto's: Dick & Jaap Bus

8

Als vervolg op het artikel van Kees Trommel in M.N. 28.3 volgt hier een artikel over een bezoek aan de Meccano tentoonstelling in Skegness. Op vrijdag 2 juli 2010 gingen mijn zoon en ik per Beneluxtrein vanaf Schiphol naar Brussel Zuid. Daar werden wenzogefouilleerd als op alle vliegvelden. Daarna stapten we in de Eurostar en reden met 300 km/uur naar de kanaaltunnel, met een tussenstop in Rijssel. De rit door de tunnel duurde 20 minuten, de snelheid was daar 160 km/uur. Tenslotte stopten we in Londen St. Pancras station, wat prachtig is en ook heel mooi gerestaureerd.

In het er naast gelegen King's Cross station stapten we op een IC 225, de elektrische trein van de EAST COAST LINE naar Grantham. Om op die dag niet al te moe te worden, overnachtten wij daar in het aardige King's Hotel.

Op zaterdag 3 juli, gingen wij per locale dieseltrein van de EAST MIDLANDS vol badgasten naar Skegness aan de kust. Op het station stonden nog de oude seinpalen. Om te smullen voor de liefhebbers. (Zie Foto 1).

In het Embassy Theater aan de boulevard was ons doel: het Mekka van de Meccano. Op foto 2 zien we de poster, die bij de ingang stond.



Foto 1



Foto 2

Na het kopen van een toegangskaartje genoten we urenlang van de vele modellen. Op de foto 3 ziet men de souvenirs, die ik kocht: Een face plate 109 uit de enorme voorraad aan onderdelen, een bijzondere schroevendraaier voor inbusboutjes en een klein doosje, ook uit vroegere Meccano dozen. Omdat we geen auto bij ons hadden, konden wij niet meer meenemen.

Overigens waren wij heel tevreden over de comfortabele treinreis. De terugreis ging weer via een overnachting in hetzelfde hotel in Grantham en vervolgens met de diesel IC 125 naar London.

Maandagavond 4 juli waren wij weer thuis.

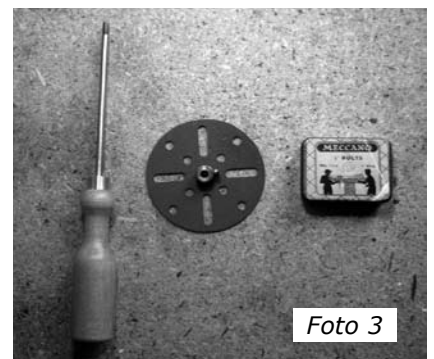


Foto 3

Soesterberg 2010

Tekst en foto's: Jan Ringnald

Ook dit jaar was het Meccano Gilde weer aanwezig met enkele leden om onze vereniging aan een groot publiek te presenteren. Het was dit jaar de 29ste editie. Volgend jaar dus een jubileum! Ik ben eens gaan neuzen (*Jan noemt het sneupen, red*) in oude MN's en het bleek dat we al vanaf 1989 deelnemer zijn met Ab Ritsema als eerste organisator voor het Gilde.

Met zo'n vijftienduizend bezoekers weer heel geslaagde maar drukke week voor de exposanten die weer met veel enthousiasme ons Gilde presenteerden. Ook dit jaar werden we weer bij de tijd gehouden door de klok van Co Stevens en deed Aad Visser voor het eerst mee. Zijn aparte en mooie model 'Polderlandschap' is door vele kinderhanden bespeeld. De "Pingpong ballenautomaat" en een paar andere modellen van Klaas van Tuinen waren ook bestemd om de kinderen bezig te houden. Het reuzenrad en diverse vliegtuigen van dezelfde bouwer hadden ook veel bekijks.

Wist u dat er in het blad van de Koninklijke Nederlandse Vereniging 'Onze Luchtmacht' onder het kopje "Op Schaal" een artikel staat over het Meccanogilde met ons aller Klaas in de hoofdrol.

René Muijen kwam met een nieuw model, een moderne zijlader (vuilniswagen). Nog niet geheel afgebouwd maar in een staat om het één en ander te kunnen demonstreren. Dat werd natuurlijk weer met de nodige humor gepresenteerd door de bouwer.

Gerard Anink was aanwezig met het nodige rollende railmaterieel.

Zelf had ik mijn molen meegenomen. Het maakt niet uit welke kant je het hendeltje opdraait (aan de zijkant van de molen), de wieken veranderen niet van draairichting, uiteraard tot verbazing van het publiek. Natuurlijk werd er met een extra omkeerinrichting uitgelegd hoe dat werkt.

Tevens had ik diverse kleine modellen, enkele trucks en een aantal vliegtuigen meegenomen. Mijn nieuwste model, de Dornier DO-24, in een schaal van ongeveer 1:30. De enige nog originele DO-24 ter wereld is te bezichtigen in dezelfde hal.

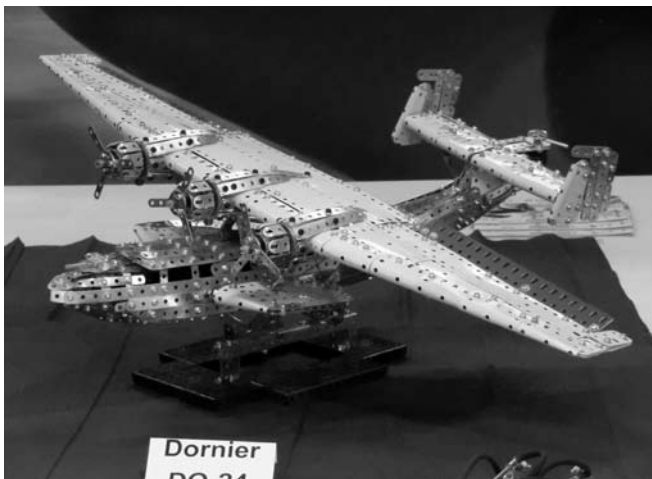
Dan rest mij nu nog de vijf deelnemers, één moest er wegens familie omstandigheden verstek laten gaan, te bedanken. Door hun inzet is deelname aan dit evenement weer een succes geworden.



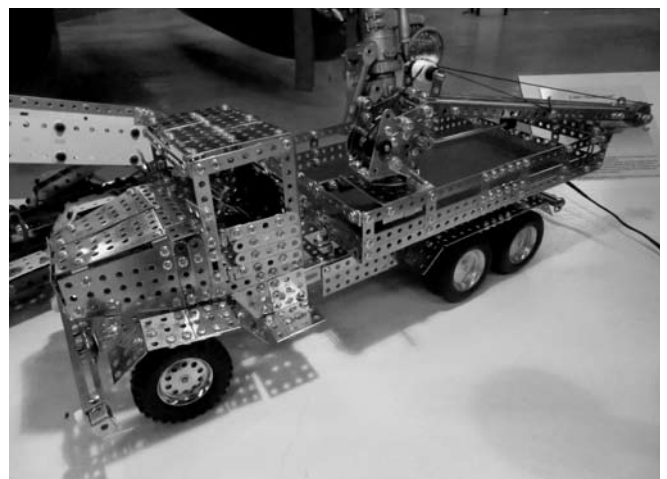
De nieuwe vuilniswagen van René Muijen, maar is nog niet geheel klaar.



Hier probeert Aad Visser een kabelbreuk te verhelpen aan zijn mini wereld.



Het nieuwste model van Jan Ringnald, de Dornier DO-24. De KNIL heeft er mee gevlogen.



Deze truck heeft Jan gemaakt van Eitech. Het type heeft hij niet opgegeven.

Mercedes Actros 8*8/4 truck (Deel 3)

Tekst & foto's: Peter Jonges

Het containersysteem

Ik heb gekozen voor een kabel containersysteem. Bij een dergelijk systeem, is de geleider scharnierend bevestigd op het chassis. De geleider wordt door een kabel opgetrokken tot de juiste hellingshoek is bereikt om de container op te kunnen trekken. Als de geleider omhoog is getrokken, wordt de container vervolgens op de geleider getrokken en het geheel weer op het chassis neergelaten. Bij het lossen van de container gebeurt alles in omgekeerde volgorde. De geleider wordt aangedreven vanuit de motor (pto). Om voldoende aandrijfkracht te ontwikkelen is een extra vertraging aangebracht (foto 14a).

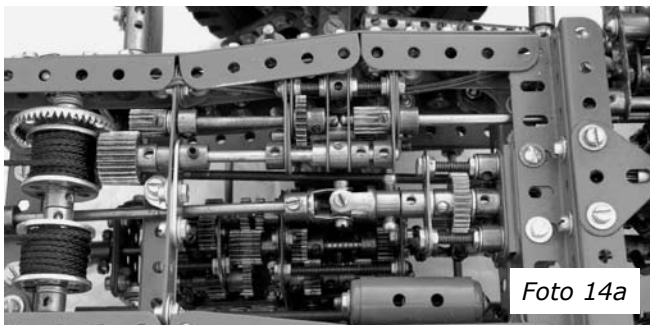


Foto 14a

Daarnaast loopt de kabel over 6 schijven (foto 10a) die, behoudens extra kracht, tevens de optreksnelheid reduceert.

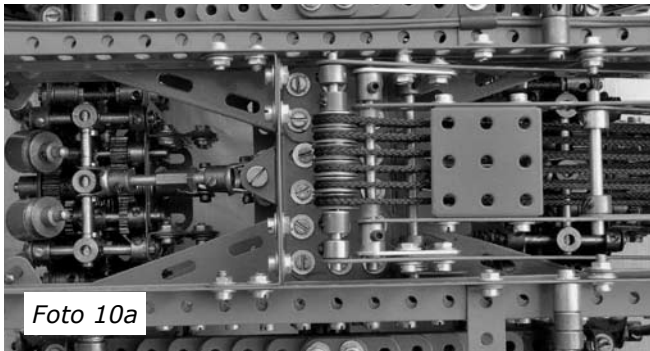


Foto 10a

Het hele geleidingsysteem, inclusief beide kabeltrommels, moet passen binnen de hoogte van het chassis. Zou het daarboven komen dan kan de container er niet overheen worden getrokken. Zou het (te veel) eronder komen, dan ontstaat er te weinig ruimte



Foto 17

met het wegdek. Deze beperking heeft tot gevolg dat zowel de geleider als de optrekkabel nagenoeg horizontaal liggen. Bij het begin van het optrekken van de geleider wordt daardoor de meeste kracht opgenomen door het chassis in plaats van in het optrekken van de geleider. Naarmate de onderlinge hoek tussen geleider en chassis groter wordt, neemt de trekkracht op de geleider toe en de kracht op het chassis af. Om extra kracht te genereren direct bij het begin van het optrekken, is aan de onderkant van de geleider een afstandhouder aangebracht die de kabel, even voor het bereiken van de horizontale positie, naar beneden drukt (foto 17).

Over dit (kritische) stuk zal de kabel bij het optrekken dan tevens werken als drukkabel. Deze oplossing bleek afdoende om de geleider en container (ca 5 kg) omhoog te trekken. De maximale hellingshoek is ongeveer 70 graden.

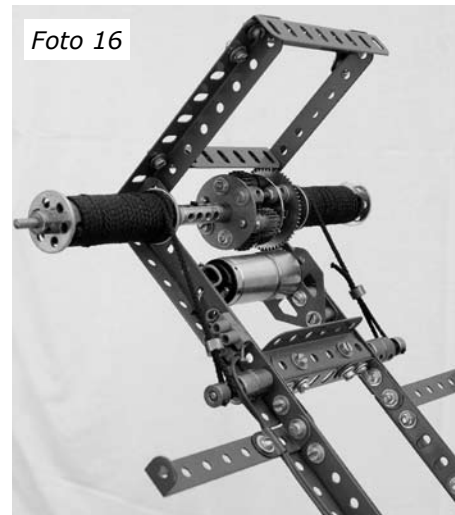


Foto 16

Het optrekken van de container gebeurt via een aparte motor en twee afzonderlijke kabels (foto 16). Zowel de motor als beide kabeltrommels zijn op de geleider bevestigd. Om mogelijk scheeftrekken van de container tijdens het optrekken te voorkomen, is een differenti-

eel tussen beide kabeltrommels geplaatst.

Zandstrooier (foto 21, 22, 23).

De zandstrooier heeft een afzonderlijke aandrijving. De bak loopt inwendig schuin af naar de strooier om

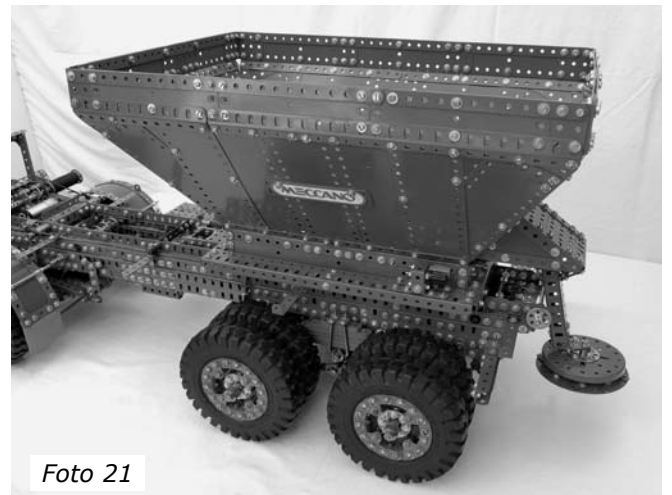


Foto 21

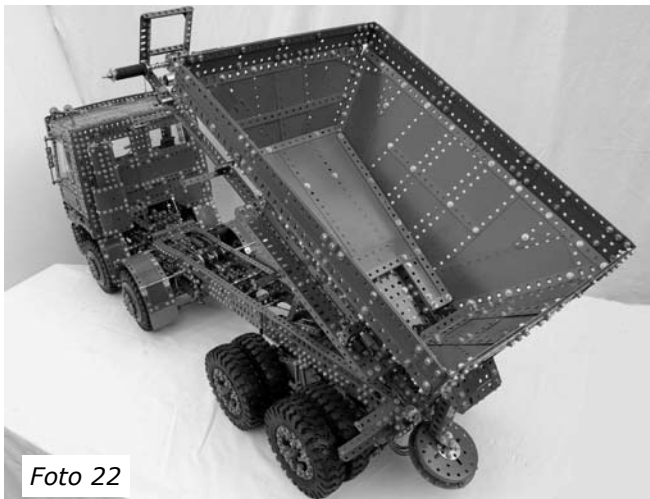


Foto 22

er voor te zorgen dat er zo weinig mogelijk restzand achterblijft.

Tot slot.

Het was een bijzondere ervaring om het chassis van deze Mercedes Actros te bouwen. In totaal heb ik er zo'n kleine 4 jaar aan gewerkt. Het geeft de nodige voldoening als uiteindelijk alles ook nog blijkt te werken. Er is echter een onderdeel waar ik niet tevreden



Foto 23

over ben en dat is de wielophanging. Ondanks de 4 assen en een gewicht per wiel van slechts ca 5 kg is, blijft het punt van overdracht een 4 mm dunne (meccano!) as. Dat blijft een zwak punt. Ik ben bezig om hier een betere oplossing voor te bedenken. De vraag in het begin van dit artikel, of deze "oefening" nu leidt tot het gaan bouwen van de Demag AC 650, blijft voornamelijk dan ook onbeantwoord. Mocht ik er in slagen om voor dit probleem een afdoende oplossing te vinden, dan zal ik het nog wel eens overwegen. Hoewel de gedachte alleen al aan al het gesjouw.... wie weet.

Hoe doe je dat?

Tekst: Charles Spierdijk

Het maken van een bouwbeschrijving van een model blijkt voor veel mensen een lastige opgave te zijn. De één gaat van de veronderstelling uit dat zijn verhaal niet interessant genoeg is, terwijl de ander geen idee heeft hoe hij het aan moet pakken. Maar laten we een aantal punten op een rij zetten.

- a Om te beginnen is het voor de meeste lezers interessant wat je er toe heeft gebracht om nu juist dat model te bouwen. Zo ben je bijvoorbeeld al van jongs af aan gefascineerd door een bepaalde categorie voer- of vaartuigen. Mensen die tijdens hun werkzame leven met een bepaalde machine hebben gewerkt, hebben daar de rest van hun leven een binding mee. Kortom, er zijn legio redenen die de drang bij jou lospeuteren om zo iets dergelijks in Meccano na te bouwen.
- b Je kunt vertellen waarom je model in de gekozen schaal is gebouwd.
- c Vind je het zelf belangrijk om te vertellen waarom het een statisch model (voor de vormgeving) of een volledig werkend model is geworden, dan moet je dat zeker doen.
- d Is het model eenmaal bekend dan kun je vertellen welke problemen zich voordeden tijdens de bouw. Omdat je met een statisch model wil bereiken dat het zo natuurgetrouw mogelijk is nagebouwd, kan het je heel wat hoofdbrekens bezorgen om dat te bereiken. Bij aangedreven modellen krijg je te maken met problemen van heel andere aard.
- e Het hele bouwproces zul je ongetwijfeld in stukken kunnen hakken, zodat je op die manier het hele verhaal in hoofdstukken kunt verdelen.
- f Geef aan, welke onderdelen (nummers) je gebruikt in de fase die je beschrijft. Soms is het ook belangrijk waarom je een bepaald onderdeel hebt gebruikt.
- g Aan het eind van je beschrijving kun je nog eventuele tips toevoegen voor aspirant bouwers.
- h Maak een onderdelenlijst met aantallen.

Voor het aanleveren van zo'n bouwbeschrijving aan de redactie zijn hier nog een paar tips:

- Lever de tekst indien mogelijk in "MS Word" standaard aan. (Liefst geen ingewikkelde opmaak)

Opmerking:

Heeft u geen computer dan is getypte of duidelijk geschreven tekst ook mogelijk.

- Zorg dat uw camera op de hoogste kwaliteit staat ingesteld en zorg voor een egale achtergrond tijdens het fotograferen (dus geen bont behang of vloerbedekking),
- Lever foto's digitaal of de afgedrukte foto's apart aan. Stuur digitale foto's bij voorkeur op CD-Rom per post naar de redactie. Als u het wenst, krijgt u de afgedrukte foto's of CD-Rom na gebruik retour.

Bouwbeschrijving van een Mini-Jeep

door Jan van Dijk, tekstbewerking Hans Kuijl, foto's Jan van Dijk en tekeningen Co Stevens

Dit prachtige model (zie foto 1) is gebaseerd op het ontwerp van Bernard Périer zoals opgenomen in CQ. Hem komt alle eer toe! In het voorbeeldmodel is een aantal aanpassingen aangebracht waardoor het model steviger en robuster is geworden. Alle onderdelen zijn nieuwe Meccano-onderdelen, behalve de M-4 onderleggringen (verder: ringen). De 'echte' Meccano-onderleggringen nr. 38 zijn in een aantal gevallen te dik voor dit model. De kleurstelling is in geel of in groen, beide kleuren gecombineerd met zinken onderdelen. De 3x3 flensplaat nr. 51b is echter alleen in de kleuren geel of zwart beschikbaar; wilt u toch de groene versie dan wordt het spuiten!

1. Het chassis

Basis voor het chassis zijn twee dubbele 11-gats hoekstroken nr. 48d. (Zie tekening 1) Hieraan worden de onderdelen gemonteerd zoals op de tek's zichtbaar en hierna beschreven.

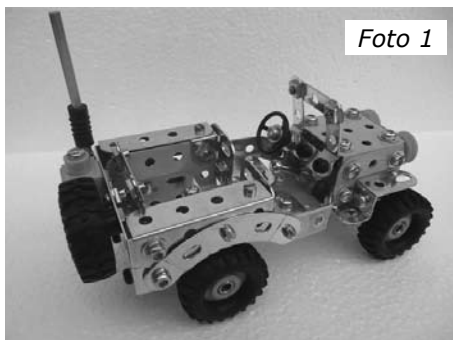


Foto 1

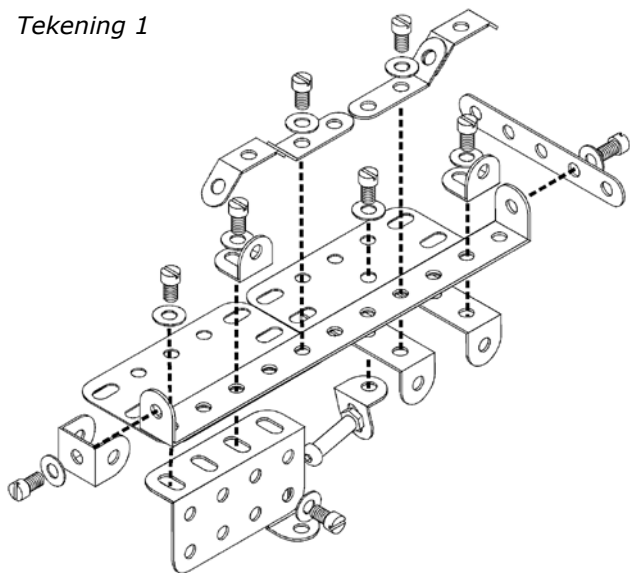
Aan de omgezette zijkanen van nrs. 48d aan de voorzijde wordt een 5 gats smalle strip nr. 235 gemonteerd en vastgezet in de gaten 2 en 4 met een zwarte stelschroef nr. 69 waaronder een ring, evenals onder de moer. Aan de omgezette zijkanen van nr. 48d aan beide achterzijden wordt één smalle dubbele hoeksteun nr. 811 bevestigd, zijkanen binnenwaarts gericht, eveneens vastgezet met een zwarte stelschroef en ringen onder bout en moer. Vanaf de voorkant naar achteren worden aan de beide nrs. 48d gemonteerd van onderen gezien:

812d, vastgezet in het middelste gat - dan nr. 48d - en aan de onderzijde daarvan de al gemonteerde buigzame sluitplaat nr. 188, dubbele hoekstrook nr. 48, ring en moer. In het centrale gat van nr. 48 wordt een bout, ring en een nr. 12 bevestigd met in het opstaande sleufgat een imbusbout met borst nr. 147g die met klemmoeren wordt vastgezet. (zie foto 10). De nr. 12 is iets naar binnen doorgebogen (van L naar <);

- 5e gat: niets;
- 7e gat: bout, ring, 2x1 smalle/stompe hoeksteun 812d, vastgezet in het middelste gat - dan komt nr. 48d - en aan de onderzijde daarvan de tweede buigzame sluitplaat nr. 188, ring en moer;
- 8e gat: niets;
- 9e gat: bout, ring, sleufgat hoeksteun nr. 12, - dan komt nr. 48d - en aan de onderzijde daarvan flexibele plaat nr. 188, balksteun nr. 161, ring en moer. Aan de voorzijden wordt in het bovenste gat van de beide balksteunen een hoeksteun nr. 12 geplaatst met het sleufgat naar beneden en naar binnen gekeerd: bout, ring, steunbalk, ring en moer;
- 10e gat: niets;
- 11e gat: bout, ring, nr. 48d, nr. 188, nr. 161, ring en moer.

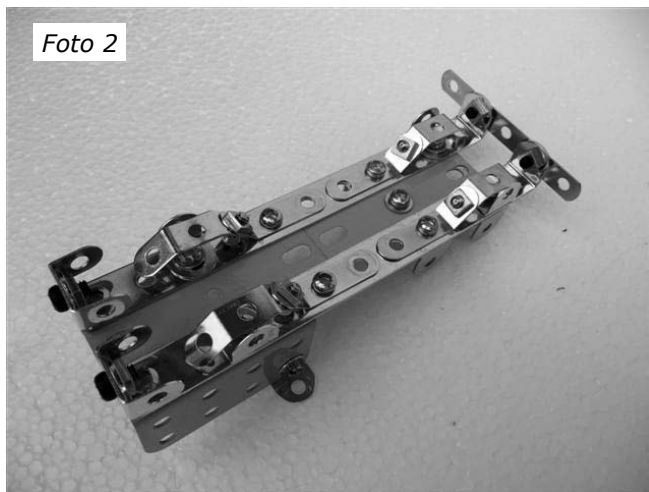
12

Tekening 1



- 1e gat: niets;
- 2e gat: bout, ring, sleufgat hoeksteun nr. 12 gemonteerd met het ronde gat naar buiten gekeerd, - dan nr. 48d - en aan de onderzijde daarvan buigzame sluitplaat nr. 188, dubbele hoekstrook nr. 48, ring en moer;
- 3e gat: niets;
- 4e gat: bout, ring, 2x1 smalle/stompe hoeksteun

Foto 2

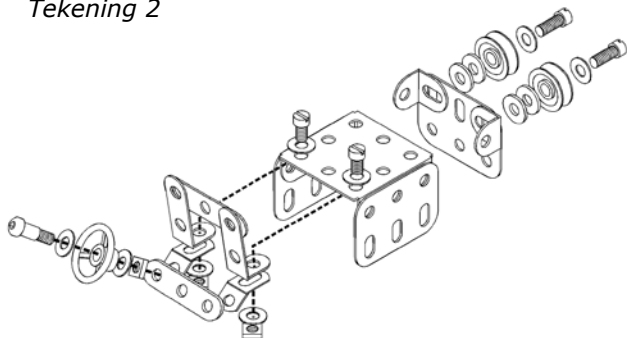


Hierboven is opgemerkt dat in het vierde en zevende gat een nr. 812d wordt gemonteerd. Aan elk van de vier schuine zijden wordt nu een tweede nr. 812d gemonteerd, maar alvorens deze vast te zetten met bout, ring, nr. 812d, ring en moer, moet eerst met een vlak tangetje het tweede vlakke gat in dezelfde hellingshoek worden gebogen als de andere zijde van nr. 812d ($_/_$ wordt nu $_/_$).

2. Motorkap en behuizing (Zie tekening 2)

De bovenzijde van de motorkap is een 3x3 flensplaat nr. 51b, omgekeerd. Aan de flenzen wordt een 3-gats platte steunbalk nr. 103h bevestigd met de sleufgaten naar beneden. Het front wordt gevormd door een nr. 103h, gemonteerd met hoeksteunen nr. 12 aan de binnenzijde van de flenzen, sleufgaten aan het front van nr. 103h, voorlopig alleen aan de voorzijde losjes vastzetten.

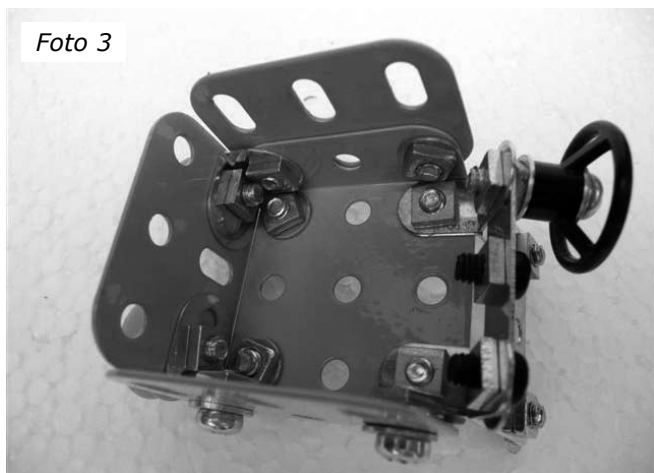
Tekening 2



Aan dit front worden tevens de koplampen in de buitenste sleufgaten van nr. 103h bevestigd: bout nr. 111c, ring, riemschijf 23p, twee onderlegringen nr. 38, nr. 103h, sleufgat nr. 12, ring en moer.

Vervolgens aan de raamzijde van de motorkap links en rechts monteren: bout, ring, motorkap nr. 51b, een smalle 2x1 hoekstrook nr. 812b met de lange zijde naar boven gericht, smalle stompe hoek nr. 239 (*), ring en moer. In plaats van nr. 239 kan ook een smalle stompe hoek nr. 806b worden gebruikt. Eén 3-gats smalle strip nr. 235g wordt horizontaal aan de bovenzijde van de nrs. 812b gemonteerd, bout, ring, nr. 235g, nr. 812b, ring, moer. Nrs. 812b worden zodanig verbogen dat de hellingshoek iets groter wordt dan 90 graden en nr. 806b wordt in het midden verbogen tot een hoek van 45 graden. De verdere montage van het dashboard wordt beschreven in de volgende paragraaf.

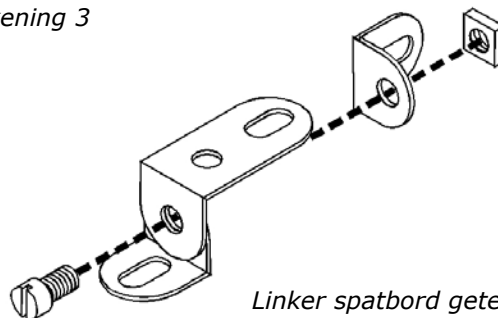
Foto 3



3. Montage motorkap aan chassis

De spatborden, elk bestaande uit een hoeksteun nr. 12b en twee hoeksteunen nrs. 12 (zie tekening 3),

Tekening 3

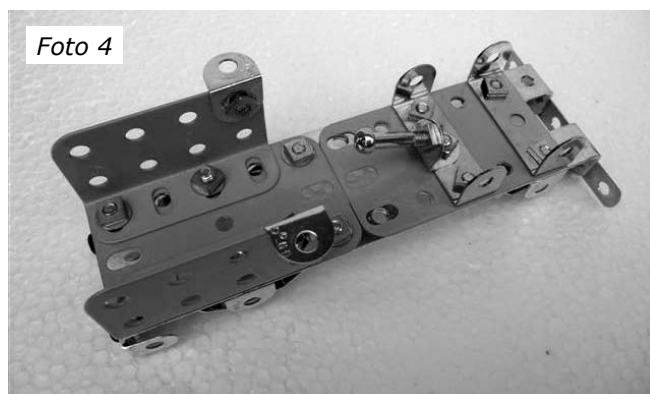


Linker spatbord getekend

worden voorlopig bevestigd aan het middenondergat van de zijkanten. Ter completering van het dashboard wordt een smalle 3-gats strip 235g met in het midden en rechts twee zwarte stelschroeven nr. 69 rechts bevestigd aan stompe hoeksteun nr. 239. Links komt het stuur – dit wordt pas later gemonteerd: imbusbout met borst nr.147d, ring, klein stuur 321, ring, moer, ring en dan de reeds aanwezige 3 gats strip, de onder 45 graden verbogen 2-gats smalle strip, ring en moer. Motorkap en behuizing nu aan de voorkant aan het chassis schroeven; het voorste sleufgat van nr. 103h (zijkant) aan de voorste nr. 48 schroeven, maar nog niet vastzetten. (Zie foto 2 en 3) Eventueel tijdelijk de versnellingspook demonteren. Hierdoor kan de motorkap nog even aan de raamzijde omhoog staan. De motorkap wordt voorlopig zo ver mogelijk schuin omhoog op zijn plaats gezet en het achterste sleufgat van de beide nrs. 103h wordt bevestigd aan de achterste dubbele hoekstrook nr. 48 en een schuine hoeksteun nr. 12c aan de binnenzijde van de dubbele hoekstrook nr. 48, ter bevestiging aan de nog te bouwen achter- en zij-aanbouw, met de sleuf naar buiten gekeerd naar de deursijde. Motorkap en de nr. 103h worden nu vastgezet.

13

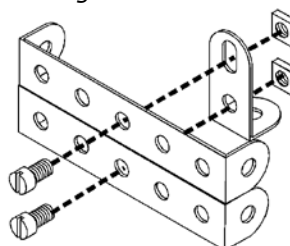
Foto 4

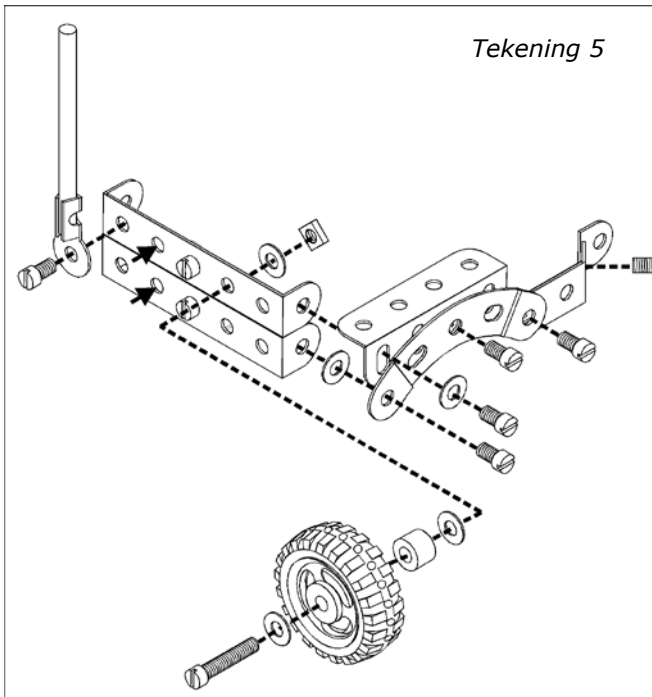


4. Achterombouw en zij-aanbouw

Aan de achterzijde komen twee dubbele hoekstroken nrs. 48a die boven elkaar in hun middelste gat aan de aan de binnenzijde geplaatste hoeksteun 12b worden geschroefd. (Zie tekening 4. Aan beide zijkanten van bovenste nr. 48a wordt een 4-gats hoekbalk nr.

Tekening 4





Tekening 5

9e geplaatst met de sleuven naar beneden gericht. (Zie tekening 5, foto 5)

Tussen de beide flenzen van de onderste dubbele hoekstrook en de gebogen trapstrook nr. 90a wordt een ring geplaatst. In het middelste gat van nr. 90a zit een bout die de gebogen trapstrook verbindt met hoekbalk nr. 9e.

Aan het voorste uiteinde van nr. 90a wordt een schuine hoeksteun nr. 12c met de sleuf bevestigd. Aan de schuine zijde wordt de schuine hoeksteun nr. 12d bevestigd die aan de motorbehuizing is verbonden.

Aan de achterzijde van de bovenste nr. 48a komen, van links naar rechts gezien, in het tweede gat een nr. 11a. Hierop komt een tweede nr. 11a, 90 graden gedraaid en deze wordt aan de bovenzijde gemonteerd met een bout nr. 111b en een nr. 38a geel en ring en moer. (Zie tekening 6 en foto 6)

In het derde gat van de bovenste nr. 48a zit de eerder genoemde nr. 12b, dan in het vierde gat het reservewiel bestaande uit bout nr. 111 (19 mm), ring, riemschijf nr. 22bp met band nr. 142e, plastic bus nr. 38a, dan ring, dubbele hoekstrook 48a, met ring en moer.

Op de onderste nr. 48a wordt in het eerste gat bevestigd een as-strookkoppeling nr. 212 met daarop een 2,5 cm as nr. 18b (*), daarop een flexibele sok nr. 213c (*), en daarin een driekanten as nr.

318a (*). In plaats van de laatste 3 onderdelen kan ook een 6 cm (2,5") as nr. 16a (**) worden gebruikt. Het kan handig zijn de bout, die de gebogen trapstrook verbindt met de dubbele hoekstrook, even los te maken.

In het derde gat de eerder genoemde nr. 12b met

bout, ring, 48a, ring en moer en in het vierde en vijfde gat niets.



Foto 5

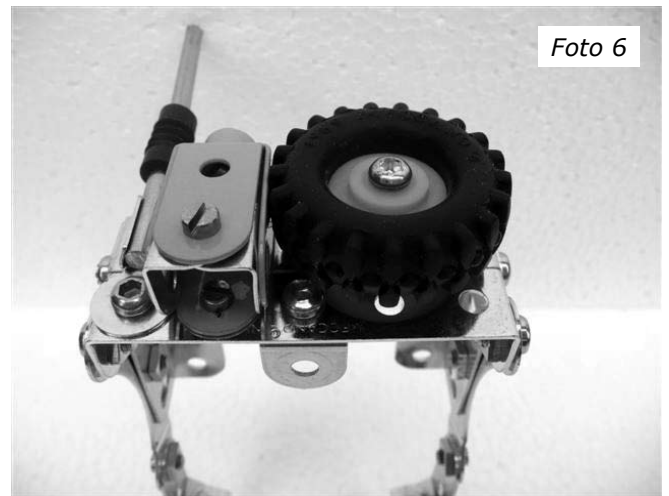


Foto 6

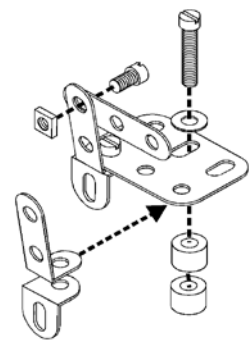
5. Montage van om- en aanbouw aan chassis en interieur

Nu kan de om- en aanbouw aan chassis en motorbehuizing worden gemonteerd.

De 1x2 hoeksteun nr. 12b, reeds bevestigd in het middelste gat van de beide nrs. 48a aan de achterzijde, wordt in het middelste gat aan de achterste nr. 188 gemonteerd: bout, ring, nr. 12b, nr. 188, ring en moer. Let er op dat de 1x1 schuine hoeksteunen nr. 12c aan de beide voorzijden van de ombouw worden gemonteerd aan de binnenzijde van de motorbehuizing en tevens aan de binnenzijde van de omzetten van nr. 48. (Zie foto 4)

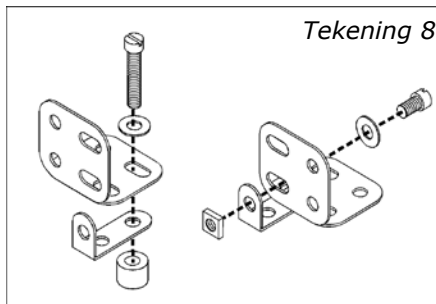
In de voorste gaten van 4-gats hoekbalk 9e worden bouten geplaatst om deze te verbinden met de beide reeds bevestigde nrs. 12, aan balksteun nr. 161. (Zie foto 4)

De achterbank (zie tekening 7) bestaat uit een 3-gats steunbalk nr. 103I (zink) met aan de onderzijden 2 smalle hoeksteunen nr. 812b, naar boven gericht en tevens twee hoeksteunen nr. 12, gemonteerd met stelschroeven in hun ronde gat en met hun



Tekening 7

sleufgat naar beneden gericht. De constructie wordt vastgezet: stelschroef, ring, steunbalk 103l, smalle hoeksteun, ronde gat nr. 12, ring en moer. De smalle hoeksteunen worden licht naar achteren gebogen in een hoek van > 90 graden ($_/_$). In de bovenste gaten van de beide smalle hoeksteunen komt een smalle 3-gats strip nr. 235g, vastgezet met stelschroeven. De achterbank wordt aan de vloer bevestigd met een bout nr. 111, ring, nr. 103h, twee plastic afstandbussen nr. 38a, vloerplaat nr. 188, ring en moer. (Zie foto 7) De beide voorstoelen bestaan elk uit een rugleuning en een zitting, gevormd door 2-gats steunbalken nr. 103m.



Tekening 8

Hierbij wordt het sleufgat van de steunbalken naar binnengekeerd en zij worden verbonden met de omgezette kant van een smalle hoek-

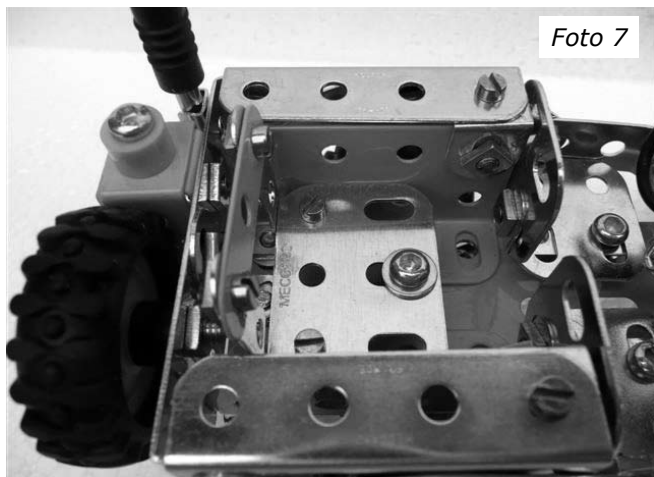


Foto 7

steun nr. 812b. De rugleuning bevestigen met twee stelschroeven en de zitting met een stelschroef. De stoelen worden vervolgens aan het chassis bevestigd in het zesde gat van voren. (Zie foto 8) Van boven naar beneden: 111a, ring, 103m, kleine afstandsbuis 38b, 188 en 48d en 812b, ring en moer. Bijna tot slot wordt het stuur als eerder beschreven gemonteerd.

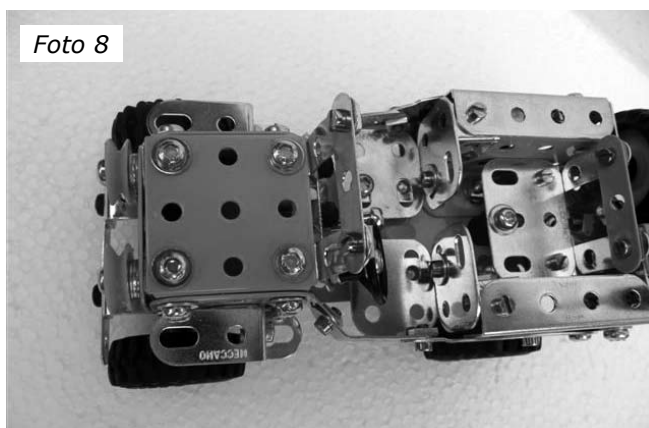
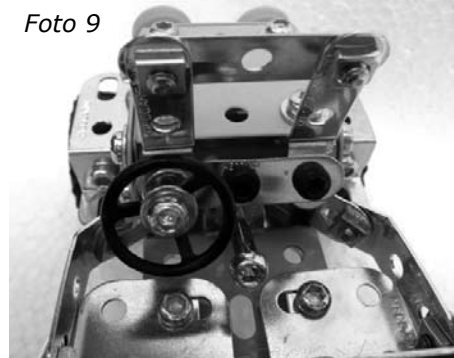


Foto 8

(Zie foto 9)

Als laatste worden de wielen met banden nr. 142e gemonteerd, nr. 22p op 2,5" as nr. 16a. (Zie foto 10) De bouwtijd vergt, na nauwkeurige bestudering van de bouwbeschrijving, ca. 4 uur; het slopen kost ca. 0,5 uur.

Foto 9



Veel succes
en plezier
met het
bouwen!
Jan van Dijk
en Hans Kuijl

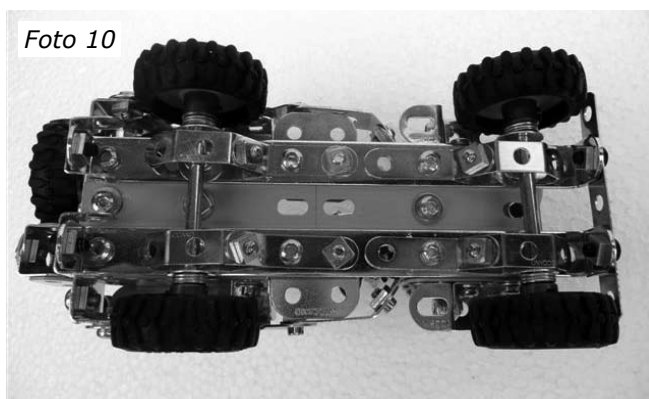


Foto 10

ONDERDELENLIJST

Nr.	Aantal	Benaming	Nr.	Aantal	Benaming	Nr.	Aantal	Benaming
9e	2	hoekbalk 4 gats	48a	2	dubbele hoekstrook	188	2	buigzame plaat
11a	2	dub.gebogenstrook	48d	2	dubbele hoekstrook	212	1	as-strook kop.
12	?	hoeksteun 12x12	51d	1	flensplaat 3x3	213c	1*	flexibele sok
12b	3	hoeksteun 25x25	69	6	stelschroef zwart	235	1	smalle strip 5 g.
12c	1	stompe hoeksteun	69	10	stelschroef	235g	3	smalle strip 3 g.
16a	2	as 6 cm	90a	2	gebogen trapstrook	239	2*	stompehoek smal
16a	1**	as 6 cm	103h	3	steunbalk plat 1,5"	318a	1*	as 3-kant
18b	1*	as 2,5 cm	103h	1	steunbalk plat 1,5"	321	1	stuur klein
22ap	4	wielschijf	103m	4	steunbalk plat 1"zink	806b	2*	smalle strip 2 g.
22bp	1	wielschijf	111	2	bout	811	2	dub. hoeksteun
23p	58	ring plastic M4	111c	2	bout	812b	4	hoeksteun 2x1
38	4	onderlegging	142e	5	band	812d	10	stompe h. steun
38a	1	afstandbus geel 9x6	147d	1	borstbout			
38b	3	afstandbus zwart 6x6	147g	1	borstbout			
48	2	dubbelehoekstrook	161	2	balksteun			

De Nederlands Seintoestellen Fabriek

Tekst en foto's: Jan Ringnald

De Cursief gedrukte tekst is afkomstig uit het jubileumboek, verschenen ter ere van het dertig jarige bestaan van de N.S.F. in 1948.

Enkele maanden geleden kreeg ik een telefoontje van iemand die tot zijn pensioen bij de N.S.F./ Philips fabriek in Hilversum had gewerkt. Jullie zullen je afvragen, wat heeft deze fabriek te maken met Meccano. Meer dan jullie denken. Deze maker van radio's en radiozendapparatuur heeft vlak na de Tweede Wereldoorlog metaalbouwdozen in de handel gebracht.



De ingekleurde tekening op de deksel.

In de winter 1944-'45 had de Directie van de N.V. Philips' Gloeilampenfabrieken te Eindhoven, die op de hoogte was van wat er in het niet-bevrijde Hilversum gebeurde, maatregelen getroffen om zo spoedig mogelijk na de bevrijding de N.S.F. van een nieuw machinepark te voorzien en zij had daartoe in het buitenland de nodige aankopen verricht.

Toen de bevrijding kwam, was het personeel dat 8 maanden op wachtgeld thuis had gezeten, verlangend om weer te beginnen. Maar er was niets meer en ook niets om aan te beginnen, doch dankzij de hulp die andere bedrijven hier hebben geboden, was het mogelijk om met een kleine kern uit het personeel met het herstel een aanvang te maken.



Kistindeling met onderdelen.

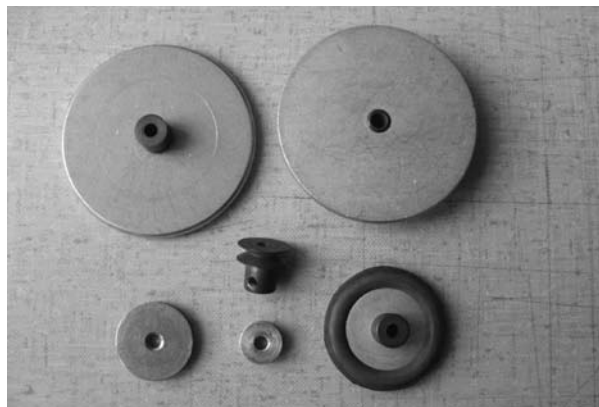
De fabriek was door de Duitse bezetter compleet uitgekleeft achtergelaten. Om het personeel aan de slag te krijgen is toen ingesprongen op de vraag van de markt, bijvoorbeeld speelgoed als Metaalbouwdozen maken. Zij waren daarin niet de enige. Er kwamen vlak na de WW2 verschillende nieuwe merken metaalbouwdozen

op de Nederlandse markt, zoals "Struc" (Nederlandse Speelgoed Industrie in Wijhe Overijssel), "Stricon" (Amsterdam), "Metacon" (Gouda), "Constructor" (Jafo Works te Groningen), "Flex" en "Ideaal Bouwspel". Wie kent nog de leuze van de eind veertiger jaren: "Met Nederlandse waar helpen wij elkaar".

Het systeem had meer dan 100 verschillende onderdelen met een gatafstand van 12,5 mm. en M4 boutjes.

Als we het montageboekje door nemen, dan waren er 10 verschillende lengtes strips, 3 lengtes hoekbalken, 5 dubbele lengtes hoekstroken, 2 dubbel omgezette (rode), 2 enkel omgezette (groene) en 4 vlakke montageplaten. Allen zijn identiek aan de Meccano strippen. De 7 bekledingsplaten in het systeem zijn van aluminium. Afmetingen hetzelfde als Meccano.

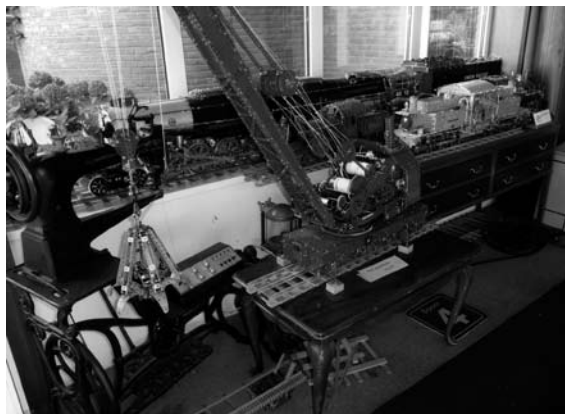
De riemschijven en wielen zijn vervaardigd uit dikke aluminiumplaat (circa 4 mm) en hebben al dan niet een messing kraag. De kleine schijf met kraag is van messing evenals de tandwielen. Het bandje is bruin rubber. (Zie foto hieronder)



Rest mij de vraag:

Wie kan mij meer vertellen over de merken, "Flex" en "Ideaal Bouwspel" ?

Mededeling



Karel Bijzen heeft zijn Meccanomodellen verkocht. Allemaal hebben we ze wel eens gezien en dan bedoel ik zijn locomotieven. Ben je echter nog nooit in de gelegenheid geweest om alle details ervan eens rustig te bekijken dan kan dat nog steeds.

Zijn Meccanomodellen hebben thans een permanente plaats gekregen in het hotel "De Rijper eilanden" in De Rijp Noord-Holland.

Verder zijn er modelauto's, schepen en meerdere verzamelingen te bewonderen.

De redactie

Gilde jeugd

Deze keer gaan we de afgebeelde tractor bouwen. Op de tekeningen en de onderdelenlijst is te zien dat er geen nieuwe onderdelen zijn gebruikt. Eigenlijk allemaal onderdelen die iedereen wel in zijn bezit heeft. Als je de tekeningen bekijkt zul je misschien zeggen wat een simpel model. Maar met welke onderdelen begin je?

Als je naar de bouwbeschrijving van de Jeep hebt gekeken dan kun je zien dat sommige onderdelen eerst aan elkaar worden geschroefd en dan opzij worden gelegd. Daarna gebeurt hetzelfde met een aantal andere onderdelen.

Bij Tractor moet dat ook gebeuren. Als je de motor-kap gaat opbouwen, als de rest al is samengebouwd, dan zijn de onderdelen voor de bovenkant ervan moeilijk aan te brengen. Het is dus belangrijk dat je eerst goed naar de tekeningen kijkt voor je begint. Eigenlijk moet je een bouwplan maken.

Daarvoor heb je vier tekeningen en een onderdelenlijst tot je beschikking. Bij tekening 3 is de bovenkant van de motorkap weggelaten om je meer zicht op de constructie te geven.

Bij tekening 2 is te zien dat er geen verbinding is tussen het stuur en de voorwielen. Hoe zou jij dat probleem oplossen?

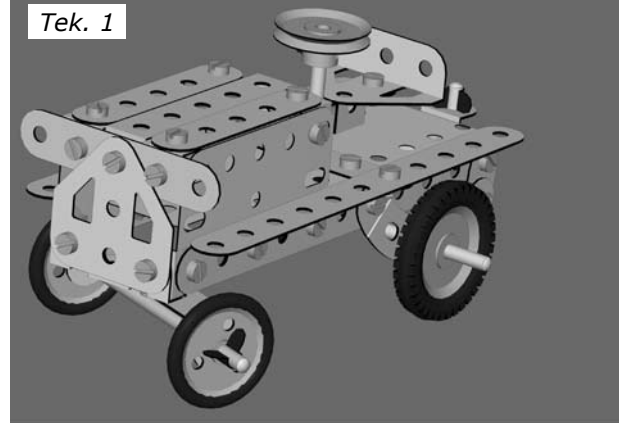
Op tekening 2, 3 en 4 is zichtbaar dat je de buigzame plaat 189 moet buigen. Hoe zou je dat doen?

Voor al deze vragen gaan we de komende afleveringen oplossingen aandragen.

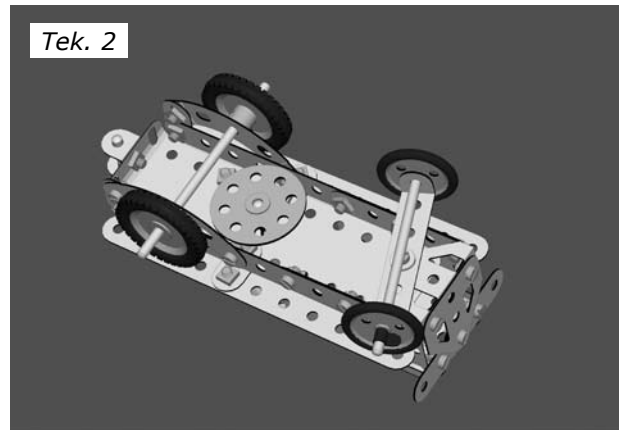
ONDERDELENLIJST

Nr.	Aantal	Naam	Afmeting
2	4	Strook	11 gaten
5	4	Strook	5 gaten
10	2	Plat steunstuk	
11	1	Dubbel steunstuk	
12	8	Hoeksteun	12x12 mm
16	2	As	90 mm lang
17	1	As	50 mm
18b	1	As	25 mm
22	3	Riemschijf	met naaf
22a	2	Riemschijf	zonder naaf
24	1	Naafbuswiel	8 gaten
35	4	Veerclip	
37a	32	Moer	
37b	30	Schroef	
38	5	Onderlegging	
48a	2	Dubbele hoekstrook	
69a	4	Stelschroef	zonder kop
90a	2	Gebogen trapstrook	
111c	1	Schroef	9,5 mm
125	1	Trap hoeksteun	
126	2	Tap	
126a	1	Vlakke tap	
142c	2	Autoband	25 mm
155	2	Rubber band	25 mm
189	1	Buigzame plaat	140 x38 mm
194	2	Buigzame plaat	

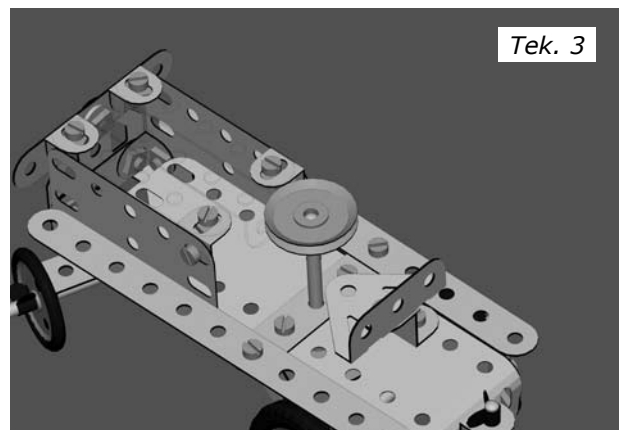
Tek. 1



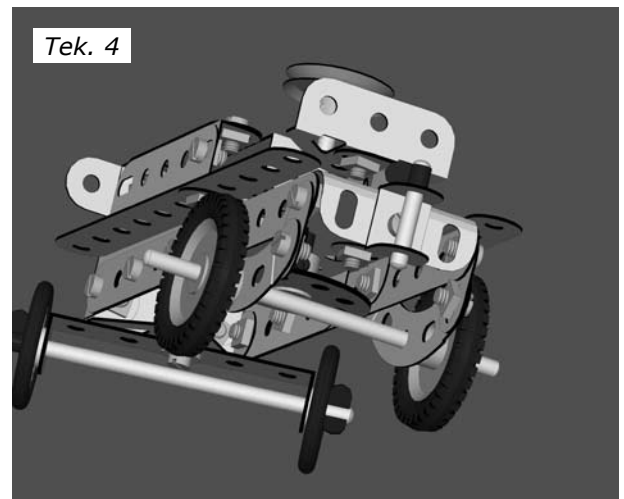
Tek. 2



Tek. 3



Tek. 4



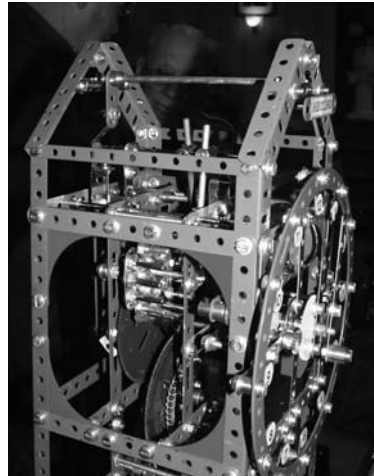
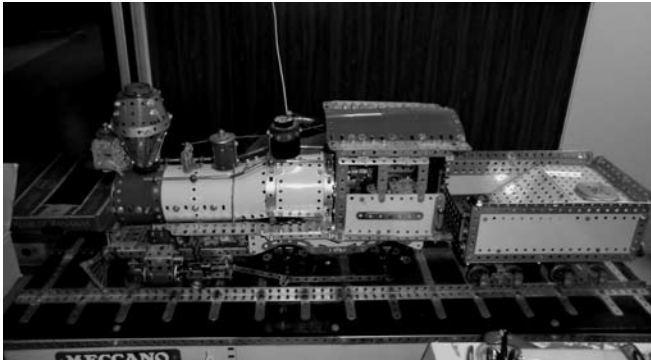
Hierden (najaar 2010)

Tekst: Charles Spierdijk, foto's: Cees Trommel

Hierden, maar nu zonder ledenvergadering, is goed bezocht. Het was dan ook als snel een drukte van belang. Het tekort aan tafels waar we nog tijdens de ledenvergadering tegen aan liepen was nu niet aan de orde omdat het podium nu ook voor de modellen beschikbaar was. Natuurlijk is deze locatie qua uitstraling moeilijk te vergelijken met Ede, maar daar staat tegenover dat een broodje-bal betaalbaar is. Veel leden kwamen weer bekenden tegen die enige tijd uit beeld waren zodat er overal geanimeerd van gedachten werd gewisseld. Er waren dan ook genoeg modellen meegenomen door de leden, waarvan er een aantal niet eerder waren getoond. Een aantal zijn er vastgelegd op de gevoelige plaat en die zijn hier afgebeeld. Misschien trekt u dat over de streep om ook eens naar Hierden te komen.

Voorpagina

Deze foto's zijn van de Bugatti. Dit fraaie model is gebouwd door dhr. A van Prooijen



Links boven

Een Dealer model van Henk Brouwer.

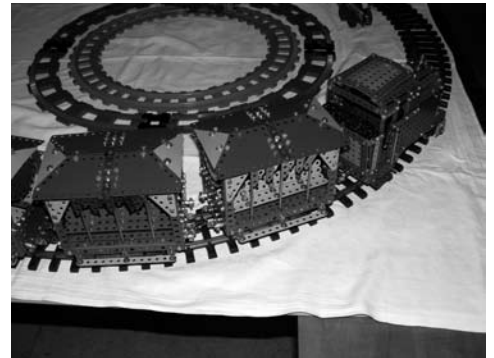


Boven en rechts

De klok van Piet van Bommel. Op het gewicht na helemaal van Meccano onderdelen.

Links

De uitvinding van Antony Fokker om door de propeller heen te schieten. Het model is van Henk Verhoef.



Rechts

Het treintje van Dennis Akkermans. Gebouwd van Merkur onderdelen.

Links

Hier is Bertus Jongste aan het werk.

Rechts

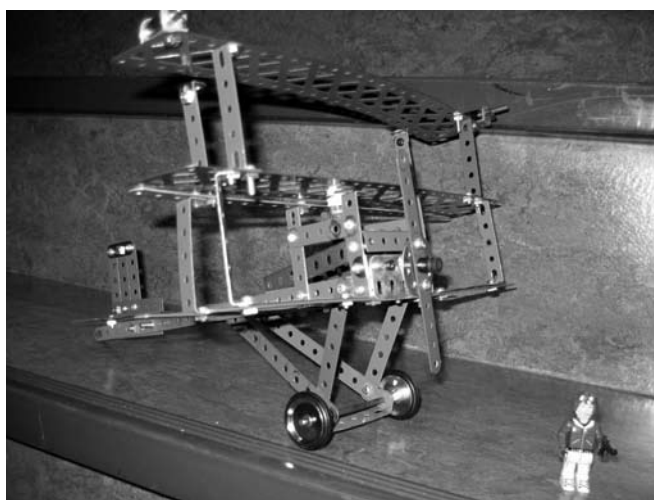
Deze mooie Locomotief met tender is gebouwd door Hans de Graaf





Boven

Deze opstelling Tractor met aanhangwagen en drie lopende banden in lijn is gebouwd door Jan Wijngaarden. Een berg maiskorrels werd op deze wijze verplaatst.



Boven

Deze driedekker is gebouwd door de jongst aanwezige bouwer E. Franeker. Helaas weet ik zijn voornaam niet.

Mededeling

Op de hieronder afgebeelde affiche wordt een bijzondere show aangekondigd. Het ligt nog even in het verschiet maar Gilde-leden, die aan dit evenement deel willen nemen, kunnen zich daarvoor opgeven d.m.v. een inschrijfformulier. Dit inschrijfformulier is op te vragen bij de redactie.

Redactie



19

buitenlandse bladen

Hans van Ouwerkerk

Constructor Quarterly

Nummer 89 (september 2010)

Zoals gebruikelijk in het septembernummer een uitgebreid verslag van Skegex op de middenpagina's. Verder weer een uitgekiend model van Bernard Périer, de 'itinerant gongplayer'. Een soort rondrijdende slagwerker. In feite een irritant vosje. Voor uw modelspoor, maar dan wel op 2 inch spoorbreedte, een met de hand voortbewogen karretje met twee mannetjes die

de hefboom op en neer bewegen. En dan het grote werk, de Liebherr RL 22 B Litronec. Een model van een pijpleidingenlegger, gebouwd door Peter Jonges. Tevens een model van Wall.E, maar ditmaal gebouwd door Frank W. Weber. Met afstandsbediening. Deel drie van de loopbaan van Chris Jelley bij Meccano. Hoe hij journalist werd en geen elektrotechnisch ingenieur. Verslag en foto's van Meccanuity 2010 door Michael J Walker. Vervolgens de

prachtige lemniscaatkraan van Guy Kind, platte wagen met sectorflensplaat als motorkap van Bernard Périer en deel drie van het demonstratiemodel van lift- en roltrapmechanismen van Geoff Bennett.

Tot slot, in Märklin/Metallus, een forse vrachtwagen met open laadbak van Hans-Gerd Finke. Met servo-gestuurde versnellingsbak.

The International Meccano-man

Nummer 61 (september 2010)

Verslagen van tentoonstellingen: CAM 2010, Skegex 2010, MMA in Sydney, Model-X show in Auckland en de Maylands Meccano Club.

De Golden Spanner Award is dit jaar toegekend aan Geoff Brown. Meccano Frankrijk voert de productie in dat land op om aan de gestegen vraag te voldoen en minder afhankelijk te zijn van productie in China.

Bij de tips van Philip Webb een rem voor kabeltrommels, naven voor grote banden en variaties op het draailager van Bert Love (Meccano Constructors Guide, blz. 62-63). Voorts mutilatie van vlakke tappen, rupsbanden m.b.v. Meccano-ketting en demonstratie van een lineaire beweging.

In deze aflevering het laatste artikel in de serie over blokzetkranen en tot slot een artikel over Colin Hoare uit Canada.

Midlands Meccano Guild Bulletin

Nummer 43 (september 2010)

Naast een verslag van Skegex 2010 een beschrijving van de blokzetkraan, met Mammod-Meccano stoommachine, van Mike Cook. De huldiging van voorzitter Jack Partridge in Le Puy-en-Velay en het 'stalen paard' van Ken Senar. Dit paard is een merkwaardige stoomtractor uit 1916, gebouwd in Melbourne met aan de voorkant geen wielen, maar één brede rupsband.

Sheffield Meccano Guild Journal

Nummer 109 (oktober 2010)

Met dit blad kunt u meteen aan de slag. Allereerst tweede deel bouwbeschrijving van de rijdende kraan van Ken Ashton met beperkt zwenkende arm en gesimuleerde hydraulische zuigers, de Iron Fairy. Er komt ook nog een aangepaste versie.

De Slapende Meccanoman (hand in doos) van wijlen Colin Cohen is geen makkelijk te bouwen model. CQ10 biedt onvoldoende informatie. Nu in twee delen meer duidelijkheid door samenwerking van Keith Rodes met Anthony Els en Michael Myers en dankzij Virtual-Mec.

Wie dacht dat de instructies voor de fameuze karretjesfabriek van Giuseppe Servetti voorgoed verloren waren, wordt nu blij verrast door Rob Mitchell. Uittreksel

uit desbetreffende CQ Special met toestemming van Robin Johnson plus verbeteringen. Wordt vervolgd.

Heel wat simpeler is de tractor op basis van veermotor 2 uit MM juli 1930 met ongelooflijke trekkracht. John Bader heeft hem maar weer eens gebouwd.

Tips, door Mike Fallows, voor het opkalefateren van oude Meccanotroep. Aan de slag met azijn, caustic soda, verfabijtmiddelen, hamer, aambeeld en polijstmachine, enz. Handschoenen en veiligheidsbril noodzakelijk.

Reglement voor de nieuwe wedstrijd, hellingproef, op 9 april 2011. Tevens beschrijving van modellen die bij de vorige wedstrijd werden ingezet.

Tot slot verslag Skegex.

Telford and Ironbridge Meccano Society Newsletter

November 2010

Ter besparing is gekozen voor meer tekst. Resultaat: heel veel tekst en een paar piepkleine foto's. Interessant is misschien het afvuurmechanisme voor pingpongballen. Ontworpen door Chris Shute neem ik aan.

Meccano Society of Scotland Newsletter

Nummer 83 (september 2010)

Een paar interessante artikelen in dit blad. In 'It is still turning up' vertelt Bert Hutchings hoe een wat oudere man hem twee dozen met Meccanospullen kwam brengen. Destijds had deze man, samen met zijn broer, twee droogovens opgehaald uit de ontmantelde fabriek in Liverpool. Het arbeidsintensieve ophangen van onderdelen in zulke ovens was mede debet aan de ondergang, maar daar gaat het nu niet om. De broers hadden goed om zich heen gekeken en ook wat onderdelen meegepikt die als afval in een hoek lagen. Die onderdelen kwam de ene broer nu aanreiken. In eerste instantie niets bijzonders, maar bij nadere inspectie vielen de merkwaardige kleuren op. Blijkbaar probeersels afkomstig uit de 'model room'. Zo ook een 62c, die pas veel later in Frankrijk werd geproduceerd, strips met tien gaten en abnor-

maal korte boutjes.

Van een anonieme schrijver ABAS (A New Boy at Skegness) een geheel eigen visie op het Skegex-gebeuren. Vindt plaats in een typisch Engelse badplaats met voorname B&B-verhuur, walmende chip-and-fish-tenten, banaal volksvermaak en winkeltjes met strandpullen. Slecht bereikbaar met openbaar vervoer. Strand en zee merkwaardiger wijze niet direct zichtbaar. In de Embassy nauwelijks gewoon publiek, maar wel heel veel vriendelijke liefhebbers. Kennelijk is dit eerste bezoek toch goed bevallen. Van Angus Plumb een meer gebruikelijk verslag over Skegex.

Van Andrew Knox eerste artikel in een serie over gebruik van transformatoren, elektromotoren en elektronische componenten in de Meccanohobby.

In Frankrijk voert Meccano de productie op, ten koste van China. Wellicht is deze actie een voorwaarde geweest ter verkrijging van ruim 2 miljoen Euro uit een door Sarkozy ingesteld investeringsfonds. Speelgoed als strategisch belang?

North Eastern Meccano Society Quarterly

Nummers 73, 74, 75 en 76

Deze bladen hebben alleen tekst, geen afbeeldingen.

In 73 (winter 2009) spelregels voor wedstrijd op 10 april 2010. Opvallend strikte reglementen voor de omgang met kinderen binnen deze vereniging.

In 74 (voorjaar 2010) enige tips voor restauratie van onderdelen. Verslag van de robotwedstrijd in januari. Tweebenig en aangedreven door een veermotor 1. Winnaar was de 'Durham Dancer' van Barry Richardson.

In 75 (zomer 2010) beschrijving door Harry Harker van model van de eerste door Ford geproduceerde auto uit 1886. Beschrijving van twee van de wedstrijdrobots, Len en Sid.

In 76 (herfst 2010) spelregels voor wedstrijd in januari 2011. Drag race voor vehikels aangedreven door vier trekveren no. 43. Beschrijving metaalzaagmachine. Uitleg werking stoommachine. Stukje geschiedenis Hornby-trei-

nen door Harry Harker.

Other Systems Newsletter

Nummer 43 (oktober 2010)

Wederom een handreiking van Jan Ringnalda, Meteor de Hollandse Meccano in Trix-stijl. Na-oorlogs, maar nog in oude spelling en op het gesjoemel met merknamen werd toen even niet gelet. Vele pagina's lang gaat het door: Auto-Cycle Junior, Mécavion, Benco, Polylong, Metalin, Mekanik, Stabilus, Philoptic voor de constructie van optische systemen, Kinder-Konstruktur, DUX-Eisenbahn, constructiebouwdoos NSF (jawel, van de Nederlandse Seintoestellen Fabriek) met gatafstand 12,5 mm, Der Junge Baumeister van Feta en Wehma, Sonnenberger, Perfector, Construction aux Batonnets (stokjes), Geco, Ezy-Bilt, Wi-Di, Metabo, Ka-Ka-Ha, Technico, Boja, Der Kleine Ingenieur, Konstruktor, Linx en Lynx. Zie ook nieuw differentiële op site van Stokys en nieuwe sets van Eitech.

Johannesburg Meccano Hobbyists Newsletter

Nummer 94

Op het voorblad kijkt robot Tim nog tamelijk gis uit zijn oogjes, maar op pagina 11 is die blik zeer wazig na een ongelukkige val. Op bijeenkomst 212 een fraaie Bluebird raceauto, verticale stoommachine, onderstel voor nieuwe kraan van Bill Steele, een Sopwith Camel, een imitatie Meccano-stoommachine met ingebouwde elektromotor, lopend insect, en zo waar de bekende blokzetter echter aangedreven door meerdere MO-motoren. Een van Bernard Pérrier nagebouwde spoorwegkraan en de door Anthony Els van Graham Jost nagebouwde breimachine die eindelijk een beetje begint te werken. Een lastig model.

Voorts stoommachine, kleine sportwagen, diverse modellen van Stefan Tokarski, een dubbeldeks autobus in blauw en groen met gele stoelen. Je kunt al die Meccano-kleuren ook naar eigen smaak combineren.

Een centrifuge hoeft niet heel snel rond te draaien om hoge G-krachten op te wekken. Als de arm maar lang genoeg is. In dit geval

ongeveer 3G met een arm van 1,5 meter bij slechts 42 toeren. En dan maar kijken wat er met een lavalamp gebeurt door middel van de ingebouwde camera. Nou, die lavalamp zou het op Jupiter ook gewoon doen. Een angstwekkend model waar je niet naast moet gaan staan als het in werking is. Ongeschikt voor Meccanobijeenkomsten, zie echter:

<http://neil.fraser.name/hardware/centrifuge/>

Van Patrick O'Shea enige ideeën voor het opbergen van onderdelen.

Johannesburg Meccano Hobbyists Newsletter

Nummer 95

Op bijeenkomst 213 meer nieuws over de havenkraan van Bill Steele met speciale horizontale-lastarm. Onderstel voor dubbeldekker en een elektronisch bestuurd Meccanograaf.

Interessant model van een soort kabelbaan uit 1874 die destijds in Kimberley letterlijk met één paarde(n)kracht werd aangedreven.

Voor wie de bouwdoos voor King Ghidra in originele goudkleur niet heeft kunnen bemachtigen, de draak kan volgens Anthony Els ook met standaardonderdelen worden gebouwd. In rood en zink en dus eigenlijk een soort rode neef. Diverse verbeteringen, o.a. metalen tandwielen en vleugels van bordkarton die langer heel blijven. Het gouden monster is nogal kwetsbaar.

Van Hilary Smith een fors model van een 0-8-0 locomotief voor industriële toepassingen.

Twee pagina's gewijd aan een Kemexdoos 3L in zeer goede staat die ook het voorblad siert. De 'L' heeft betrekking op de bijgevoegde spiritusbrander. Met 34 verschillende chemicaliën die volgens de bijsluiter 'ongevaarlijk' zijn voor de kindertjes. Ja, ja, loodsulfaat bijv., daar kom je nu niet meer mee weg.

Bij de tips een rem voor hijsinstallaties. Blokkeren in twee richtingen zonder gebruik te maken van een wormwiel. Ook hier de simpele rupsband met Meccanoketting van Terry Pettitt. Goedkoper dan met honderden scharnieren,

assen en kragen. Bovendien het voordeel dat er niet van die enorme gapingen ontstaan daar waar de rups om het voorste en achterste wiel worden geleid. Een euvel waar veel met Meccano gebouwde rupsbanden aan lijden. In werkelijkheid zul je dat nooit zien. Echter helaas nog steeds met bouten waarvan de koppen de grond raken. Ook dat komt in werkelijkheid niet voor.

Canadian Meccanotes

Nummer 58 (juni 2010)

Bladzijden 6 t/m 12 over een model van Keith Cameron hebben kennelijk betrekking op afbeeldingen uit voorgaande nummers die u helaas op de leestafel niet zult vinden.

Foto's van modellen die in mei in een stoommuseum werden getoond. O.a. Een fraaie Zeppelin. Zig-zag car, de naam zegt het al. Wagentje per lift omhoog en zig-zaggend weer naar beneden. Makkelijk te bouwen, maar lastig om de balansarmen goed af te stellen. Uitgebreide beschrijving.

Canadian Meccanotes

Nummer 59 (september 2010)

Op bladzijde 2 zowaar mijn eigen op Meccano-wijze omgebouwde PC-voeding. Voorts verbeteringen aan de stuiterroller van september 2004. Bladzijden 9 t/m 17 zijn gewijd aan het fameuze en hels ingewikkelde apparaat (Skegex 2009) waarmee Meccano-assen gesorteerd kunnen worden. Gebouwd door Colin Cohen die op 23 juli 2010 in Zuid-Afrika is overleden. Van zijn hand waren ook de laboratoriumweegschaal (Meccanoman's Journal januari 1968) en de slapende Meccanoman (CQ december 1990).

Nog meer foto's uit het stoommuseum, o.a. een forse Hummer en een Vickers Viny bommenwerper uit WWI.

Vervolg op de Zig-zag Car, compleet met onderdelenlijst.

New Zealand Federation of Meccano Men

Nummers 34/2 en 34/3

Helaas zijn de scans van deze bladen dermate beroerd dat ze voor

mij op een computerscherm onleesbaar zijn. Ik ga daar mijn tijd niet aan verspillen. Het schijnt dat de afdrukjes, die bij het documentatiecentrum worden gemaakt, een tikkeltje beter leesbaar zijn. Dit ter beoordeling van het leestafelpubliek.

Meccano Modellers Association Newsletter

Nummer 3.10 (juni 2010)

Goed leesbaar, maar de zwart-wit afbeeldingen zijn bedroevend. Verslag van de jaarlijkse tentoonstelling in Terrey Hills en andere bijeenkomsten.

Een beschouwing over de grote maatschappelijke veranderingen in het eerste decennium van de twintigste eeuw: het ontstaan van Meccano en de padvinderij. Hornby en Baden-Powell als pioniers.

Magazine du CAM

Nummer 112 (oktober 2010)

Op Hemelvaartsdag 2011 (2 juni) begint de jaarlijkse driedaagse tentoonstelling in Saint Marcellin. Dat ligt ongeveer 40 km ten westen van Grenoble.

22

Twee interessante artikelen in deze uitgave. Jean-Pierre legt uit hoe hij de aandrijving in zijn modellen verzorgt. Die modellen zijn groot en zwaar en dan zit je aan de grens van wat met Meccano nog mogelijk is. Abrupt inschakelen van een aandrijving bij een snel draaiende motor leidt al gauw tot slippende stelschroeven of rondvliegende tanden. Je kunt dat ongemak vermijden door de snelheid van de motor elektronisch te regelen, maar voor meerdere bewegingen wordt dat toch lastig. Wrijvingskoppelingen willen nog wel eens slippen en flexibele koppelingen zijn vaak te slap. Verlaging van de snelheid doet de levendigheid van het model teniet en verslapt de aandacht van het publiek. Jean-Pierre geeft de voorkeur aan een continu variabele versnelling en legt met duidelijke tekeningen uit hoe hij dat doet. Eén met constante snelheid draaiende motor die meerdere schijven aandrijft. Op iedere schijf een loopwiel met rubberen band en een servomotor die dat loopwiel dwars over de schijf kan bewegen. Precies in het

midden stilstand, een soort vrijloop. Hoe verder naar buiten des te groter de versnelling en dat dus in twee draairichtingen.

Over hydraulica geeft Willy Dewulf een exposé. Een hydraulische zuiger is in feite een lineaire motor. Het principe is al in 1647 bedacht door Blaise Pascal, maar toen nog met water als vloeistof. Al veel eerder publiceerde Leonardo da Vinci een tekening van een lineaire motor. Een soort dommekracht of vizjel met schroefstang. Dat principe is veel later ook zo toegepast, eerst met handbediening, later ook met elektrische aandrijving. En precies zo kan het met Meccano. Willy beschrijft diverse oplossingen en waarschuwt ook voor de enorme krachten die uitgeoefend kunnen worden. Ik voeg daar aan toe dat echte hydraulica moeilijk schaaft. Als een model werkelijk tot in alle details op schaal 1/10 wordt gebouwd, wordt de kracht die een zuiger uitoefent, bij dezelfde druk, 100 maal zo klein terwijl de massa van de in beweging te brengen objecten 1000 maal zo klein zal worden, om over de mechanische sterkte maar niet te spreken. Dan kan er inderdaad wel eens iets breken of vervormen.

Verder in deze aflevering de lemniscaatkraan van Guy Kind, verslagen van Skegex, mini-tentoonstelling in Louhans en bijeenkomst van afdeling PACA. Er komt een Meccano-werkplaats voor kinderen in Le Puy. De CAM is werkelijk zeer actief in het werven van jeugdige leden.

Prachtig verhaal van Philippe Bovas die ooit in een piepkleine etalage een indrukwekkende graafmachine zag staan. Van Meccano en in de stijl van een Dinky Toy. Iedere dag weer ging hij kijken en tenslotte bracht de winkelier hem in contact met de bouwer van het model, de tandarts Jean-Paul Bessey. Zo herwon Philippe zijn liefde voor Meccano en werden beide heren lid van de CAM. Het model was in de beginjaren ook wel te zien op CAM-tentoonstellingen, maar later trok de tandarts zich terug in de Vaucluse en na zijn overlijden in 2009 schonk de weduwe het 50 kg wegende gevaarte aan Philippe die nu met restauratie begonnen is. Wellicht in 2011 weer in volle glorie te bewonderen.

Advertentie:

Exacto

-onderdelen.

Standaard en niet-standaard onderdelen; zeer hoogwaardige kwaliteit in **alle kleuren** te leveren. **Ook zink-plated mogelijk!** Veel gevraagde blue/gold tegen meerprijs leverbaar. Ook diverse motoren beschikbaar.

Exacto

-sets

Replica van Meccano **Crane set 1976** franco thuis € 187. Standaard levering in geel; rood/groen uitvoering is mogelijk!

Exacto

No. Set 4 beschikbaar in fraaie doos met Exacto logo en 'lift-out' laag. In rood/groen of geel/blauw/zink-plated. Franco thuis voor € 111!

Nu ook **Bugatti T35** in blauw en new design wielen. Franco thuis voor € 729.

Gegarandeerde besteldatum 15 april en 15 oktober van ieder jaar!

Grote bestellingen gaan eerder weg. Perfecte prijs / kwaliteitsverhouding.

Nieuwste prijslijst € 1,50 op giro 550540 t.n.v.

Jan H. Schurink te Bathmen; gratis via: <exacto@xs4all.nl> (19 - 20 uur: 0570 542815)

De Bugatti is nu ook geheel **kant en klaar** leverbaar! Ook de wielsets los verkrijgbaar. Informeer naar de prijs.

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

vraag &

aanbod

Te koop aangeboden:

Twee dozen TECC nr.6 en een assortimentsdoos met bevestigingsmiddelen. Een koffertje met: rupsbanden, bodemplaten, grote snaarwielen, rondsels, div. metalen en nylon tandwielen, kroonwielen en kruiskoppelingen. Verder Doos nr. 3 van Construction. Te bevragen bij: S.A.A. van Steen tel. 023 5613291

Te koop aangeboden:

Een partij onderdelen van Constructor waarvan een groot deel halffabrikaat is, d.w.z. niet gelakt of voorzien van schroefgat in de naaf van tand- en kettingwielen, e.d. Ook wat onderdelen uit de nikkelperiode in een Engelse houten doos. Prijs nader overeen te komen of te ruilen voor Meccano uit de jaren '50. Verder ben ik op zoek naar de Meccanodoosjes X1 en X2.

Te bevragen bij: A.L.Bronda, tel. 050 5349502

Te koop aangeboden:

Meccanodoos 4 (Airport set) uit de zwart/geel periode en tevens 2 koffertjes met ander constructie materiaal (waarschijnlijk TECC). Te bevragen bij: A.J.van Viegen, tel. 0318 471196.

Te koop aangeboden:

Meccano Set No. 10 van ca. 1988, gemaakt in Calais. Onderdelen in de kleuren zink, middelblauw en citroengeel. Deze set is in vrijwel ongebruikte staat! Compleet met Franse bouwbeschrijvingen. Engels-talige kopieën van de bouwbeschrijvingen 9 en 10 worden bijgeleverd op CD-ROM. Het materiaal kan geleverd worden in twee originele Engelse houten dozen No. 9 van ca. 1970, doos-formaat: 53x46x9,5 cm of in een Meccano-verkoopkast met zes laden, formaat: 55,5x40x38 cm. Vaste prijs: € 2000. Hans Jacobi, tel. 0252 214242.

Te koop aangeboden:

Complete doos 10. Reacties naar: Jeroen Lindhout, Bussem. tel. 035 7370096, E-mail: jeroen@lindhout.demon.nl

Gevraagd:

Wie kan mij helpen aan de handleiding/bouwtekening van de Meccano CLOCKKIT 2 with chime? Bel of mail mij a.u.b. Evert Sweens, tel. 071 5412904, E-mail: esweens@planet.nl

Te koop aangeboden:

Div. nieuwe- en gebruikte onderdelen van Meccano, Marklin, Metallus en Temsi. Te bevragen bij: F.J.Bakker, tel. 0598 613233 of E-mail: fjbakker@hccnet.nl

Aangeboden

Lege doos van Multi-model infrarood-set met instructieboekje. Gevraagd: 4 losse verdragingskasten nr. 760 of info waar deze te koop zijn. G.C. van Straaten, tel. 033 4614061 of E-mail: gcvanstraaten@hotmail.com

agenda voor 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 coördinator W. Livestroom op nummer: 0341 253889.

Bijeenkomsten en evenementen

Gildebijeenkomst

Benthuizen 8 januari 2011
Aanvang: 9.30 uur
Locatie: Dorpshuis "De Tas",
De Dam 3,
2731 CE Benthuizen.

Modelbouwmanifestatie

Goes 19 & 20 februari 2011
Locatie: Zeelandhallen
Da Vinciplein
Openingstijden: Van 10.00 tot
18.00 uur.

Gildebijeenkomst

Tolbert 26 februari 2011
Aanvang: 13.00 uur
Locatie: Partycentrum, "De
Postwagen", Hoofdweg 53,
9356 AV Tolbert.

Gildebijeenkomst

(met ledenvergadering)

Hierden 26 maart 2011

Aanvang: 9.30 uur
Locatie: "Het Dorpshuis",
Dorpshuisweg 9
3849 BL Hierden.

Gilde bijeenkomst

Brummen 9 april 2011
Aanvang: 9.00 uur
Locatie: Kegelhuis "Concordia"
Engelenborgerlaan 1,
6971 BT Brummen. De zaal is op
5 minuten van het station.
Voor meer info: Klaas v. Tuinen,
tel. 0575 562458

Gildebijeenkomst

Heemskerk 21 mei 2011
Aanvang: 9.00 uur
Locatie: "De Hartenkamp",
De Cirkel 1,
1967 NM Heemskerk.
Meer info volgt in MN29.1

Gildebijeenkomst

Strijen 18 juni 2011
Aanvang: 8.00 uur
Locatie: Het Dorpshuis,
Stockholmplein 6 Strijen.
Bereikbaarheid met OV: Vanaf NS
station Dordrecht met bus 165;
vanaf R'dam Zuidplein bus 167.
Voor meer info: Wim Boer, tel.
078 674176 of 06 27594996

Gildebijeenkomst

Mechelen 10 september 2011
Geopend: 10.00 tot 16.30 uur.
Locatie: Speelgoedmuseum
Nekkerspoelstraat 21,
B-2800 Mechelen België.

**De overige bijeenkomsten
van 2011
worden gepubliceerd in
MN29.1**

Mechelen 2010

Tekst en foto's Charles Spierdijk

De trein van 8.00 uur op Schiphol genomen en om circa 10.30 uur in het Speelgoedmuseum van Mechelen. Daar is niet tegen op te fietsen, zeg nu zelf. Maar alle gekheid op een stokje, bij binnenkomst was het al een drukte van belang. Dus maar even een rondje langs de bekenden voor een groet en een praatje. Als dat achter de rug is wordt de aandacht op de getoonde modellen gevestigd, wat eveneens gepaard gaat met een praatje zodat het smeren van de keel op zich laat wachten. Al met al weer een gezellige bijeenkomst met enkele niet eerder getoonde modellen. Maar kijkt u zelf.



Links

Het nieuwe model van Michel van Mol uitgevoerd in groen.

Rechts

De spoorwegkraan van Henri Goovaerts. Dit model heeft tijdelijk een plekje gekregen in het speelgoedmuseum.



Links

Nog een spoorwegkraan. Deze is echter van Jan Bressinck.

Rechts

De kijkdoos van Aad Visser. Aangepast aan Mechelen alleen hier niet te zien.



Boven rechts en links

Een tafel vol Hornbey treinen van Harry Mariën i.v.m. de verjaardag van de Belgische Spoorwegen.



Midden

Deze havenkraan voor de overslag van schroot is van Henri Goovaerts.