

Bouw Stationskap type “Hilversum”

Voor het lange midden perron is een perronkap onmisbaar. Dit moet wel een oer Nederlands type zijn om niet “uit de toon” te vallen bij het stationsgebouw (“Lunteren”).

Nu staan de reizende Preisertjes nog onbeschermd en verstoken van verlichting, zitplaatsen, wachtruimtes, gele vertrekstaten en koffie te wachten op een leeg perron...



Plan is om een kap te bouwen zoals in b.v. Hilversum is geplaatst. E.e.a. moet ook aangekleed worden met Nederlandse attributen: pictogrammen, bankjes, wachttruimtes, prullenbakken, verlichting ("Friso Kramer" palen?) en gele vertrekstaten.

Kap op het perron van Hilversum...



N.a.v. deze foto is met de breedte van het modelperron een schets gemaakt van de spanten. De kap mag +/- 60 cm lang worden (alleen een kap op het deel vóór het stationsgebouw) of 140 cm (Kap over bijna de gehele lengte van het perron).

Voor de stevigheid moeten de spanten in metaal worden uitgevoerd. Het dak zou van hout of karton gebouwd moeten gaan worden. Aangezien dit toch wel een in behoorlijke (zelfbouw) klus zou worden met een flinke investering in metalen profielen eerst maar een poging gedaan om het golvende dak te construeren. Als test is een stuk van het dak gevormd van karton, maar dit werd niet "strak" genoeg.

N.a.v. de voorgaande punten besloten om maar eens te zoeken of er bestaande (plastic) kit's zijn, die eenvoudig te "ver-Nederlandsen" zijn.

In aanmerking komen: Kibri 49566...



... en Faller 120181...



Gezien de fraaie rondingen in het dak, is er voor het Faller bouwpakket gekozen.

E.e.a. dient aangepast te worden:

- Om voldoende lengte te krijgen, worden 2 kits samengevoegd tot één perron**
- De pilaren moeten op regelmatige afstand komen, dus één dak zal iets ingekort moeten worden en het vakwerk onder de kap zodanig aangepast, dat het regelmatig doorloopt
- Alle "tierelantijnen" van de daklijsten verwijderen
- Kleuren schema: metaal = groen, houten randen = wit en bitumen dak = grijs /zwart
- Het Faller dak is uitgevoerd in golfplaat, dat moeten bitumen stroken worden
- Bankjes zijn bruikbaar, misschien de dubbele betonnen "poot" vervangen door een enkele (naar voorbeeld van Nederlands parkmodel)
- Misschien zijn de 4 meegeleverde trappen van de opgangen te combineren tot één of twee opgangen zodat deze echt onder de baan verdwijnen. (Daarvoor is zaagwerk in het bestaande houten perron nodig)
- Onder de kap komt (met grote) PLCC Led's verlichting
- Er worden vertreklichten opgehangen, die worden op de bestaande vertreklichten van de CTA bakken op het perron aangesloten
- Als het mogelijk is mag één van de luidsprekertjes voor de stations omroep installatie een plekje vinden in het dak of in de voetgangers tunnel (Het is de perrontunnel uitgang onder het perron geworden)
- Nederlandse prullenbakken, vertrekstaten, wachtruimtes, verlichting, stationsnaamborden moeten nog gemaakt /gekocht worden, dat wordt een vervolg project
- Op het vrije deel van het perron, buiten de kap is er plaats voor een (koffie) kiosk, deze moet nog uitgezocht en gebouwd worden

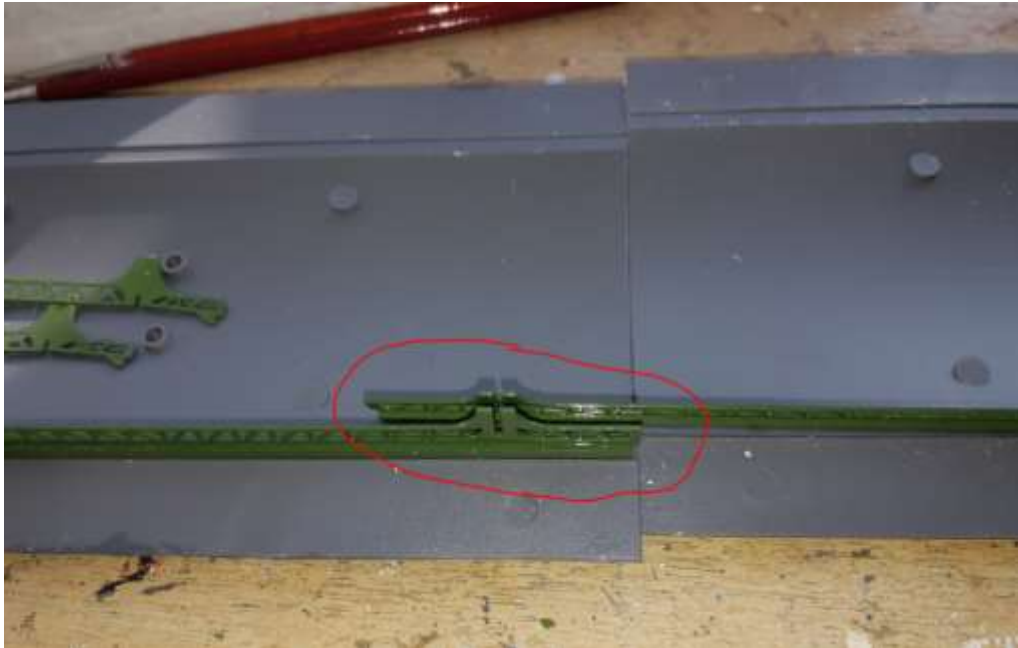
** Een enkele kap van 34 cm misstaat op een perron van 150 cm. Besloten is om een 2^e kit te kopen en de twee kit's te gaan koppelen. Het koppelen gaat met een verlies van 4cm dak en twee pijlers omdat anders de verdeling van de pilaren niet symmetrisch doorloopt.

Aanpassingen aan het dak

Verlenging van de perronkap

De kappen wordt gekoppeld, echter, de afstand tussen de pilaren moet gelijk zijn en daarvoor moet een klein stukje dak voor worden “opgeofferd”.

De constructie van het 2^e deel wordt gelijkgetrokken met de eindconstructie van het 1^e perron
We kijken hier naar de onderzijde van de kap, waarbij duidelijk wordt wat er van één van de stukken vakwerk afgezaagd moet worden...



En het opgeofferde stukje dak...



Het dak van de kap, ultime passing voordat de zaag erin gaat en de twee delen samengevoegd worden...



Golfplaat vervangen door bitumen

Als eerste worden de dakdelen (twee per kit) met sec. gel samengevoegd. Hierna kan het dichtplamuren van de golfplaten beginnen. Nadat het tweede dak op lengte is gesneden (4 cm eraf) wordt dit na het plamuren aan het eerste deel gelijmd. Na drogen worden stoken afplak tape als bitumen stroken dwars op het gehele dak geplakt. Met Humbrol 27 en een lichte weathering van zwart, groen en een dry-brush van wit wordt het geheel een bitumen dak.

Hier diverse stadia van het ombouwen van het dak van golfplaat naar bitumen, in één plaatje gevangen ...



De kap wordt voorzien van grote PLCC Led's, deze zijn los gesoldeerd van een standaard Led-strip. In totaal worden er 9 Led's voor de verlichting gebruikt, deze zijn in 3 groepen van 3 Led's in serie gezet. Ook komen er twee vertreklichten onder de kap langs de perron rand, die schakelen mee met de vertreklichten die al aan de CTA bakken op het perron hangen. De voeding voor alle led's is 12V en e.e.a. wordt onder de baan van voorschakel weerstanden voorzien.

Houten boei delen aanpassen

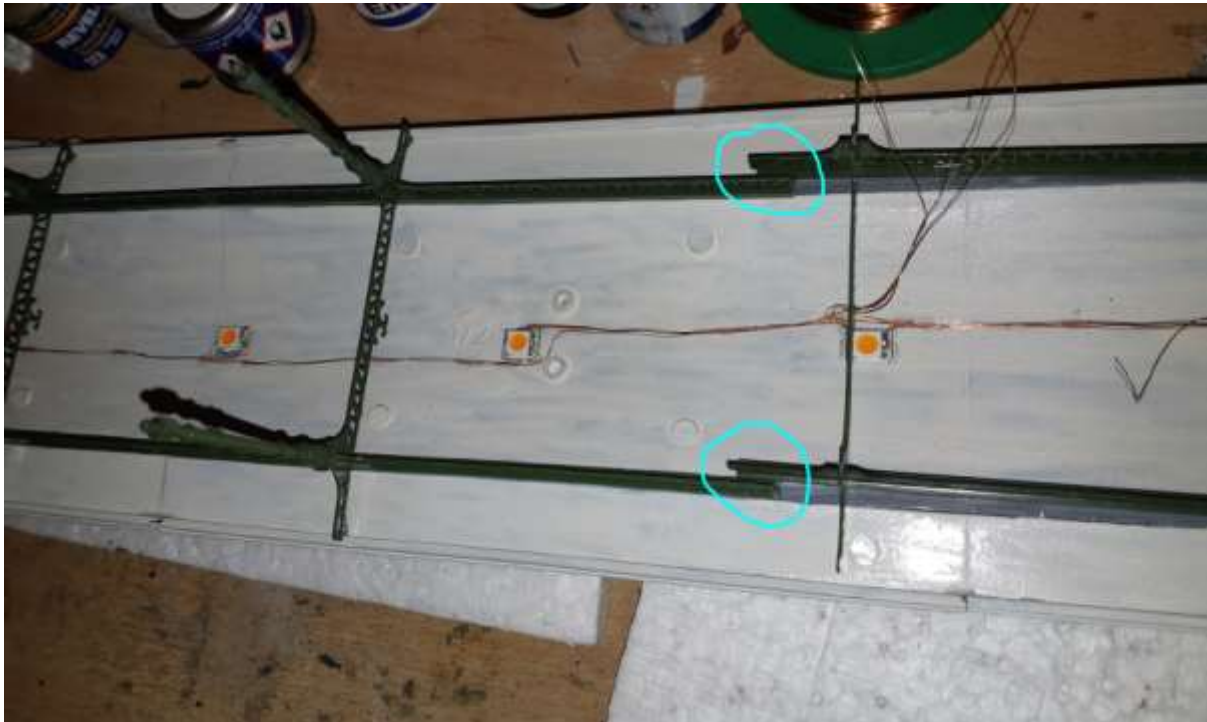
De boei delen worden ontdaan van alle uitstekende delen en alle "houten" delen worden wit geschilderd...



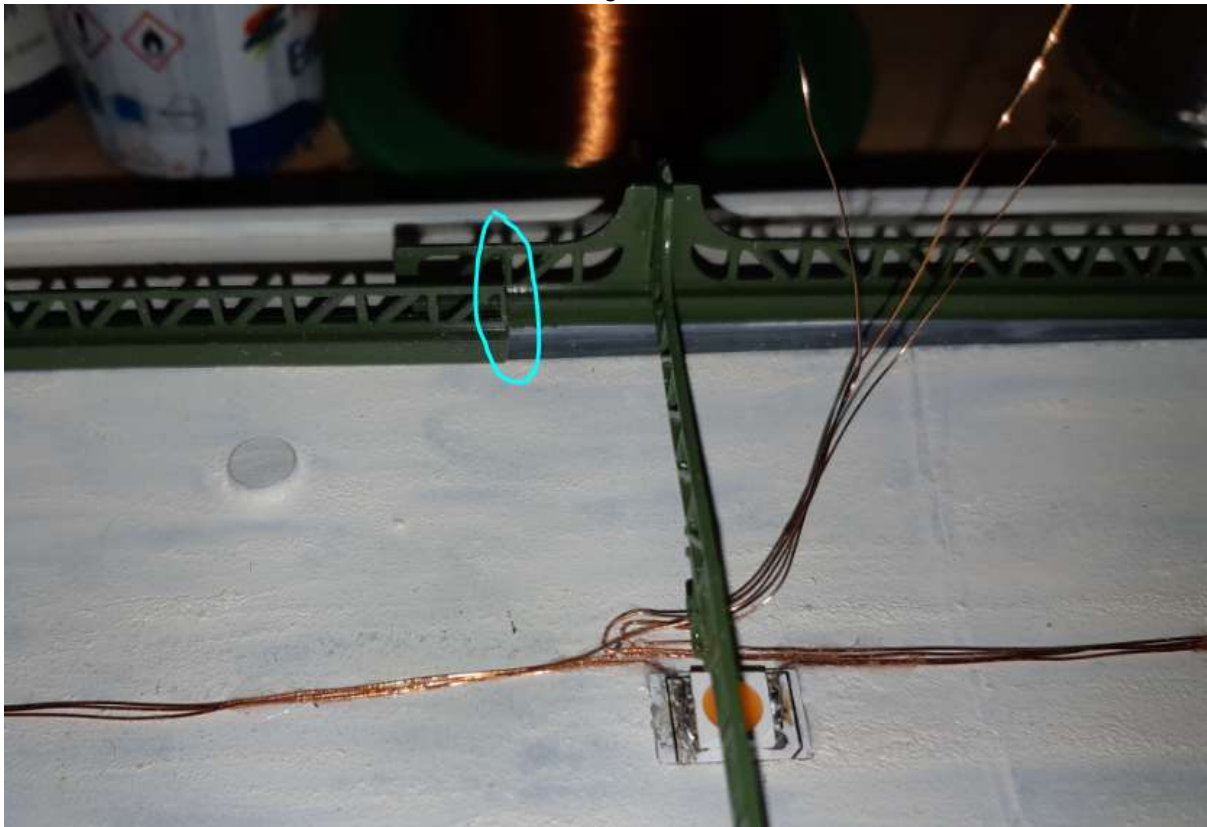
Het dak is klaar, boei delen (randen) en Led verlichting (binnenzijde kap) zijn geplaatst. Binnenzijde van de kap is wit /crème geschilderd. De vertreklichten moeten nog gemonteerd worden en de bedrading (2 groepen van 3 Led's + 2x vertreklichten) is in de kap gelijmd en zal via een pilaar naar een gaatje in het perron worden doorgevoerd. De bedrading is zeer dun (0,2 mm koper lakdraad) en wordt dezelfde kleur van het dak en de pilaar waar de bedrading langsloopt mee geschilderd...



Ook het “metalen” vakwerk frame van de kap moet nog iets ingekort worden, om te kijken hoe het er definitief uit gaat zien zijn de pilaren even los geplaatst...



E.e.a. is zo uitgemeten dat na het doorsnijden op de aangegeven plaats, het metalen “vakwerk” netjes door gaat lopen op het reeds afgekorte deel. Bedrading wordt gesplitst in 2x 3 aders en langs de middelste pilaren via een gaatje door het perron naar onderen gevoerd, alwaar aansluiting op een connector met +12V, schakeldraden voor verlichting en vertreklichten...

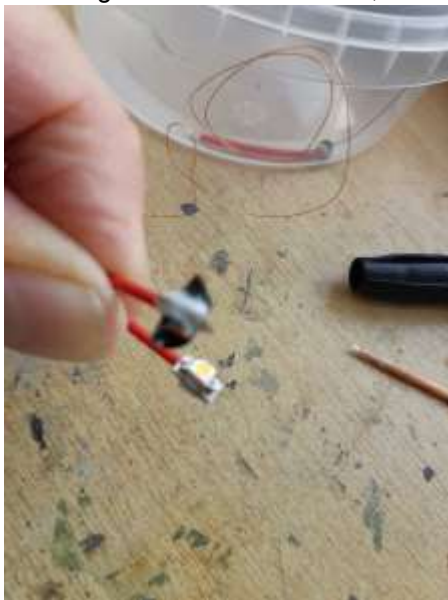


Proefpassen van de nieuwe kap op “de plank”. De voetgangerstunnel wordt nu eerst ingezaagd en afgebouwd (ander project) vóór de definitieve plaatsing van de kap...



Constructie van de vertreklichten: 2x stukje PLCC Led inclusief een stukje Led strip, die worden met de “ruggetjes” op elkaar geplakt. Zonnekappen geknipt van een limonade rietje en de “V” bordjes van karton met een erop gelijmde uitgeprinte “V” kleden de Ledjes aan tot echte vertreklichten.

Voor: afgewerkte vertreklichten, achter de basis: Led's rug-aan-rug...



Het resultaat, recht voor z'n raap, los op het perron:

Stationsnaam en vertreklichten hangen (Net buiten de blik van de camera)...



Inmiddels is de perrontunnel ook gereed zodat de kap zijn definitieve plaats kan krijgen.

Voor iedere pilaar is een ondiep gaatje in het perron geboord, voor de bedrading een door-en-door gaatje vlak bij de middelste pilaren.

Het lakdraad waaraan de begrenzingsweerstand met een connector pootje is gesoldeerd, wordt in twee bossen van 3 door het gat bij de pilaren (groot genoeg voor de weerstand) en onder de baan in een aldaar gemonteerde connector gestoken. De functie van de zes draden: 1x +12V, 3x kapverlichting en 2x vertreklicht. Door deze constructie is de kap nog los te nemen van de baan...



Het eindresultaat van voren: De Lima ICM-0 heeft het Groen-knipper gekregen en de vertreklichten op spoor 3 naast de CTA bak en onder de kap branden...



Het eindresultaat vanaf de zijkant: Verlichting onder de kap en in de voetgangers tunnel is ontstoken, de Lima ICM-0 staat klaar voor vertrek...



En nu nog het perron aankleden met bankjes, reizigers, prullenbakken, kiosk, klokken, borden, pictogrammen, lantarens, perronkar, etc. etc, maar dat wordt een ander project...