

Terug van weggeweest... (?)

Opnieuw heeft de uitgave van het Nieuwsbulletin lang op zich laten wachten. Maar nu is hij er dan weer met nieuws van de EMV modelbaan.

Het belangrijkste nieuws is dat de voorbereidingen, om de hal geschikt te maken voor de bouw van de baan, nu zijn voltooid nadert. Nadat begin dit jaar de vloerverwarming was aangelegd (nog zonder de ketel) is recentelijk het plafond geheel zwart geschilderd. Dit was nodig om straks met de verlichting de baan beter tot zijn recht te kunnen laten komen. In september werd de staalconstructie voor de controleruimte geplaatst; inmiddels is deze afgewerkt en kan worden ingericht.



Tafel frames

In de tijd dat de hal werd gereedgemaakt is de productie van de tafelframes gestart. Het ontwerp zoals dat is beschreven in Nieuwsbulletin 08 en 09 werd gecontroleerd, vervolgens werden de onderdelen gezaagd op de machine en met behulp van mallen in elkaar geschroefd. Dit verzekert een nauwkeurige maatvoering en vereenvoudigt de montage.



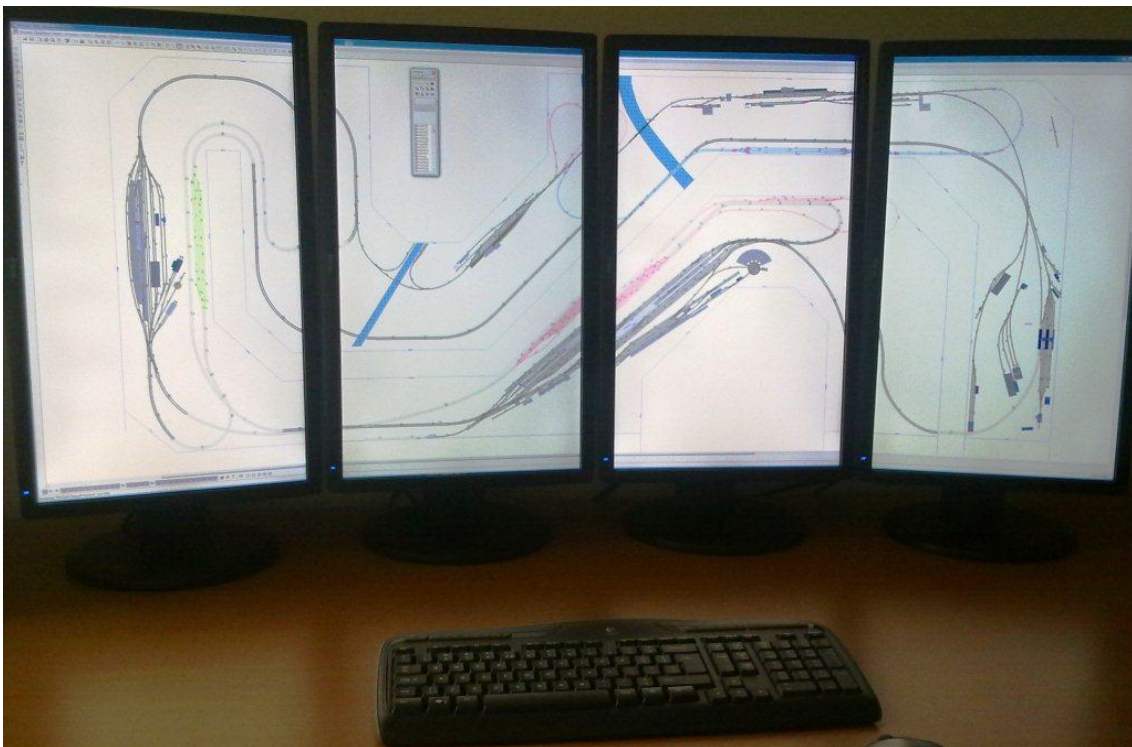


De foto's geven een indruk van de productie van de afgelopen weken. De uiteindelijke opstelling in de hal wacht op het aanleggen van de kabelgoten, waaraan de (LED)verlichting gemonteerd zal worden.

Tot zover de werkzaamheden aan en in de hal, verder met de baan zelf.

Baanbesturing

De in de vorige Nieuwsbrief aangekondigde acties voor het afronden van de besturing van de baan zijn inmiddels uitgevoerd. Het gehele systeem Koploper-Digitrax is uitgebreid getest op de proefbaan, het rijden van treinen in het station Gennepe is gesimuleerd en aan een duurttest onderworpen. Ook de voeding van de baan is ontwikkeld en getest. Daarmee is dit onderdeel gereed om overgebracht te worden op de hoofdbaan.



In de controleruimte worden de computers en beeldschermen opgesteld voor de besturing van de baan. Ook deze zijn aangeschaft en klaar om te worden geïnstalleerd. In totaal wordt de baan weergegeven op vier 24" schermen.

De baan

Het leggen van de rails, inclusief het ballastbed is ook getest en geëvalueerd. De foto's geven een overzicht van de verschillende fasen van het proces en de gebruikte materialen:

- Het talud wordt gevormd door een reep triplex en in de bocht onder verkanting aangebracht.
- Aangesmeerd met een mengsel van gips en zaagsel (1:1) en beetje water.
- Het ballastbed wordt vervaardigd met Noch railbeddingsrol.
- De Peko 75 rails wordt tijdens het lijmen vastgezet met houten malletjes (blokjes met uitgefreesd randje)
- De ballast wordt verlijmd met verdunde houtlijm.



Het materieel

Geen modelbaan zonder treinen. In de afgelopen maanden is door gebruik te maken van aanbiedingen van leveranciers (zowel direct als op beurzen) een begin gemaakt met het aanschaffen van materieel, dat we in deze fase nodig hebben.

De tijdsperiode ligt in deze fase op 1935-1950, dus tijdperk III. Nadruk natuurlijk op stoom, waarbij de periode 1940-1945 een apart onderwerp vormt. Daarnaast de eerste dieselmaterieel (DE 2) en diesellocomotieven (2400). Met het oog op de toekomst is ook materieel aangekocht waarvan niet zeker is dat het later nog tegen aanvaardbare prijzen verkrijgbaar is. Zo is Mat '24 aangekocht, waarvan de motorrijtuigen eerst in fase 2 kunnen worden ingezet, omdat dan pas de bovenleiding op de modelbaan verschijnt. De tussenrijtuigen kunnen ook als getrokken materieel in fase 1 worden ingezet.



Het goederenmaterieel is ook geselecteerd op tijdperk III en inzet in Nederland.

Om de baan schoon te houden zijn een reinigingswagen en een borstelwagen ingezet. Uit het vuil dat uit de laatste komt is de conclusie getrokken dat dit een onmisbaar stuk gereedschap is om een betrouwbare werking te garanderen.

Opnieuw dient hier nog een keer te worden benadrukt dat het doel van de baan primair een "attractie" is en niet een baan gemodelleerd naar een historische situatie. Puristen kunnen hier hun hart ophalen aan het zoeken (en vinden) van afwijkingen ten opzichte van de werkelijkheid.



De auto "baan"

Bij de auto's heeft de nadruk gelegen op het inventariseren van modellen uit tijdvak III die tegen aanvaardbare prijzen te verwerven waren. Gestreefd werd naar een balans tussen natuurgetrouwheid, originaliteit en prijs. O.a. door het aankopen van verzamelingen kon aan dat laatste tegemoet gekomen worden.

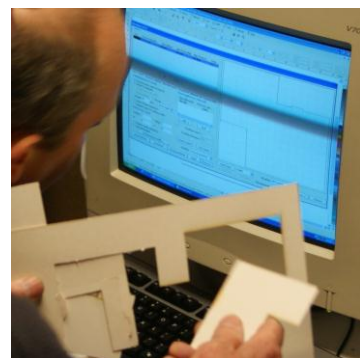
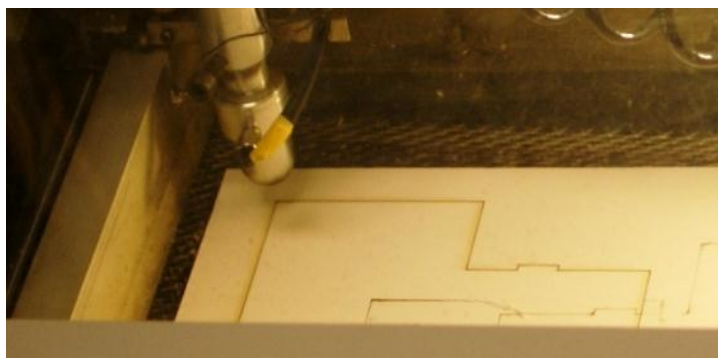


Naast het aanschaffen is ook veel tijd gestoken in het ontwerpen van modellen met als doel deze te laten printen met 3D printtechnieken.

Scenery

Het lag in de bedoeling om het vervaardigen van modellen waar mogelijk en zinvol gebruik te maken van moderne fabricage technieken. Het waterstraal-snijden was al aan de orde gekomen bij de bouw van de Baileybrug. Nu deed zich onlangs de mogelijkheid voor de hand te kunnen leggen op een laserstraal-snijmachine tegen een acceptabele prijs. Weliswaar is het formaat beperkt tot 18x22 cm, voor de meeste toepassingen in de modellen en scenery is dit een bruikbaar formaat.

Inmiddels is de machine geïnstalleerd en worden de eerste testen gedaan met het ontwerpen, verschillende materialen en het instellen van de machine parameters.



In de komende weken zal de verlichting worden gemonteerd, zullen de tafels worden opgesteld en kan een begin worden gemaakt met het aanleggen van de sporen en de wegen. Als eerste komt daarvoor het traject Gennep - Veghel in aanmerking. Daar zullen alle proefresultaten als eerste in de praktijk worden getest.

Mocht dit verhaal aanleiding zijn voor u om meer informatie te willen aarzelt u dan niet om contact op te nemen, hetzij via e-mail aan de EMV of kom eens langs op de clubavond: elke woensdagavond in het gebouw op het terrein van Bevrijdende Vleugels.

In verband met toegang graag vooraf aanmelden via de website evt. via telefoonnummer +31 651 547 747 van Jos Bazelmans.