

voudige wijze van haspel met draadsoort te wisselen. Het schijfrem annex krachthaspel systeem behoeft maar één keer vervaardigd te worden, om het optimum van draadsoort en opwind/uitloop gemak te kunnen toepassen.

De uitvoering

De draadklos en het gelagerde handvatmechanisme zijn al eerder beschreven en worden daarom verder bekend verondersteld.

De handvatten zijn nu echter niet in een houten arm (kruk, crank) aangebracht maar in metaal (roestvrij staal), in een daarin getapte schroefgang. De moer dient als borgring. Deze armen moeten van metaal zijn omdat het gehele krachtenkoppel overgebracht wordt op de verbinding. De as heeft daarom ook een platte kant waarlangs de klem-schroef loopt; deze inbusbout trekt de ingezaagde delen naar elkaar en voorkomt met de platte askant rotatie onder extreme kracht (rukwind). Alle toegepaste bouten zijn inbus omdat hierbij geen scherpe randen ontstaan, indien de schroevendraaier uitschiet (slecht indien hier later het draad langs mocht glijden) en ook omdat deze veel vaster gezet kunnen worden en toch ook weer los gaan. Dit laatste is van belang aan de nietrem zijde, omdat aan die zijde de haspels verwisseld kunnen worden.

Tussen de arm en de rol bevindt zich een afstandring, die zorgt dat de handvat-contra-moer nooit de haspelflens kan raken. In mijn geval is deze uit nylon gedraaid, maar hout voldoet ook mits de zijkanten voldoende evenwijdig zijn.

De remschijf is ook van roestvrij staal en is met vier bouten vastgezet op de afstandring (in mijn geval weer nylon), maar hout kan ook. Twee vastzetbouten vallen binnen de ring en twee steken uit. Deze laatste vallen in daartoe aangebrachte gaten aan de zijkant van de haspel; dit vormt de koppeling tussen remschijf en draadhaspel. Aan de buitenzijde van de rem-

schijf bevindt zich weer een afstandschijf, die de remschijfbouten vrij laat draaien langs de arm.

Het remhandvat is op dezelfde wijze gelagerd als de andere, maar wordt nu opgesloten door een massieve ring met inwendig schroefdraad. De ring zelf wordt, nadat de handvat-lagering opgesloten is, geborgd met twee radieel hierin getapte borgboutjes. Het geheel wordt in de arm geschroefd, zodat de ring ca 2 mm van de arm afblijft.

Nu volgen enige ringen met als laatste een remring. Deze bestaat uit een standaard ring met daarop gelijmd (twee componenten lijm) een schijfje remvoeringsmateriaal ferrose 2 mm), dat te koop is bij elke grotere garage. Deze ringenset is zo dik, dat de remschijf bij volledige aanligging van de arm nog juist vrij loopt (speling maximaal 0,5 mm; zonodig corrigeren met dunnere vulringen). Nu volgt aan de andere zijde van de remschijf de tweede remring met hierachter nog één vulring. Tenslotte wordt de laatste moer opgedraaid, die met twee borgboutjes muurvast gezet kan worden. De plaats van deze moer is zodanig, dat als de grote handvat-opsluitring tegen de arm gedraaid wordt, de remring bij de moer de remschijf ruim vrij laat (ca 1 mm).

Denk bij de bevestiging van de remarm op de as weer aan het platte as-kantje.

Klos/standaard: electriciteitsdraad-klos, flensdiam. 155 mm, flensdikte (multiplex) 15 mm, buitenmaat (flens/flens) 115 mm.

Voor de handvat-konstruktie en maten verwijs ik naar het "krachthaspel" artikel in VLIEGER 88\4.

Veel succes.

Bob van Donselaar, Waalre

	aantal	diam	imbus	lengte	breedte	dikte
Arm	2			110	25	10
Armbout	2		M5			
Tussenring (arm/klos, remschijf klos)	2	45				14
Remschijfbout, 2 lengtematen	4		M4			
Remschijf (roestvrijstaal)	1	150				1
Tussenring (arm/remschijf)	1	23				10
Handvat opsluitring	1	40				25
Remringen (tevens opvulring standaard M8)		25				2
Borgboutjes standaard M 2,5						
Hoofdas (zilverstaal)	1	10		170		

maten in
millimeter.