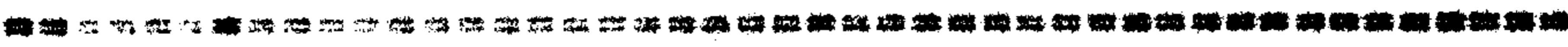


KLACHTENRAPPORT

3-ASSIGE VAN SOEST

BEZWAREN TEGEN LUISTERTOESTEL NIEUW MODEL.



(IH, door Hensepeter reeds genoemd.)

- Verticale beweging minimum bij 10° ; moet 0° zijn voor goed luisteren.
- " " veel lawaai.
- Horizontale beweging lawaai.
- Zitplaats luisteraar onmogelijk, voor mij 10 cm. te korte afstand zitvlak-ooren in besten stand.
- Inklinnen luisteraar onhandig
- Vizier ontbreekt IH
- Vaste schaal most instelbaar gemaakt IH
- Planchet en arm scheef ten opzichte van elkaar, dus slecht schrijven IH
- Speling planchet
 verticaal van 10 - 17°, zonder beweging schelp
- Horizontale speling van potloodarm
- Scherpe hoekijzers
 in cabine planchetbediende steet zich
- Stelschotels onhandig, bij opschroeven schuift het luistertoestel weg. IH
- Geen kool.

15/VII '39. *HS.*

R A P P O R T

Betr: gebreken van drie-assig luistertoestel.

Bij het drie-assige luistertoestel van het nieuwste type, ingedeeld bij de eerste sectie van de VII Zoeklichtafdeeling tegen luchtdoelen, hetwelk begin September in gebruik genoemn is, blijken zich na eenige maanden regelmatig bedrijf, moeilijkheden van verschillende aard voor te doen, waarvan dit rapport een opsomming tracht te geven.

A. Is het toestel in bedrijf, dan ontstaat bij het bewegen van de schelp een zóó sterk geruisch, dat het geluid, voortgebracht door het op te sporen vliegtuig, hierdoor wordt overstemd, zoodat het doel niet meer te volgen is.

De oorzaak is te zoeken in het mechanisme, dat de standhoek van het vliegvlak met het horizontale vlak moet aangeven:

1. Het rolletje in de cirkelvormige rail maakt een sterk geruisch. Het verdient aanbeveling, dit rolletje te voorzien van een rubber loopvlakje.
2. Het rolletje in de geleidespiraal stoot en strijkt bij het op en neer bewegen van de schelp beurtelings tegen linker- en rechterzijwand van deze spiraal, hetgeen een tikkend geluid veroorzaakt.
3. De tandwieloverbrenging bevat eenige speling waardoor in het geval genoemd onder 2, de tandflanken tegen elkaar stooten, hetgeen eveneens een tikkend geluid geeft.

B. De bovengenoemde acoustisch-mechanische moeilijkheden zijn echter niet de eenige; bij het opstellen en wederom demonteeren van het toestel stuit men op de volgende bezwaren:

1. Het toestel is uitgevoerd als een tweewielig voertuig. Door de hoge opbouw is het topzwaar geworden, waardoor het op oneffen terrein moeilijk bestuurbaar is. Vergroting van de bestuurbaarheid is wenselijk en bereikbaar door montage op vier wielen.
2. Bij de vijzels geraakt tusschen de beide schetsplaten vuil, hetgeen moeilijk te verwijderen is. Hierdoor wordt het volkomen neerslaan van deze vijzels belemmerd, inwelk geval de gaten in vijzellichaam en schetsplaten niet geheel tegenover elkaar komen te liggen, zoodat de arrêteerpen er bijna niet door te steken is.
Dit is te voorkomen door het gat in het vijzellichaam **ruimer te boren** dan die in de schetsplaten.
3. De beide schelpen zijn moeilijk aan te brengen en te demonteeren.
De oorzaak is te vinden in de beide blokjes, die de schelp moeten vastzetten. Deze blokjes komen bij het afnemen van de schelp juist even vrij van de schelpflank, waardoor deze flank precies verticaal gehouden moet worden, eer hij af te nemen is, terwijl een helper het blokje in zijn uitersten stand vast moet houden.
Dit alles nu is in verband met de zeer beperkte ruimte op het platvorm van het apparaat zeer moeilijk te volbrengen.
4. De bevestiging van de blokjes, genoemd in 3. is te zwak. Deze zijn door middel van een 5/16" boutje en een dun geleidepennetje bevestigd aan de spil. Van beide blokjes zijn de pennetjes reeds afgebroken, terwijl de boutjes losloopen. Het moeilijke afhalen van de schelpen is hiervan de oorzaak.

Deze wijze van bevestiging van de schelpen zou vervangen moeten worden door eene, waarbij de schelpen gemakkelijk van opzij tegen de bevestigingsklemmen aan te drukken zijn en waarbij het niet zoo nauw steekt, hoe dit gebeurt. Men zou bijvoorbeeld een soort van bajonetsluiting kunnen toepassen van een type, waarvan hieronder een schetsje volgt.

De schijf, die aan het toestel de schelpflanken draagt, wordt vervangen gedacht door een plaat, die aan de onderzijde voorzien is van een richel F en aan de bovenzijde van twee stukken C en D.

Aan de schelpflank zit aan twee consôles vastgelascht een staaf E en tegenover de beide randen van de plaat eveneens twee stukken A en B, die achter de stukken C en D haken.

Bij het opzetten van de schelp laat men deze met de stang E achter de richel F glijden en duwt daarna de schelpflank tegen de plaat en wel zóó, dat A tusschen C en D valt. Daarna duwt men de schelp naar rechts, totdat de linkerconsôle van E tegen de rand van F sluit, waarbij door het neervallen van een pal de schelp tegelijkertijd vastgezet wordt.

5. Het platvorm van het toestel is te klein, waardoor montage en demontage worden bemoeilijkt.
6. De plaats van de nummerplaat is ongunstig gekozen. Wordt nl. de wagen achterover neergezet, dan steunt hij op de nummerplaatsteunen. Deze zouden óf sterker

gemaakt moeten worden, òf de plaat moet aan den onderrand van het platvorm bevestigd worden.

7. De schelpen staan zóó op elkaar, dat het hoofd van den luisteraar er precies tusschen past. Is hij voorzien van de noodzakelijke oorkussentjes, dan kost het hem veel te veel tijd om zijn plaats in te nemen in geval van alarm.

Om dit bezwaar te ondervangen zou men de schelpflanken \pm 40 cm. uit elkaar moeten brengen en de verbinding met het oor van den luisteraar tot stand moeten brengen door middel van een telescooppijp. Is deze constructie acoustisch niet te verantwoorden, dat de ruimte tusschen de flanken door een eenvoudig mechanisme te variëeren is tusschen bv. 15 en 40 cm. De luisteraar kan dan gemakkelijk en vlug plaatsnemen en eenmaal gezeten zijnde, de schelpen naar zich toe trekken tegen zijn ooren.

8. Voor de verlichting van de schaalverdeeling is men gebonden aan één bepaald merk en type accu. Daar men er rekening mee moet houden, dat het wel eens noodzakelijk kan worden, een ander merk te gebruiken, waarvan de polen in een andere diagonaal liggen, verdient het aanbeveling, de bevestiging van de contactveeren in een hartlijn van het deksel aan te brengen, zoodat men volstaan kan met een eenvoudige omstelling hiervan.

C. Enkele andere aan het licht getreden gebreken, waarvoor reeds voorzieningen getroffen zijn, zijn de volgende:

1. De spatborden zijn te dicht op de wielen gezet, waardoor - mede door de iets te slappe veeren - de bevestigingsbouten hiervan de banden beschadigden. Om dit te ondervangen zijn tusschen de as en het veerpakket vulstukken aangebracht.
2. Afwateringsgaatjes ontbraken.

3. De bout op de spilkop van het stoeltje, die het loswerken hiervan moet verhinderen, was te hoog. Het dekplaatje op het stoelframe drukte toen op deze bout, waardoor deze bij het ronddraaien van het stoeltje meegenomen werd en omhoogdraaide door het dekplaatje en door den bodem van de accu heen, waardoor een nieuwe accu aangeschaft moest worden.
 4. De plaat waarop de schaalverdeeling voor de standhoeken is aangebracht, zakte door. Ter voorziening hierin zijn vier steunen aangebracht.
- E. Enkele minder belangrijke opmerkingen zijn de volgende:
1. Het zou aanbeveling verdienen, ten behoeve van de telefoonverbinding met het zoeklicht een draadhaspel aan te brengen.
 2. Het aanbrengen van een hoes van zeildoek om het aanwijsmechanisme heen is eveneens wenschelijk in verband met regen, stof, enz.

Cp. 3 November 1939.

de sgt.(w.g) H. Scheltens