

TWENOT



**TWEEDE
NEDERLANDSE
ORGANISATIE VAN
TANKHOBBYISTEN**

DE 'T'ANK

187



Augustus 2007

In dit nummer o.a.:

**Van FRANZISKA tot
ELEFANT (2)**

Bronco's bailey brug

De YP408 in 1:35



DE TANK

TWEede Nederlandse Organisatie van Tankhobbyisten.

DE TANK is een tweemaandelijks uitgave van de vereniging TWENOT. Zij wordt aan alle leden gratis toegezonden. In de rubriek VRAAG & AANBOD kunnen leden niet-commerciële advertenties plaatsen.

Copy voor DE TANK moet uiterlijk de vijftiende van iedere oneven maand bij de redactie zijn. Bij aanlevering van copy op discette of per email: Word 6.0 Digitale foto's: tenminste 300 dpi.

Internet: <http://www.twenot.nl>; e-mail: twenot@twenot.nl; ISSN: 1382-8991

BESTUUR:

Voorzitter

Marc van Etten, 

Vice-voorzitter

Marcel von Hobe, 

Secretaris + speciale activiteiten

Marc Tempels, 

Penningmeester

Kees Blijleven, 

Website

Rob Plas, 

Lid

Jan Willem Stokkers, 

REGIOCOÖRDINATOREN

Noordwest Nederland:

Jan van Veen, 

Noordoost Nederland:

Wim Oldekamp, 



Midden Nederland:

Peter Vierhout, 



Zuidwest Nederland:

Bert Lindeboom, 



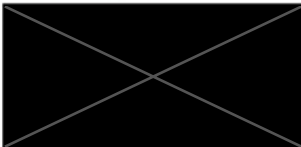
Zuidoost Nederland:

Robert Crombeecke,  (na 19.00 uur).



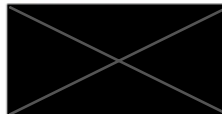
SECRETARIAAT

Marc Tempels



REDACTIE

Jan van Veen



Kees Blijleven



LIDMAATSCHAP per kalenderjaar: t/m 18 jr € 11,50; > 18 jr € 14,-; buitenland € 20,50

Betaling op postbank 3026112 t.n.v. TWENOT, Heiloo (IBAN: NL23 PSTB 0003026112 BIC: PSTBNL21)

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN VAN ARTIKELEN EN/OF AFBEELDINGEN IS TOEGESTAAN NA (SCHRIFTELIJKE) TOESTEMMING VAN DE REDACTIE.

DE REDACTIE IS NIET AANSPRAKELIJK VOOR EVENUELE ONJUISTHEDEN OF OMISSIES IN DE TANK EN IS NIET VERANTWOORDELIJK VOOR DE INHOUD VAN DE AAN HAAR GELEVERDE KOPIJ. ZIJ BEHOUDT ZICH HET RECHT VOOR INGEZONDEN STUKKEN ZONDER OPGAVE VAN REDENEN TE WEIGEREN, IN TE KORTEN OF INHOUDELIJK TE WIJZIGEN.

Foto's voorpagina

Kleine foto: Britse pontonniers zijn bezig met de bouw van een klasse 40 bailey brug (augustus 1944, Le Pont de Vaudry, Normandië)

Grote foto: Britse Comet tanks



Tweede TWENOT bijeenkomst, 9 juni j.l.

Op deze warme dag was weer een groot aantal TWENOT leden uit alle hoeken van het land naar Overloon getogen voor onze tweede bijeenkomst van dit jaar. De locatie was gelukkig nog steeds "top", de gehele collectie was aanwezig en kon uitgebreid worden bewonderd. We hopen maar dat dat nog lang zo mag blijven.

Door organisatorische omstandigheden was de grote filmzaal slechts gedeeltelijk beschikbaar. Dit leidde ertoe dat we voor de plaatsing van de modellen naar een andere ruimte moesten uitwijken. Niet iedereen was even gelukkig met de gevonden oplossing, in het halletje vóór de kassa, maar een voordeel was in ieder geval dat iedere bezoeker meteen door had dat er iets speciaals aan de gang was en dat heeft zeker extra belangstelling opgeleverd.

De belangstelling voor de wedstrijd was behoorlijk. Er waren in totaal 54 inschrijvingen, tegenover 35 de vorige

keer in Sneek. Van ons mogen het er de volgende keer wéér meer zijn.

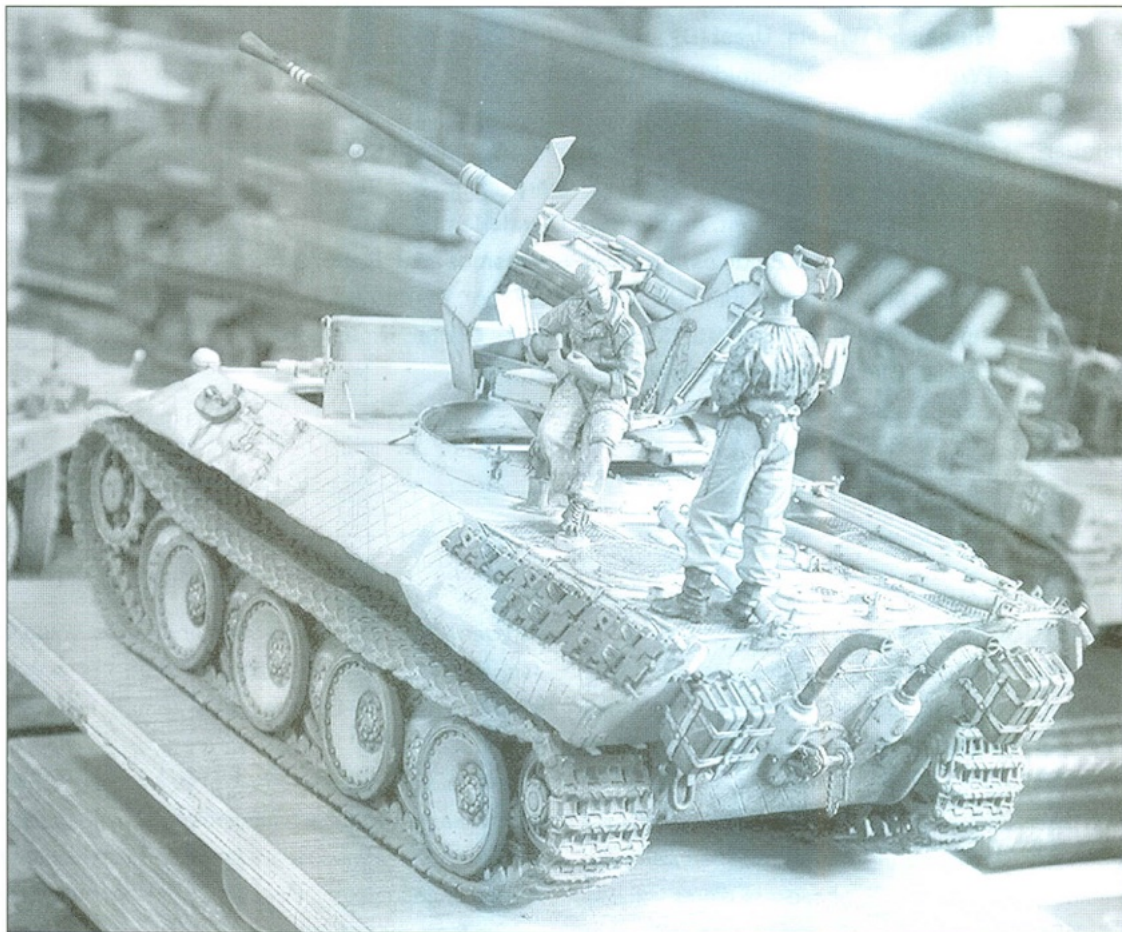
De verdeling van het goud, zilver en brons was als volgt:

	G	Z	B	geen
Voertuigen gedetailleerd	2	4	7	10
Voertuigen recht uit de doos	2	1	3	2
Diorama's	1	2	2	7
Figuren & Bustes	-	1	-	3
"Naked Class"	1	1	1	4
Totaal	6	9	13	26

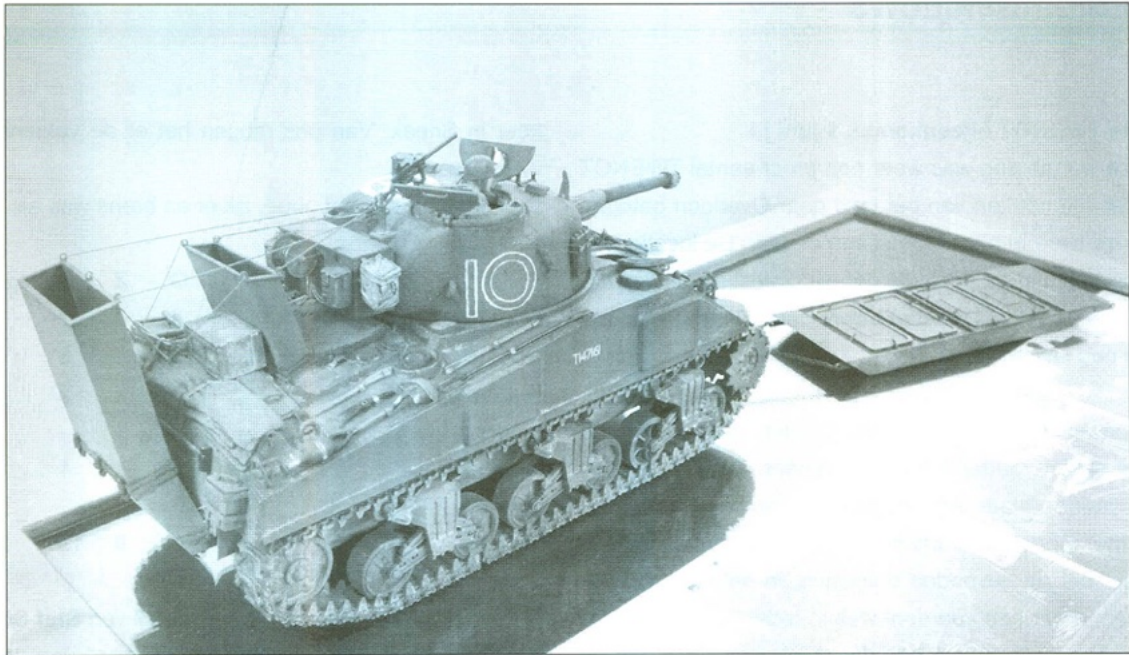
Best of Show: de **Panther met Flak 37** van **Staf Snyers**.

Publieksprijs: de **Sherman III "Balaclava"** van **Alex v.d. Wetering**

Beide winnaars van harte gefeliciteerd!



Best of Show: de Panther met Flak 37 van Staf Snyers (foto: Eric Reits).



Publieksprijs: de Sherman III "Balaclava" van Alex v.d. Wetering

AGENDA

- 18+19 augustus : Wings and Wheels, Ussel (B)
- 25 augustus : TWENOT/IPMS Regiomiddag NO te Ureterp
- 9 september : KMK Scale World 2007, Mol (B)
- 1 september : Bouwmiddag Regio Zuidwest, OorlogsVerzetsmuseum, Rotterdam
- 6 oktober : TWENOT/IPMS Regiomiddag NO te Ureterp
- 13 oktober : 3^e TWENOT bijeenkomst, Amersfoort, Cavaleriemuseum
- 27 oktober : Regiobijeenkomst Zuidwest, OorlogsVerzetsmuseum, Rotterdam
- 18 november : Military Scale Model Challenge, Regio Zuidoost, Eindhoven
- 24 november : Euro Scale Modelling/IPMS 35 jaar, Business Center, Nieuwegein
- 1 december : TWENOT/IPMS Regiomiddag NO te Ureterp
- 16 december : Lier Covention

REGIONIEUWS

Regio Noordoost

Terwijl u dit leest ben ik net terug van 2 weekjes La douce France en kan ik u dus (nog) niet verblijden met leuke musea die ik ongetwijfeld in Bretagne en nabij Calais heb ontdekt. Daarover een andere keer meer.

De laatste keer Ureterp (23 juni) heb ik helaas gemist wegens een militaire taptoe in Voorthuizen (een aanrader voor de liefhebber). Van enkele bezoekers die er wel waren heb ik begrepen dat het weer gezellig was, ook weer enkele nieuwe gezichten erbij en dat is ook prettig. Er werd weer gebouwd, (een deel van) de collectie van Eg-

bert van IJken was te bewonderen, handel volop van o.a. Jan, Roelof en Gert en uiteraard waren er ook vliegdin- gen, die gaan in Ureterp goed samen met de groene dingen.

De eerstvolgende keer zijn we er weer op 25 augustus a.s. Vakantie verhalen, vakantie foto's, vakantie aankopen etc., neem alles mee naar Ureterp en laat uw mede hobbyisten meegenieten. Wie de 25^{ste} nog met vakantie is kan op 6 oktober weer terecht.

Oant sjen!
Wim Oldekamp



Regio Zuidoost

Deadlines zijn voor mij blijkbaar moeilijk haalbaar, misschien zelfs genetisch onmogelijk, dus is er in de vorige TANK geen bericht van mijn hand verschenen. Daarom deze keer een wat langer stukje.

Allereerst zijn de bouwavonden voor regio Zuidoost opgestart in april. De locatie was toen Museumzicht in Overloon en we waren aangenaam verrast door de belangstelling, ook die van geïnteresseerde bezoekers.

Museumzicht bleek helaas geen permanente oplossing en dus zijn we voor de tweede bijeenkomst verhuisd naar Eindhoven. Daar hebben we inmiddels een vast onderkomen gevonden in **Gemeenschapscentrum De Hoeksteen, Gerretsonlaan 1a, 5625 JL Eindhoven**. We hebben daar een ruimte van 80m² ter beschikking, dus plaats genoeg.

Als je dit leest hebben we onze vierde bouwavond er ook alweer opzitten. Ons groepje groeit gestaag en we zijn nu met een man of 7-8. Behalve de nodige slappe kletspraat wordt er ook serieus aan modellen gewerkt en vliegen de tips en trucs over de tafels. De bijeenkomsten zijn elke derde dinsdag van de maand en we beginnen om 19:30 uur tot ca. 22:30 uur. Iedereen is welkom, maar het is niet onverstandig om behalve je bouwspullen ook een burelamp mee te nemen om onder te bouwen, alsmede een haspel of verlengsnoer. We betalen € 12,50 per avond voor de ruimte en die kosten delen we onder de aanwezige

NIEUW VAN EXTRA TECH



**DÉ super-detailset
voor de nieuwe:
YPR 765A1 PRI
van:
AFV-Club
(1:35 - AF 35119)**



**verkrijgbaar via:
www.jwdeboer.nl**

ge bouwers.

Als bouwgroep hebben we onszelf een naam gegeven, **Scale Model Factory**, en hebben we ondertussen ook een website opgezet:

www.everyoneweb.com/scalemodelfactory

Op deze site vind je o.a. de agenda van onze bouwavonden.

De naam is ontstaan, gewoon omdat we hem leuk vonden klinken. Verder blijven we natuurlijk vooral TWENOT Zuidoost Nederland. We hebben als Scale Model Factory/Twenot Zuidoost ook een clubstand op Lier Convention op 16 december 2007.

Daarnaast vind je op de website ook alles over onze eerste grote bijeenkomst, die van een regiobijeenkomst inmiddels is uitgegroeid naar een heuse modelbouwbeurs met handel en clubs uit Nederland, België en Duitsland. Tijdens deze dag is er ook een wedstrijd voor diverse categorieën, waarbij je bovendien de keuze hebt om je in te schrijven op beginners-, gevorderd of masterniveau. We hopen dan ook op veel modellen voor de wedstrijdtafels. Voor deze dag hebben we ook de volgende mensen weten te strikken om demo's te geven: Mario Eens (o.a. weatheringstechnieken), Luc Klinkers (sculpten), Pascal Tognon (airbrushen) en Gino Poppe (figuurschilderen in acryl).

AIRBRUSH SERVICES ALMERE



Wij leveren alle airbrushmaterialen voor o.a.: Grafische toepassingen, modelbouw, nail-art, airbrush-tattoo's, face-make up, body-art en vele andere creatieve mogelijkheden. Zowel voor de beginnende- en gevorderde amateur als voor de veeleisende professional.



Alle airbrushmaterialen zijn op voorraad in onze winkel. U kunt ook eenvoudig via onze online-shop bestellen. Tevens vindt u ons op diverse grote modelbouwbeurzen in Nederland en België. Kijk op www.airbrush-services-almere.nl voor onze shop en de beursagenda.

Airbrush Services Almere telefoon/fax 036-5331531
Operetteweg 26 info@airbrush-services-almere.nl
1323 VA Almere www.airbrush-services-almere.nl

Dé airbrush specialist in Nederland.



Onze bijeenkomst draagt de "bescheiden" naam "Military Scale Model Challenge", "MSM Challenge" voor intimi, en wordt gehouden op **zondag 18 november 2007**. Het mag duidelijk zijn dat het meer wordt dan een regiodag en we nodigen dan ook iedereen van harte uit om op deze dag naar Eindhoven te komen. Alle info over deze dag vind je op de bovengenoemde website.

De volgende bouwavond in Eindhoven is op dinsdag 21 augustus a.s.

Robert Crombeecke

Regio Zuidwest

Zaterdag 1 september: Bouwmiddag in het Oorlogs-Verzetsmuseum, Veerlaan 82-92, Rotterdam.

Johan Bijl

Tel.: [REDACTED]

Op **27 oktober a.s.** organiseert Regio Zuidwest in samenwerking met enkele andere verenigingen (IPMS Zuid-Holland, een of enkele re-enactmentgroepen) een regiomeeting in het OorlogsVerzetsmuseum, Veerlaan 82-92 in Rotterdam. Tijdstip: 12.00 tot ca 17.00 uur.

Bert Lindeboom

VRAAG & AANBOD (de manier om alle TWENOT leden te bereiken!)

H.A. Isings, [REDACTED] heeft te koop:

- Honderden onderdelen schaal 1:35, veel WW2, ook modern. Ook opbergkastjes eventueel te koop;
- Ongeveer 40 vliegtuigboeken. Lijst met namen en prijzen op aanvraag;
- Ongeveer 40 schaalmodellen, zowel WW2 als modern. Deels gebouwd;
- Modelbouwbladen, w.o. Military Modelling.

Prijzen op afspraak.



Future in history

In voorraad onder andere:

-jaguar	-custom dioramics
-warriors	-miniature models
-verlinden	-ironside
-baluard	-wespe models
-JPM	-roy models
-tamiya	-azimut
-italerie	-gaso.line (1/48)

Wij maken uw hobby compleet!

Graag nodigen wij u uit voor een bezoek aan onze winkel!

Wo, do, vr, za geopend van 9.00 tot 17.00 of op afspraak

www.rr-modeling.com

TEL: 013-5132013
fax :0135133815
E-mail: Info@rr-modeling.com

Industrieweg 16
5066 XJ Moergestel
(industrieterrein stokeind)





Nieuw boek over de DAF YA-328/314/126 en 054

Onlangs verscheen bij de uitgeverij Aprilis het lang verwachte boek over de DAF YA 328 / 314 / 126 en 054. Met de uitgeverij hebben wij (de TWENOT) kunnen regelen dat dit boek via de TWENOT met 20% korting te koop is voor het bedrag van € 23,60 in plaats van de winkelprijs van € 29,50. Hiervoor is wel een minimum afname van 25 boeken vereist.



Bestelling voor de prijs van € 23,60 is ALLEEN mogelijk door betaling vooraf op bankrekening 36.38.07.616 t.n.v. M.J.H. Tempels, Uift en onder vermelding van "Boek DAF" en uw adresgegevens. Het boek kan dan op de eerst volgende TWENOT bijeenkomst bij de bestuurstaafel worden afgehaald. Wilt u het boek toegezonden krijgen, dan moet u € 2,64 verzendkosten boven op de kortingsprijs te betalen en dus € 26,24 overmaken. Alleen dan krijgt het boek toegezonden.

Mochten er uiteindelijk minder dan 25 boeken worden gekocht, dan wordt het bedrag aan u terugbetaald. De uiterste besteldatum is 15 augustus 2007. Na deze datum worden geen bestellingen meer aangenomen. Het boek zal eind augustus / begin september beschikbaar zijn.

Marc Tempels
Secretaris TWENOT

De Dikke DAF – Familie, DAF militaire voertuigen, 1951 – 1958

Op 20 december 1951 ontving DAF een grote regeringsorder van 175 miljoen gulden voor de levering van 3.600 stuks artillerietrekkers en 2.793 wapendragers aan de Koninklijke Landmacht. Behalve de artillerietrekker YA 328 (door de militairen liefkozend "Dikke DAF" genoemd) en de wapendrager "Wep" YA 126, leverde DAF ook een 4x4 truck, de YA 314. Een opdracht voor een eveneens door DAF ontworpen jeep YA 054 kwam er echter niet.

Duizenden dienstplichtigen en beroepsmilitairen groeiden met deze voertuigen op en reden er mee in Nederland en in het buitenland. La Courtine en Seedorf zijn begrippen die nauw aan deze voertuigen zijn verbonden, die meer dan veertig jaar in de sterkte van de Koninklijke Landmacht waren opgenomen.

In dit boek het verhaal van deze vier militaire voertuigen. Naast foto's van prototypen, productievoertuigen en civiele toepassingen zijn er ook veel foto's uit de militaire dienst opgenomen. In totaal bevat het boek bijna 300 illustraties, waarvan een deel in kleur. Het boek is deel 5 in de serie DAF-monografieën. Eerder verschenen van Hans Stoovelaar: DAF 2600, DAF 7-streppers en DAF 2000 DO. Van Frans Schmiermann het boek: DAF - Aanhangwagenfabriek.



Fransen pantservoertuigen in Zuid-Libanon



Een Leclerc tank van het 501^e – 503^e RCC (Régiment Chars de Combat) is onderweg naar de Libanees – Israëliische grens. De patrouilles worden hoofdzakelijk uitgevoerd langs de “blauwe lijn”, die de grens vormt tussen de beide landen.

Toen vorig jaar na de oorlog tussen Israël en Hezbollah eenmaal was besloten dat er een VN vredesmacht in Zuid-Libanon zou worden gelegerd, rees onmiddellijk de vraag welke landen de benodigde troepen zouden leveren. Er werd uiteraard naar de landen in het Middellandse Zee gebied gekeken. Frankrijk, Italië en Spanje stonden niet te trappelen, maar realiseerden zich dat ze zich niet aan deze verantwoordelijkheid konden onttrekken en dit leidde ertoe dat op 20 augustus 2006 de eerste Franse troepen, in de vorm van een geniedetachement van ongeveer 200 man, in Zuid-Libanon aankwamen.

Het was het begin van een uit twee delen bestaande operatie. Het eerste deel omvatte de snelle ontplooiing van VN troepen over het hele gebied en moest op 15 september zijn afgerond. De Franse, Italiaanse en Spaanse contingents moesten dan hun posities hebben ingenomen, zodat de Israëliische troepen zich konden terugtrekken en de Libanese troepen, die ook onderdeel uitmaakten van de gemaakte afspraken, de hun toegewezen posities konden innemen. Op deze manier zou er

eind september een troepenmacht van ongeveer 5000 man in het gebied aanwezig zijn. Ook reeds aanwezige Indiase en Ghanese VN troepen gingen hiervan deel uitmaken. Daarna zou de tweede fase beginnen, te weten de volledige uitbouw en installatie van de VN macht.





↑ *Een VBL op patrouille in Kantara*

Alle operaties zijn zonder grote problemen verlopen. Op dit moment zijn ongeveer 12.000 Libanese soldaten in het zuiden gelegerd. Ze beschikken over gepantserd materieel in de vorm van M113's, T-54/55 en enkele T-62/72 tanks en werken zo goed mogelijk samen met de VN troepen. UNIFIL 2 is georganiseerd in twee sectoren. De westelijke staat onder Italiaans bevel, in de oostelijke sector voert Spanje het commando. Beide sectoren beschikken over vier infanteriebataljons. West heeft twee Italiaanse, een Ghanees en een Frans bataljon, dat sinds januari van dit jaar is versterkt met een compagnie uit

Katar. Oost beschikt over een Spaans, een Indiaas, een Indonesisch en een Nepalees bataljon. Het Italiaanse contingent is met 2500 man het grootste, het Franse beschikt als enige over een gepantserde component, in de vorm van 13 Leclerc tanks, 35 AMX-10 infanterievoertuigen en 4 AUF-1 155 mm houwitser. De overige Franse troepen hebben natuurlijk hun gewone VAB en VBL pantservoertuigen. Dankzij deze forse gepantserde aanwezigheid hebben de Fransen begin februari een gewelddadige confrontatie tussen de Libanese en Israëlische strijdkrachten in de kiem kunnen smoren.

Patrouillegroepen bestaande uit twee Leclerc tanks, twee VBL's en twee AMX-10 infanterievoertuigen, rijden regelmatig patrouilles langs de grens met Israël. De VBL's verrichten hierbij de verkenningstaken, de Leclerc's kunnen met hun geavanceerde waarnemingsmiddelen de situatie goed in de gaten houden en leveren zonodig vuurkracht, de infanteristen met hun AMX'en verzorgen de nabijverdediging. Het is aan de bemanningen van de Leclerc's overigens niet toegestaan met hun laser vuurleidingsapparatuur Israëlische Merkava tanks aan te stralen. Deze beschikken over laser detectiesystemen en zouden zich bedreigd kunnen voelen. Dat is heel nadrukkelijk niet de bedoeling.

Bron: RAIDS, juni 2007



Een Leclerc in een waarnemingspositie langs de "blauwe lijn".



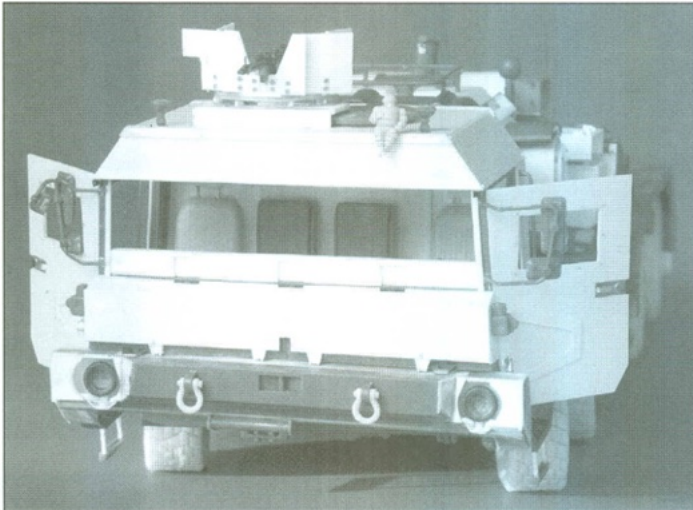


Bovenste foto: een lichte verkenningstrouille met VBL's en een Peugeot

Middelste foto: een AUF-1 155 mm houwtser.

Foto links: een Leclerc in waarningspositie.

In de vorige uitgave van DE TANK ben ik begonnen met mijn verhaal over het ombouwen van Trumpeters SLT-56 Franziska naar de SLT-50-3 Elefant. Daarbij ging het vooral over de geschiedenis en de kit. Maar nu het echte bouwen...



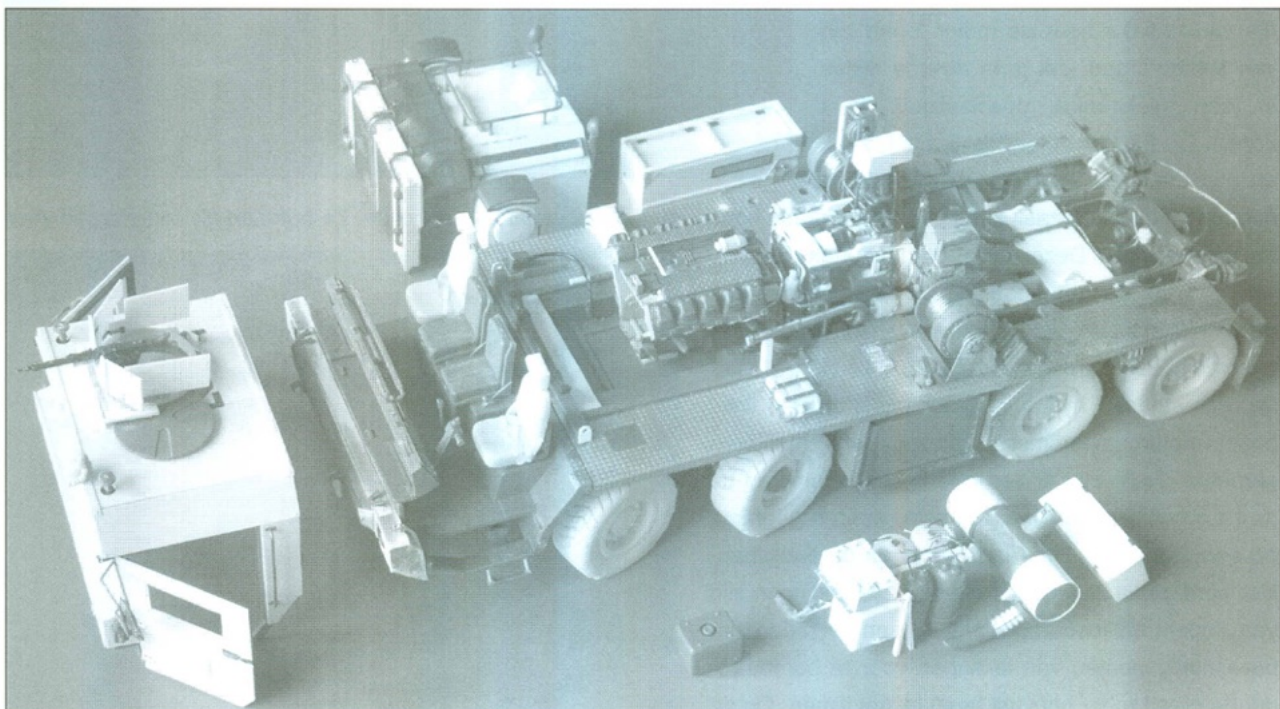
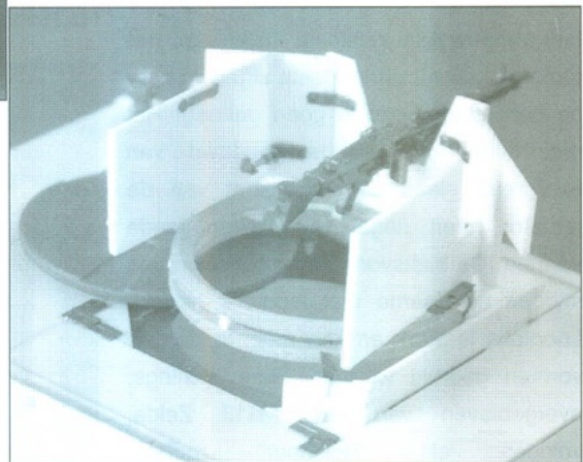
Als laatste werd het MG-pantser toegevoegd. De twee affuitringen zijn op de draaibank gedraaid. Daarop kwam het pantser dat de schutter beschermt plus aantal details uit de etch-scrapbox.

Bouwen: van Franziska naar Elefant.

De Elefant heeft een andere motor dan de Franziska. De lucht-filters, motorbehuizing, transmissie en hydrauliekleidingen moesten daardoor worden verbouwd (foto ↓). Daarnaast

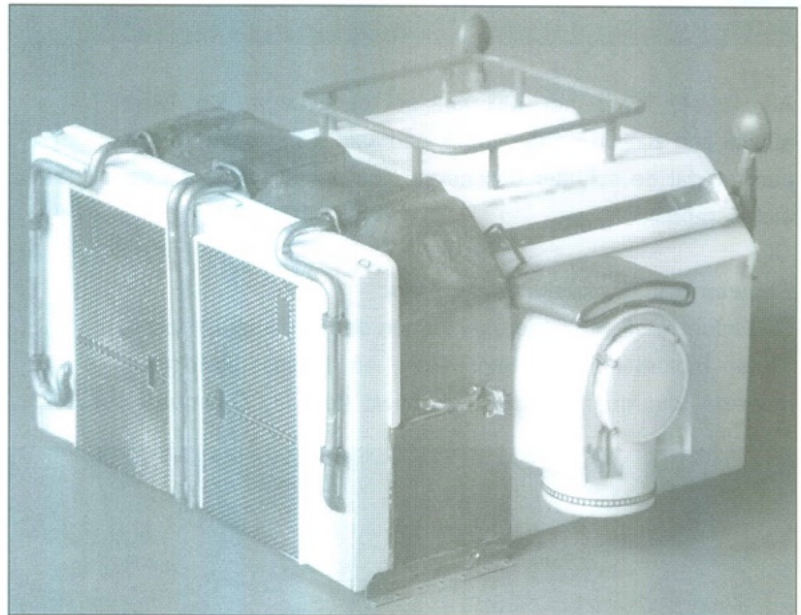
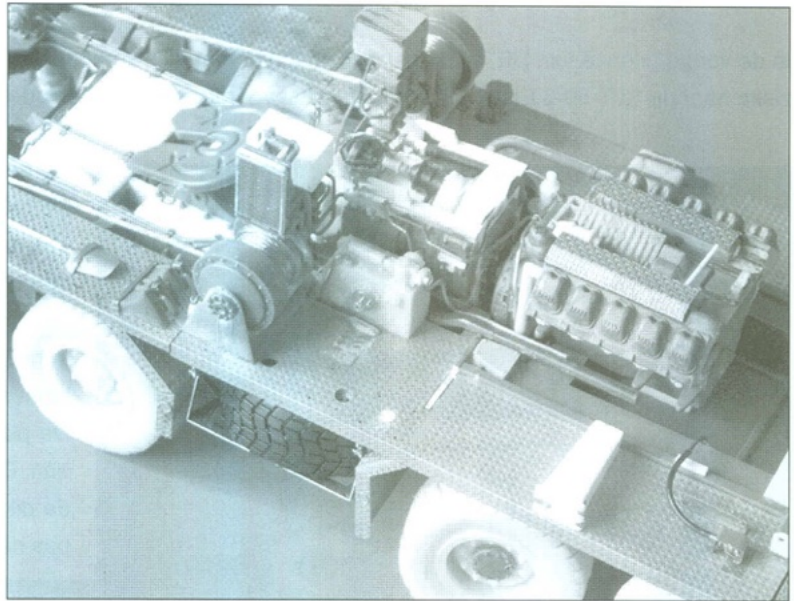
De gepantserde cabine.

De cabine werd geheel uit 0,5mm polystyreen plaat gesneden. In het Tankograd blad staan precies genoeg foto's van alle kanten van de cabine. De maten van het pantser heb ik van het basismodel. In het echt bestaat de MSA-kit ook uit plaatwerk dat binnen een dag op de cabine geplaatst kan worden. De platen zitten gewoon tegen de originele cabine aan. De ramen zijn uit een CD-doosje gesneden om de dikte van pantserglas weer te geven en ze zijn pas ná het schilderen geplaatst.



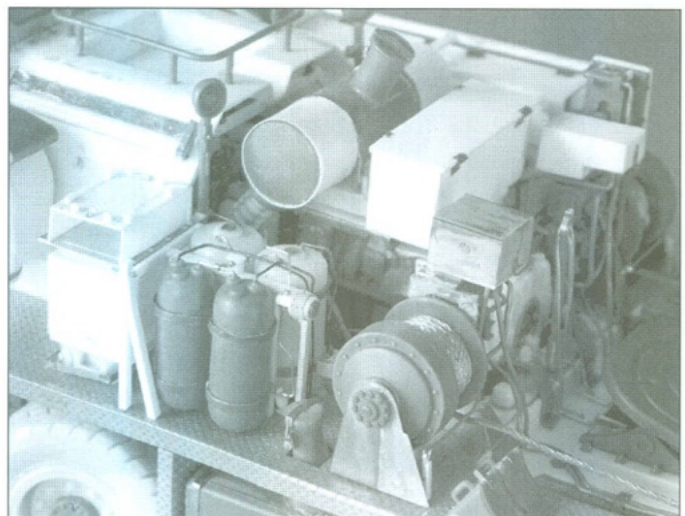
moesten de lieren worden verplaatst en een aantal onderdelen nieuw worden gebouwd. De grootste hiervan is de gereedschapskist rechts op het model. De Franziska heeft een 8x6 configuratie. Dat wil zeggen dat de tweede as niet wordt aangedreven en dus anders is dan op de Elefant. Ik heb de as echter niet aangepast. Ik heb hier geen goed naslagwerk van en daarbij, je ziet hem niet. Wel moesten de velgen worden aangepast. Doordat ik de resin wielen had kon ik daarvoor twee velgen uit de kit offeren. Alleen de "kapjes" veranderen was genoeg.

Het motorblok is lastig. Ik had nog een oud model van een MAN vrachtwagen liggen (foto →) waaruit ik het blok en transmissie sloopte. Dit is niet precies het goede blok, maar na wat zaagwerk lijkt het er genoeg op. Mijn motto hierbij is: "Als het lijkt dan is het goed!" Dat geldt zeker bij dingen die niet of nauwelijks zichtbaar zullen zijn. Het motorblok wordt grotendeels afgedekt door de behuizing. Goed is goed genoeg! Het motorhuis (foto →) is gebouwd van evergreen plaat. De bovenkant van de radiator heeft nogal wat lastige ronde vormen. De basisvorm werd gebouwd van styreen en daarna met loodfolie bedekt. Loodfolie is sterk en kan mooi in diverse vormen gedrukt worden. Twee etchings, overgebleven van een M113 Zelda, voldoen als "zichtbaar" radiator oppervlakte (links op de foto). De leidingen die van radiator naar de motor lopen zijn van soldeerdraad, dat je in diverse diktes in een elektronica speciaalzaak kunt kopen. De tin / looddraad is flexibel, sterk en niet duur. Nu we het toch over draad



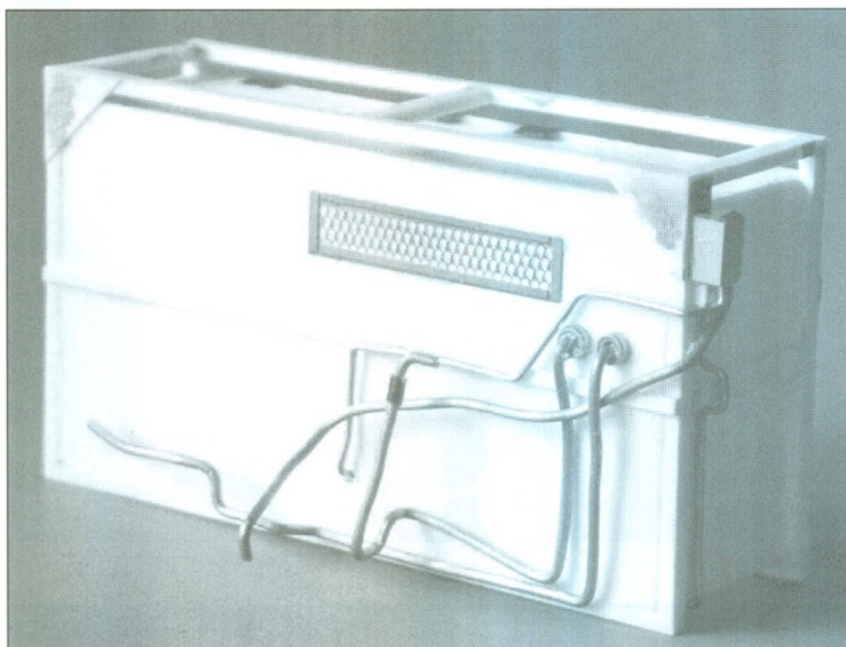
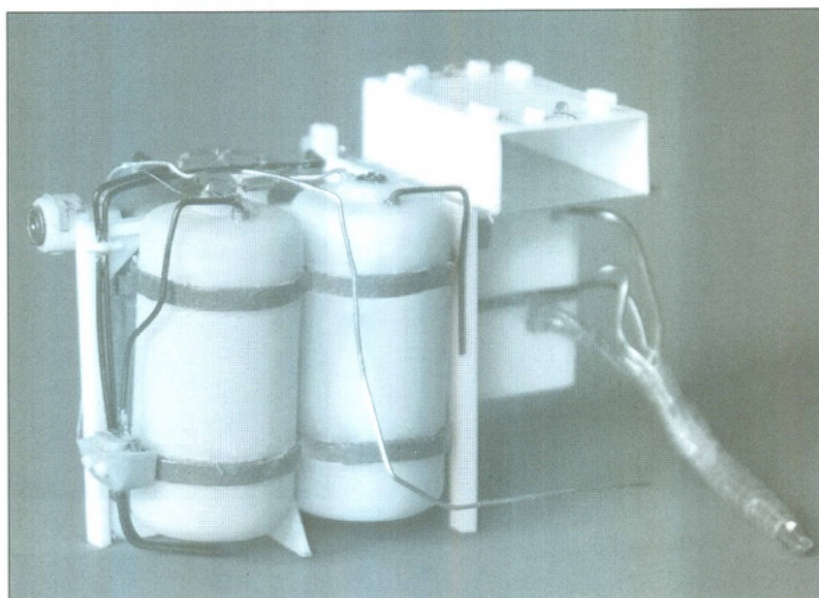
hebben: in dezelfde zaak kan je ook koperdraad kopen, met diktes vanaf 0,1 mm dikte. Ze noemen dit wikkeldraad voor transformatoren. Deze twee draadsoorten zijn vrij veel verwerkt op het model. Bij de bouw werden ook de luchtfilters aan beide kanten van het motorhuis gescratcht van styreen en loodfolie.

De vier staande hydrauliekreservoirs (foto →, links naast motorcompartiment) zijn op twee manieren gemaakt. Twee zijn er verbouwd van onderdelen uit de kit en de andere twee, uit resin, werden gedraaid op een draaibank. Het reservoirrek en gereedschapskist werd gemaakt van styreen strip, de leidingen zijn van koper- en looddraad. Het is aan te raden om bevestigingspunten van leidingen voor te boren, zodat de draad meer houvast heeft bij het lijmen. Op de originele truck is de dradenbundel die van de kast



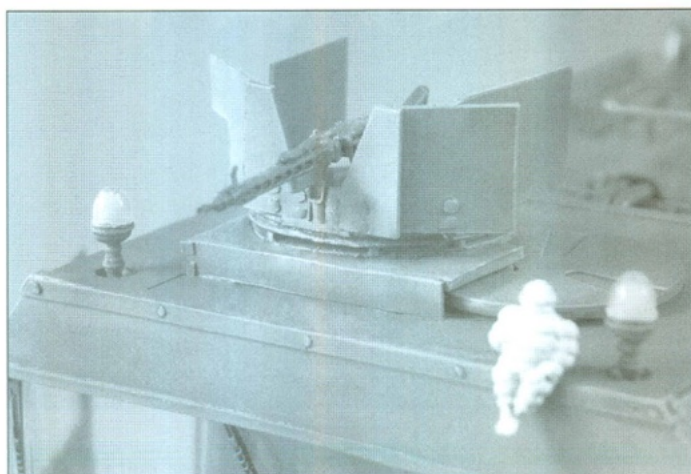
naar het motorcompartiment loopt, omwikkeld met tape. Ik heb hier normaal plakband voor gebruikt. Snij een strook van 2 mm breed en omwikkel de draden zoals dat in het echt ook wordt gedaan. Een voordeel van deze methode is dat je geen lijm hoeft toe te voegen (rechts onder op foto →).

De gereedschapskist rechts tussen luchtfilter en lier (foto ↓) is ook gebouwd van styreen plaat. De scharnieren komen uit de etchdelen-scrapdoos. Omdat de hele truck vol ligt met leidingen heb ik hier alvast loodleidingen toegevoegd. Het is ondoenlijk alle leidingen op het model precies zoals op het origineel toe te voegen. Op de foto's is het onmogelijk de leidingen precies van begin- tot eindpunt te traceren. Daarvoor zou ik de truck een paar dagen in de achtertuin moeten hebben. Ook hier geldt mijn eerder genoemde motto:

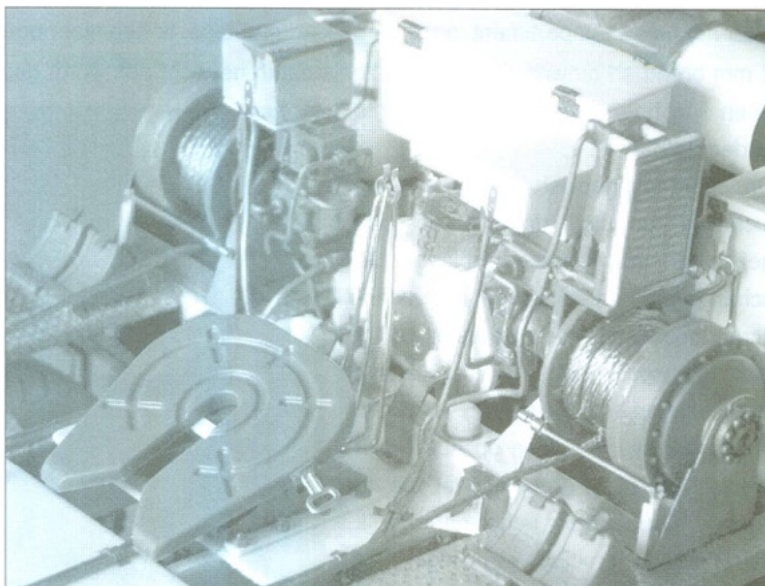


goed is goed genoeg. De twee lieren uit de kit zijn vrijwel gelijk aan de lieren op de Elefant (foto volgende pagina). Ze staan alleen wat meer naar achteren, net voor de achterspatborden. Ook hier moesten weer diverse leidingen worden aangebracht. Verder moet de uitlaatdemper worden aangepast en moeten er drie "kisten" worden gebouwd. De twee kleinere bevatten de hydraulische besturing voor de lieren en de derde staat bovenop de transmissie. Dit is voor zover ik kan opmaken een opbergkist. Daarnaast moet de dekplaat onder de schotel worden aangepast en zijn er hier en daar wat kleine aanpassingen. De

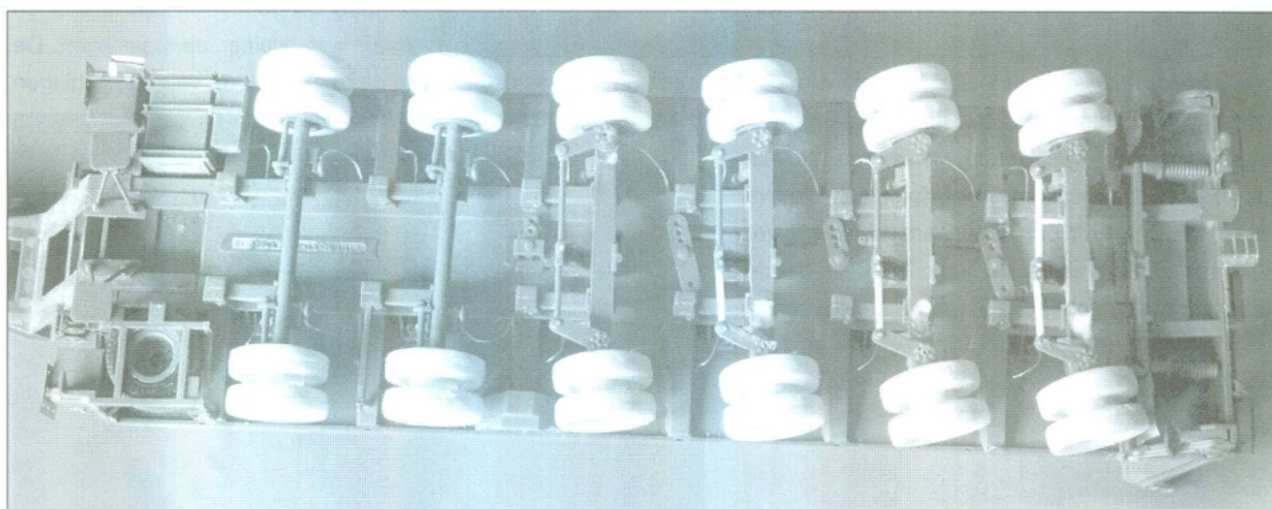
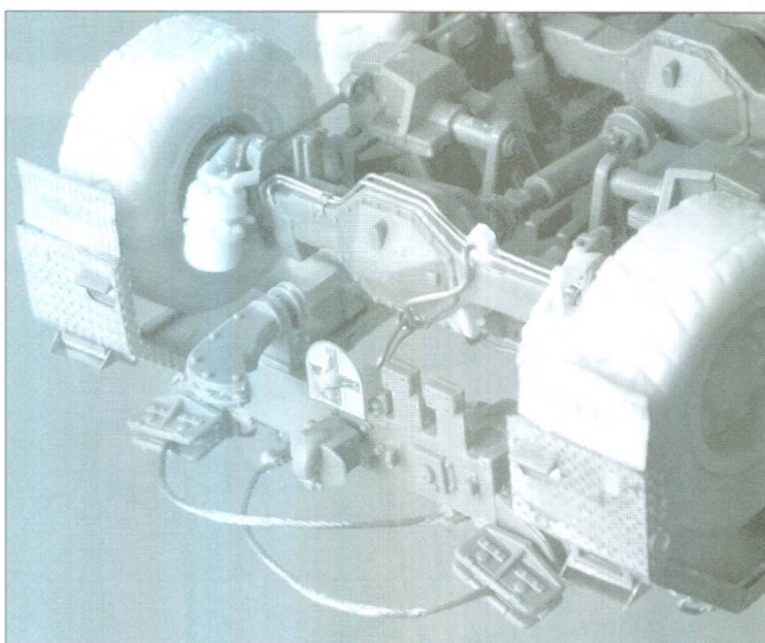
↑ **De gereedschapskist** grootste hiervan zijn de leidingen naar de achterkant van de truck. Ook de vele remleidingen boven op de achteras werden nog aangelegd (foto volgende pagina). Als laatste wist ik een Michelinmannetje te bemachtigen (met dank aan Jan van Veen). Dit komt uit een Italeri accessoireset voor 1:24 trucks. Omdat de truck op Michelin-banden staat leek me dit een leuke persoonlijke toevoeging.



De beide lieren

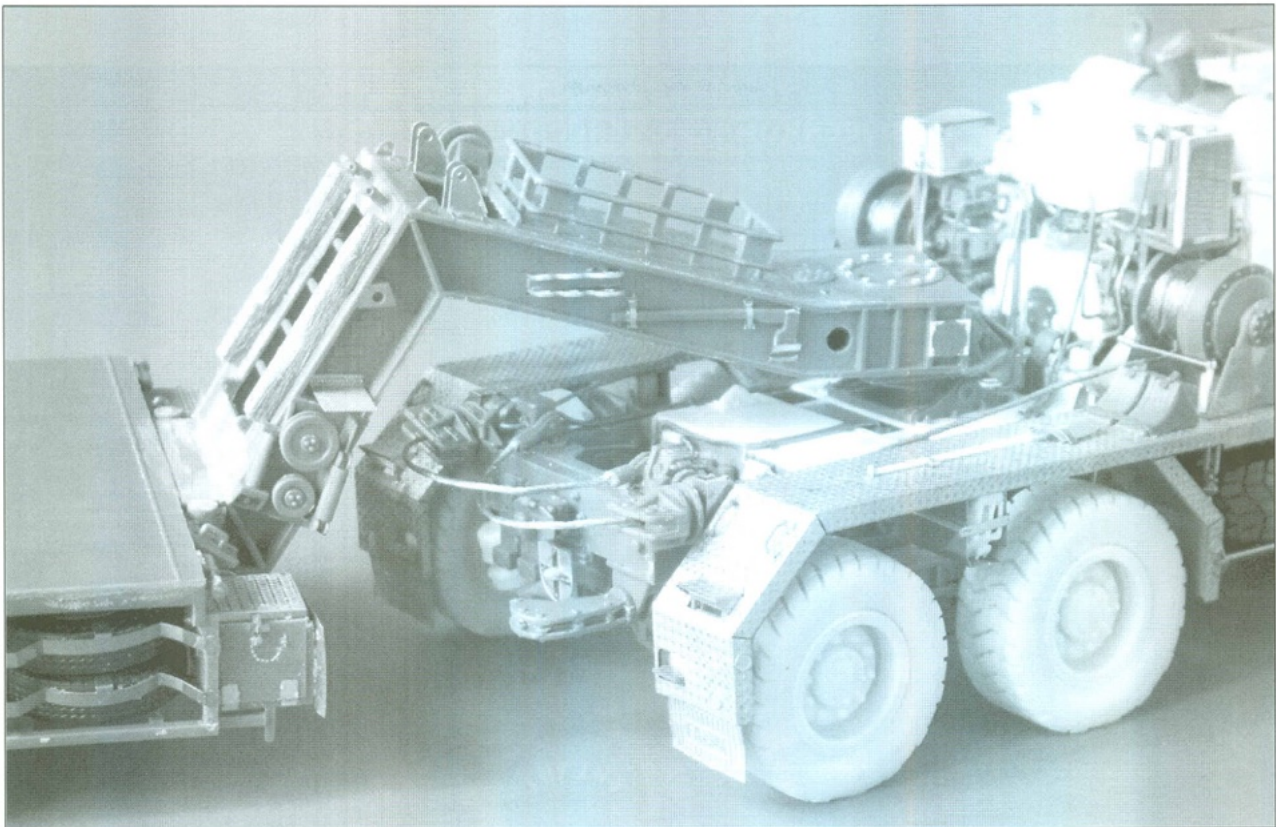


De remleidingen



De 56 ton oplegger, met alle wielen in de gewenste positie



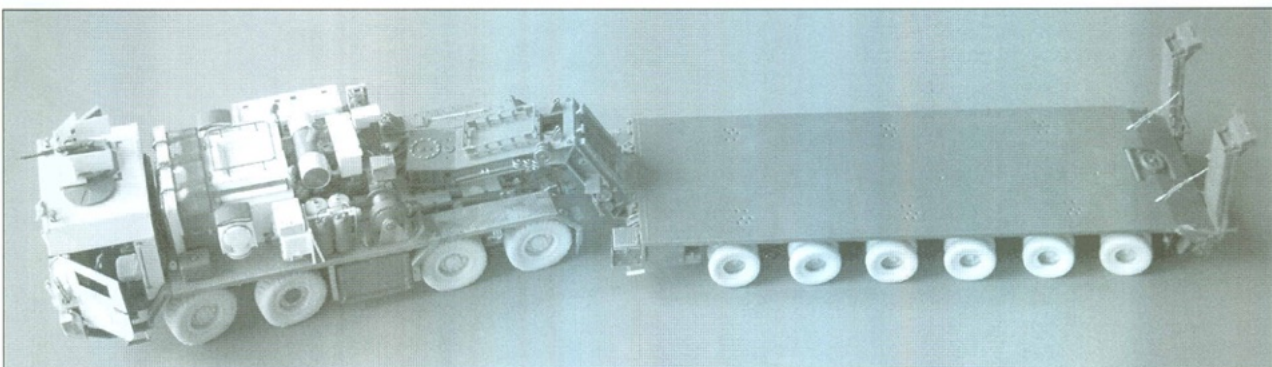


De 56 ton oplegger.

Zoals gezegd is de oplegger gebruikt achter zowel de Franziska als de Elefant. Als extra detaillering heb ik de etch delen uit de Voyager set aangebracht. Dit zijn onder andere gereedschaphouders, wat plaatwerk en treeplaten. Uit foto's (op internet gevonden) bleek dat er nogal wat leidingen lopen van en naar de vering. Deze zijn gemaakt van looddraad en toegevoegd.

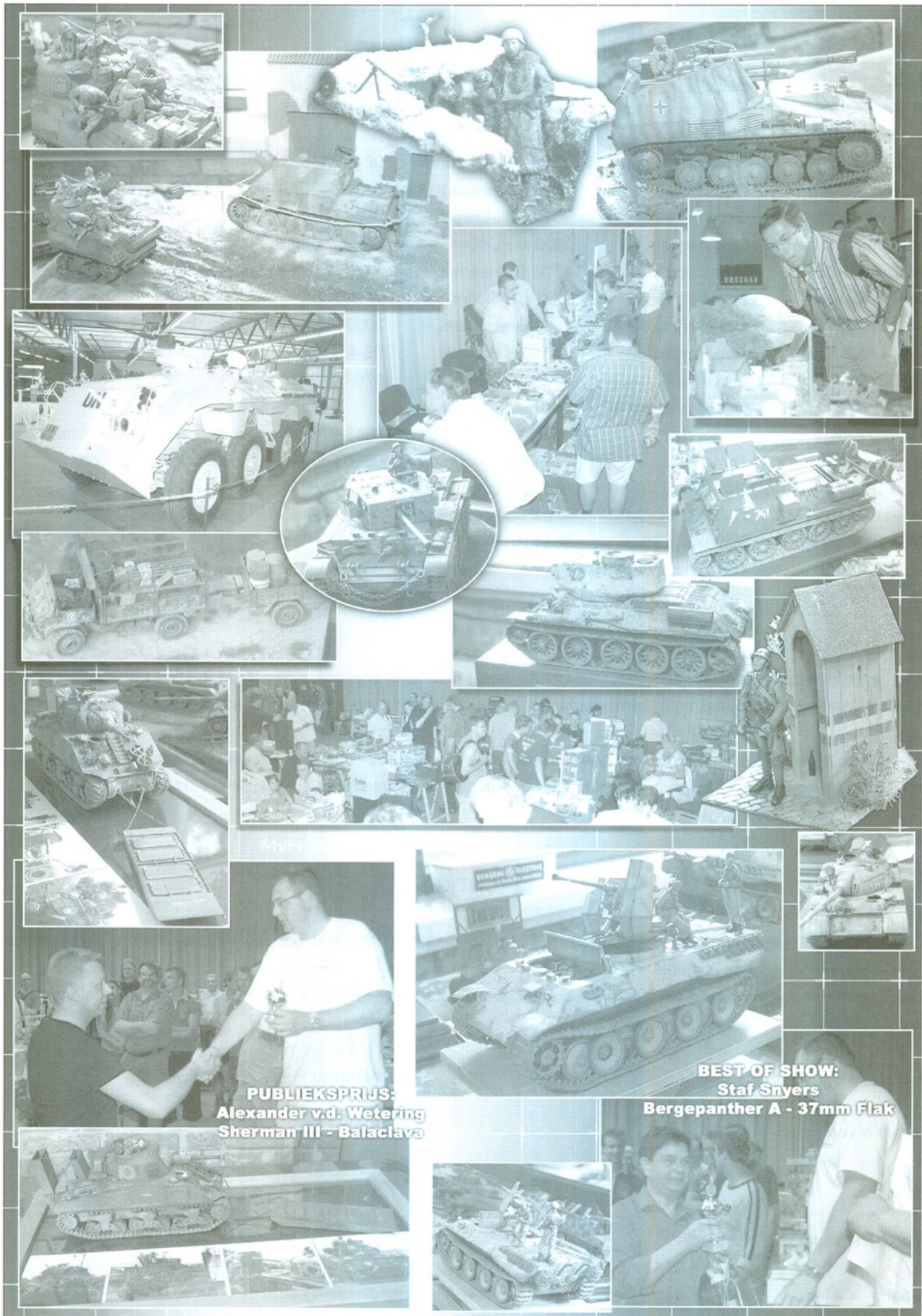
Om alle resin wielen op de grond te krijgen moesten de assen hier en daar wat verbogen worden. Na ze met een kaars te hebben verwarmd kunnen ze met behulp van een stalen liniaal makkelijk op één lijn worden gebracht. Hierdoor zijn de assen helaas wel iets beschadigd, maar ze zitten ver onder de oplegger en uit het zicht. Ik vind het altijd zonde om tijd te steken in dingen die je niet terugziet. Reparatie van de assen viel ook in deze categorie. Al met al vraagt de oplegger niet veel werk. Met weinig middelen kun je toch al iets imposant maken.

wordt vervolgd



2e BIJEENKOMST - OVERLOON 6 JUNI 2007





PUBLIEKSPRIJS:
 Alexander v.d. Wetering
 Sherman III - Balaclava

BEST OF SHOW:
 Staf Snyers
 Bergepanther A - 37mm Flak

NIEUWE LEDEN

<u>NAAM</u>	<u>ADRES</u>	<u>WOONPLAATS</u>	<u>TELEFOON</u>	<u>E-MAIL</u>
R. ANNAARS				
J. BERENDS				
I. COOLS				
B. van DALEN				
P.J. DOLSTRA				
R.P. DURET				
M.E. EVERSDIJK				
J. KOOYMAN				
J. MORAIS				
J.H. LANKAMP				
B. OOMEN				
T. van OSS				
M. PETERS				
J. PRUMMEL				
R. SCHMITZ				
R. van der TEEMS				
M. VERSTEEG				
M. WILLEMS				

Welkom bij TWENOT!

NB: Ledenlijsten zijn per email verkrijgbaar. Stuur een mailtje naar Kees Blijleven,  email:  en hij komt naar je toe. Adreswijzigingen kunnen ook aan dit adres worden doorgegeven.

Als je hoort bij de bijna 450 leden die nog geen machtiging hebben gegeven om de contributie automatisch te laten afschrijven, dan kan je daar **NU** verandering in aanbrengen door onderstaande machtiging in te vullen en naar mij toe te sturen.

Kees Blijleven

MACHTIGING

Ondergetekende verleent hierbij tot wederopzegging machtiging aan TWENOT om van zijn/haar hieronder genoemde (giro-)rekening jaarlijks de contributie af te schrijven.

Hij/zij heeft een maand de tijd om zijn/haar bank- of girokantoor opdracht te geven het bedrag terug te boeken indien hij/zij het niet eens is met de afschrijving.

Bankrekening nr.

Girorekening Postbank:

Naam & voorletters

Adres

Postcode en plaats

Datum

Handtekening



Het legermuseum in Kołobrzeg is een aanrader voor diegene die wat wil zien van o.a. Pools / Russische voertuigen en geschut. Kołobrzeg is een plaatsje aan de Poolse Oostzeekust, met prachtige stranden en m.n. in de zomermaanden vind je er dus veel toeristen. Veel campings waar je kunt kamperen of een huisje kunt huren. Zeer geschikt dus om met het hele gezin te bezoeken.

Het museum is in het centrum van de stad. Nadat je je entree bewijs (met of zonder mogelijkheid om te filmen of fotograferen) hebt gekocht, kom je in een ruimte waar je eerst de spullen van vóór 1900 vindt. Hiervoor is een klein deel van het museum gebruikt.



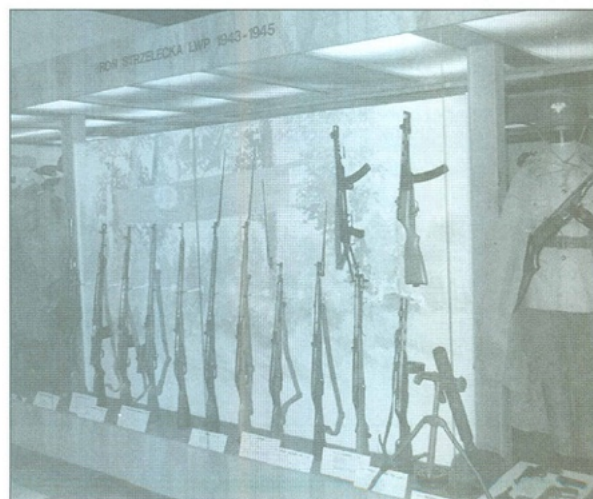
Aan het einde van de eerste ruimte, ben je al aangekomen bij de periode na 1900 en wordt er een groot aantal uniformen getoond. Zie de foto links.



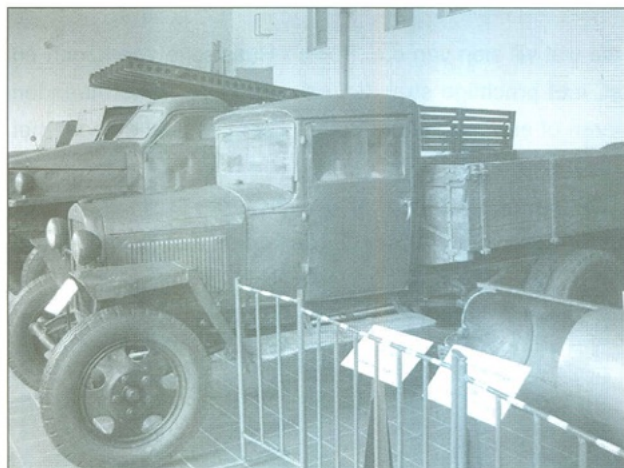
Aan het einde van deze ruimte, is een groot schilderij waarop de gevechten aan het einde van WWII bij Kołobrzeg worden weergegeven.



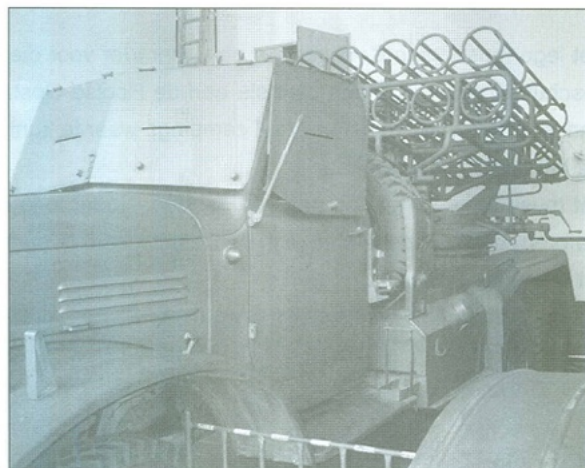
In de 2^e ruimte worden een groot aantal wapens en granaten getoond en ook hier zijn weer de nodige uniformen te bezichtigen.



Hierna ga je rechtsaf en kom je in de volgende ruimte, waar een aantal voertuigen en wat kleiner materieel opgesteld staat. Nadeel is dat de voertuigen dicht op elkaar staan. Het is ook niet mogelijk om rond de voertuigen te lopen.



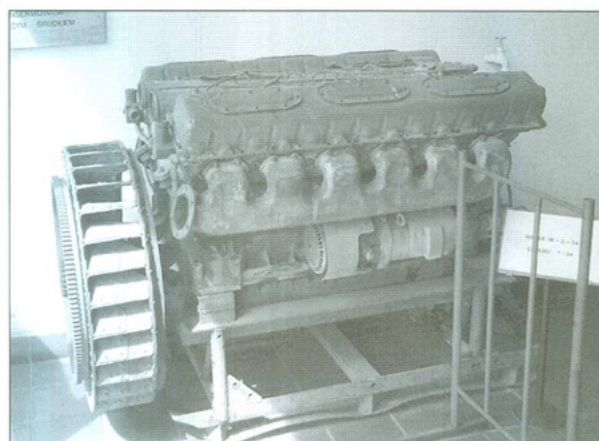
Een Zis 5V uit WO2



en een naoorlogse uitvoering van het Stalinorgel

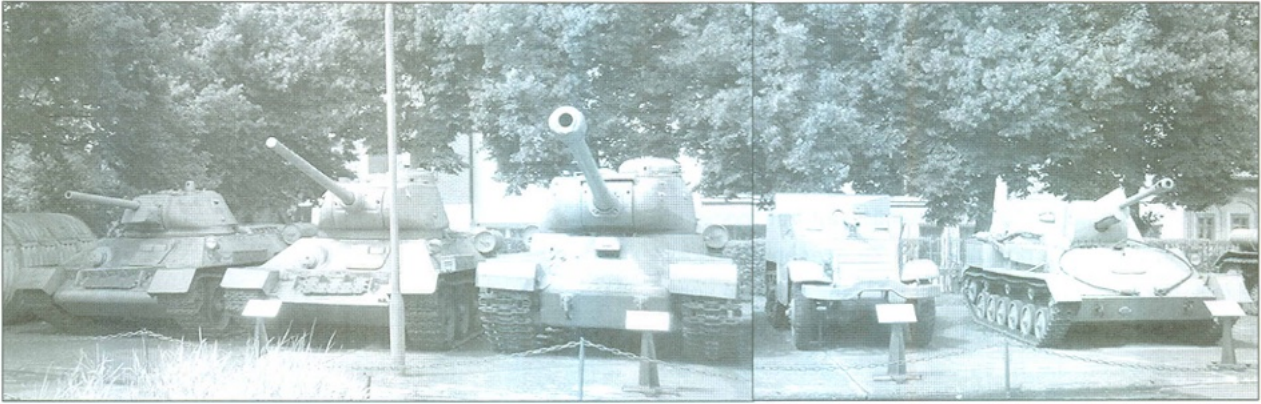
Nadat je de T34 motor (→) hebt kunnen bekijken die aan het einde van deze ruimte staat, ga je naar buiten waar de rest van de collectie opgesteld staat. Naast tanks, mortieren en geschut, vind je hier ook een aantal vliegtuigen en scheepsgeschut.

Helaas is niet al het materieel wat buiten opgesteld staat in goede staat van onderhoud. Het weer heeft aardig zijn sporen achter gelaten.

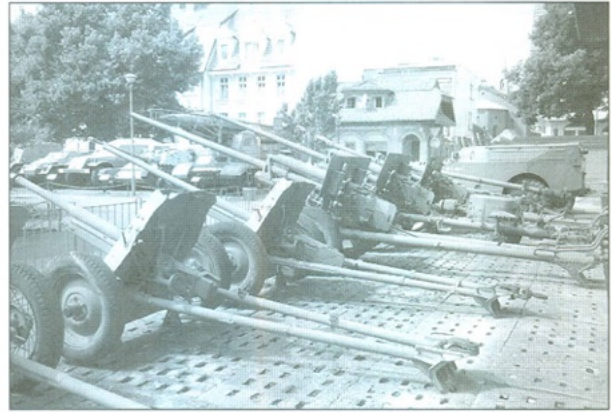


↓ *Scud grond-grond geleid wapen*

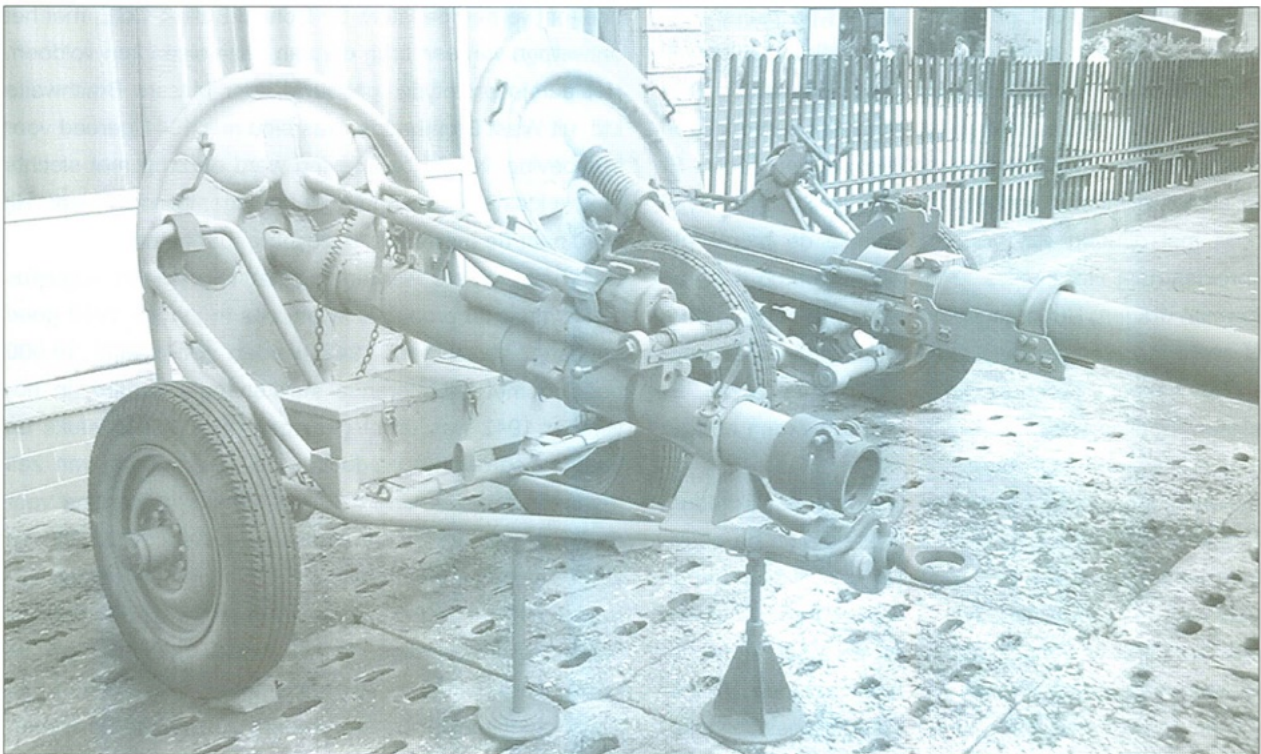




Vlnr: T34/76; T34/85; JS2m; SU-57; SU76



Verschillende soorten veld- en antitankgeschut



120 mm mortier M-1943 (in transportstelling)

Jan Snippe.



Het onlangs verschenen model van de baileybrug van Bronco heeft enkele pennen in beweging gebracht. Bert Lindeboom maakte een korte recentie van het model en Egbert van IJken een bouwverslag. Ze overlappen elkaar wel iets, maar dat leek ons geen probleem. Voor de volledigheid geven we ook nog kort de geschiedenis van de bailey brug weer, die al eerder was opgenomen in DE TANK nummer 145.

Het Bronco model

Bert Lindeboom

Onder nummer CB-35012 heeft Bronco een 1:35 kit uitgebracht van een belangrijk stuk geallieerde uitrusting: de baileybrug. Voor ongeveer 40 euro krijg je een goed gevulde doos onderdelen waaruit een goedgelijkende replica van het origineel te maken is. Alles zit netjes in afzonderlijke zakjes ingepakt en het detail is prima. Een aantal onderdelen vertoont uitpersafdrukken die niet altijd op makkelijk weg te werken plekken zitten, maar deze zijn niet erg dominant. De onderdelen kunnen met een beetje opletten ook zo in elkaar worden gezet dat deze afdrukken niet direct zichtbaar zijn. Hier en daar zijn wat concessies gedaan ten opzichte van het origineel, met name bij de rijdekken. De bouwbeschrijving is op A4 formaat en overzichtelijk uitgevoerd.

Bronco laat je een 3-1 of triple - single type bailey brug bouwen, ofwel een brug waarvan de secties bestaan uit drie panelen per kant in één laag. De lengte van de brug bestaat uit drie secties met aan weerszijden een oprit van twee velden. Een veld heeft de lengte van een sectie. Er zijn uiteraard meer mogelijkheden. Als je een 2 - 1 type bouwt met opritten van één veld kun je de bruglengte uitbreiden naar vier secties. Een dergelijke brug kan een Sherman dragen. Het draagvermogen wordt bepaald door het aantal panelen per laag, het aantal lagen en de lengte. Een beknopt overzicht hiervan is niet te geven. Er bestaan tabellen waarmee berekend kan worden hoe de brug moet worden uitgevoerd.

Voor de modelbouwer biedt deze kit legio mogelijkheden. Bruggen van dit type zijn overal ter wereld door de geallieerde legers gebouwd, een aantal ervan ligt nog steeds op de oorspronkelijke plek. Na 1945 behoorde het bailey-materieel tot de inventaris van vrijwel elk leger, zodat het ook kan worden gebruikt met moderner materieel. Al met al is er een aantrekkelijke dioramamogelijkheid bijgekomen.

Geschiedenis van de baileybrug

Kort na de Britse terugtocht uit Duinkerken in 1940 werd

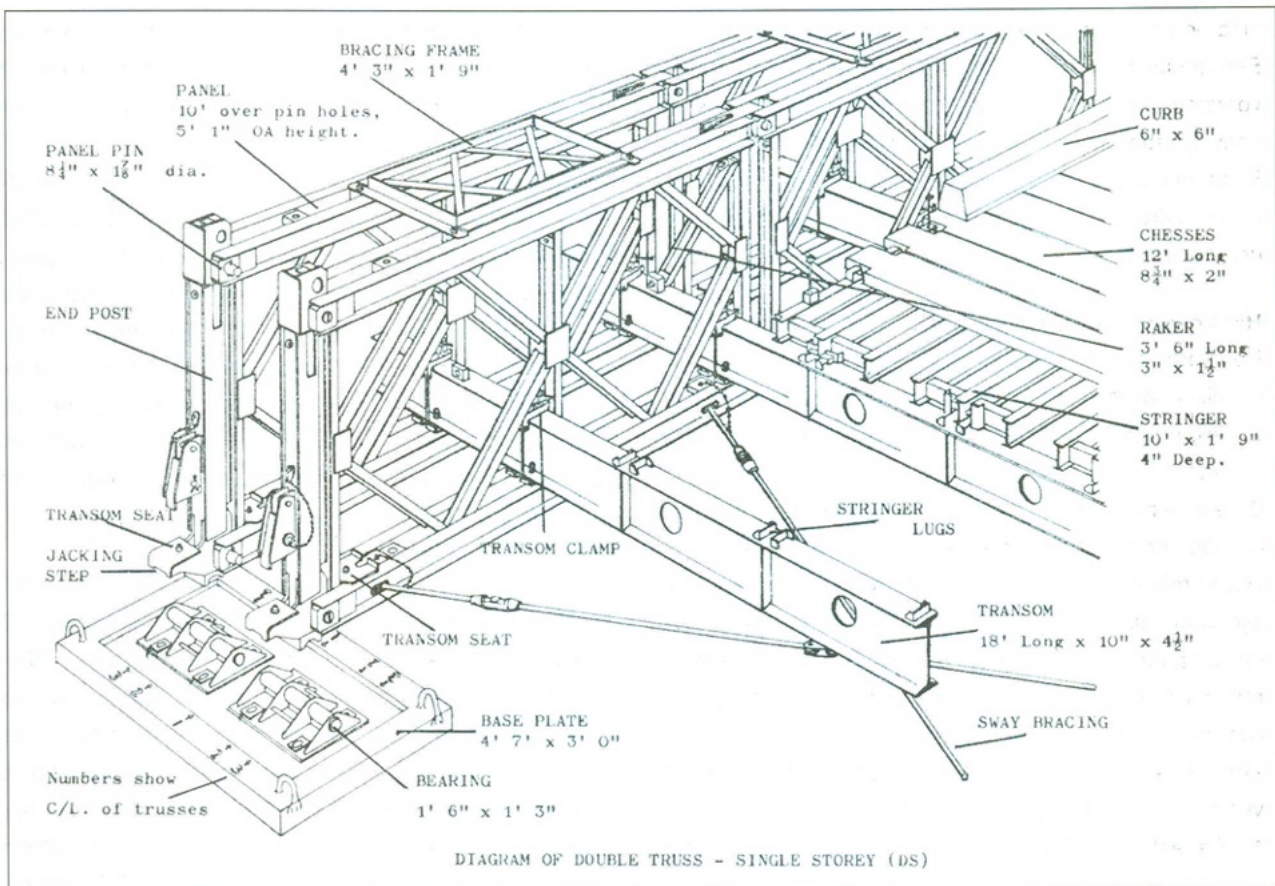


o.a. een overzicht gemaakt van het brugslagmaterieel in Groot-Brittannië. Geconstateerd werd dat met het beschikbare materieel een maximaal draagvermogen van 30 ton kon worden gerealiseerd. In aanmerking nemende dat het gewicht van militaire voertuigen en uitrusting steeds toenam, werd besloten een geheel nieuw brugstelsel te ontwerpen, dat in staat moest zijn 70 ton te dragen. Dit zou namelijk het gewicht worden van de nieuwe Churchill tank op een Scammell tanktransporter.

In februari 1941 begon de "Experimental Bridge Establishment" in Christchurch, Hants onder leiding van de chef-ontwerper, de latere Sir Donald Bailey, OBE, met het ontwerpen van een brug die aan deze eisen kon voldoen. Het eerste prototype, gebouwd door Messrs Braithwaite Ltd. uit West Brombridge, was eind mei 1941 gereed voor beproeving. Na de beproeving werd de brug met slechts enkele kleine wijzigingen door het leger geaccepteerd. Hij werd naar de ontwerper "baileybrug" genoemd.

De eerste orders werden geplaatst in juli en augustus 1941, maar de productie kwam pas in januari 1942 goed op gang. Vanaf april 1942 werden per maand 10.000 panelen met bijbehorende stukken gefabriceerd, in november 1942 was dit al gestegen naar 20.000 stuks en daarna bedroeg de productie, met uitzondering van zes maanden onderbreking door het Whale-programma voor de bouw van de Mulberry-havens, tussen de 21.000 en 26.000 panelen per maand. In totaal werd er tussen augustus 1941 en het einde van 1945 ongeveer 500.000 ton baileybrug vervaardigd. In het laatste gedeelte van de oorlog werd het op sommige strijdtoneelen tevens door het Amerikaanse leger en door andere geallieerde en Gemeenbest-troepen gebruikt en ook heden ten dage wordt nog steeds, zowel voor militaire als civiele doelen, bailey-materieel gebruikt.





De baileybrug is in principe een geprefabriceerde constructie van het doorgaande type. De rijweg wordt gedragen tussen twee hoofdliggers. Een hoofdligger wordt gevormd door panelen van 10 feet (het meervoud van het Engelse woord "foot" = 30,48 cm) lang, die aan de einden met paneelbouten aan elkaar zijn verbonden. De sterkte van de ligger kan worden vergroot door aan de zijkant of op de hoofdligger extra panelen toe te voegen. De verschillende mogelijkheden van de samenstelling van de liggers wordt aangegeven in panelen en verdiepingen. De beschrijving wordt op de volgende manier aangegeven:

Type	Benaming	Afgekort
Één paneel, één verdieping	één-één	1-1
Twee panelen, één verdieping	twee-één	2-1
Drie panelen, één verdieping	drie-één	3-1
Twee panelen, twee verdiepingen	twee-twee	2-2
Drie panelen, twee verdiepingen	drie-twee	3-2
Twee panelen, drie verdiepingen	twee-drie	2-3
Drie panelen, drie verdiepingen	drie-drie	3-3

Het eerste cijfer geeft de panelen aan en het tweede de verdiepingen. Omdat de één-twee en de één-drie zeer onstabiele constructies zijn worden deze varianten nooit gebruikt.

De liggers zijn in dwarsrichting verbonden door dwarsdragers (*transoms*). Dit zijn 18 feet lange gewalste stalen profielen die op de onderste balk van een paneel rusten. Zij worden met behulp van dwarsdragerklemmen vastgezet en fixeren de breedte van de brug. Op de dwarsdragers liggen de dekliggers, die voor een gemakkelijke samenbouw zijn gelast in groepen van drie. De dekliggers zijn 10 feet lang, even lang als de panelen. Dwars op de dekliggers liggen de dekplanken (*chesses*) die het rijdek vormen. Zij worden met radkeerders (*curbs*) op de dekliggers geklemd (zij worden niet per dekdeel met bouten vastgezet, daarom geeft dit het rammelende geluid als een voertuig over de brug rijdt). Voor voetgangers worden aan de buitenzijde van de liggers looppaden aangebracht. Deze worden gemaakt van voetpadconsoles die op de dwarsdragers worden bevestigd. Voor de beveiliging wordt aan de buitenzijde een leuningstijl aangebracht. De brug is aan beide zijden opgelegd op oplegstoelen, onder elke ligger één. De oplegstoelen liggen op oplegplaten, die indien nodig worden ondersteund door een roosterwerk van balken als drukverdeling. Aan beide zijden van de brug worden opritten gemaakt om op de brug te komen. Het dek hiervan ligt 2 feet en 3 ¼ inch boven de onderzijde van de oplegplaten.

Er zijn tabellen waarin is aangegeven welke constructie van de baileybrug nodig is om bij een gegeven overspan-



ning een bepaalde gewichtsklasse voertuigen toe te laten. Een genievoorschrift, het bij Genisten bekende VS 5-1, is voorzien van de vrachtwagenladingen-, personeels- en bouwrijdtabelen om te weten wat bij welke brug nodig is. Eveneens zijn er tabellen in opgenomen die aangeven hoeveel draagkracht over is als bepaalde onderdelen van de brug zijn beschadigd.

Het bouwen van een baileybrug.

De voordelen van baileymateriaal zijn:

1. alle onderdelen zijn zoveel mogelijk aan elkaar gelijk
2. alle onderdelen zijn met de hand te tillen en te vervoeren.
3. alle verbindingen zijn zo eenvoudig mogelijk gehouden
4. alle onderdelen zijn met 3-tonners te vervoeren.

Het terrein op de plaats van de brugslag moet voldoende zijn vrijgemaakt en geëgaliseerd om de brug te bouwen en het materiaal op te slaan. De lengte van het bouwterrein moet minstens even groot zijn als de afstand die overbrugd moet worden.

Voor de standaard bouw van een baileybrug worden diverse bouwpluogen samengesteld:

1. Paneelploeg: draagt de panelen aan en bevestigt deze in de brug
2. Dwarsdragerploeg: draagt de dwarsdragers aan en bevestigt ze met de dwarsdragerklemmen.
3. Schoorploeg: voert de steekschoren, schoorramen koppelplaten windschoren, dwarsdragerklemmen en randbouten aan, monteert ze en draait ze vast.
4. Dekploeg: helpt de paneelploeg bij het bouwen van de hulpneus, dekt de brug tijdens de bouw, vijzelt de brug neer en helpt de dwarsdragerploeg bij het indekken van de oprit

De brug wordt gebouwd op een stelsel van rollen en voorzien van een schuin omhoog staande hulpneus. Deze neus heeft als doel het doorzakken van de constructie (de zeeg) te egaliseren en de brug aan de andere zijde op te kunnen vangen en geleiden op de oplegplaten aan de aanvalzijde. Tijdens de bouw wordt de brug steeds verder naar voren gerold om ruimte te sparen en transportafstanden zo klein mogelijk te houden. Ligt de brug eenmaal op zijn plaats, dan worden de rollen en schommelstoelen verwijderd en kan de brug jarenlang meegaan. Afbreken gaat vanzelfsprekend in omgekeerde volgorde.

De bouw van het model **Egbert van IJken**

Onlangs kocht ik bij Mol Plasticmodelbouw in Velsbroek de bouwdoos van deze brug en vervolgens heb ik hem in elkaar gezet. De eerste

indruk van de doos is uitstekend. Een prachtige plaat van een baileybrug waar een Comet tank overheen rijdt, in een setting van het Engelse of Canadese leger, zo te zien ergens in West Europa.

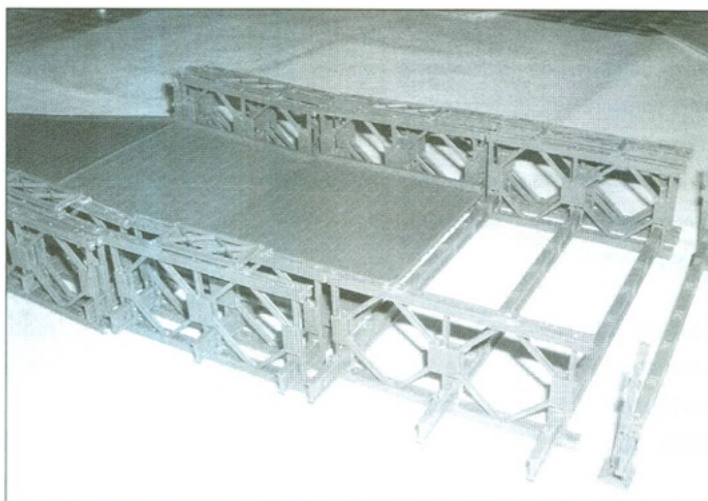
Na het openen van de doos zie je, keurig verpakt in afzonderlijke plastic zakjes, een enorme hoeveelheid onderdelen, ca 700, waarvan een groot aantal heel kleine. Ook zit er een rekje "etched" onderdelen bij en een stukje lijn. Deze zijn om de brugleuning van het voetgangersgedeelte te maken. De bouwbeschrijving is in het Engels en lijkt op het eerste gezicht duidelijk, maar dat valt later toch wel tegen. Op blz. twee staan alle onderdelen keurig afgedrukt, met de aantallen gietramen er bij. Alleen bij "J" staat "1x". Dit is echter één zakje met negen balken.

De brug is een M2 versie, die iets breder was dan de M1 variant. De kit bevat onderdelen om een zogenaamde T.S uitvoering te maken. T.S. staat voor "Triple truss" – "Single story". Dat wil zeggen dat de hoofdliggers uit drie naast elkaar geplaatste "trusses" (panelen) bestaan en de hoogte één "truss" is. Om de draagkracht van de brug te verhogen was het namelijk mogelijk om twee of drie panelen boven op elkaar te plaatsen. In het oorlogsmuseum Liberty Park te Overloon staat een zgn. "T.T." variant, "Triple truss – Triple story". Je kunt bij de bouw ook kiezen voor een "D.S." ("Double truss – Single story", twee zijpanelen i.p.v. drie). De overgebleven panelen zou je kunnen gebruiken om de plaatsen in een diorama of een voorloopbrug te bouwen.

De onderdelen zijn heel fijn gegoten, met als gevolg dat er veel "verbindingssprue" aan zit. Dit levert heel veel vijl- en schuurwerk op om alles goed glad te krijgen. Er zitten echter nagenoeg geen gietmalafdrukken in de onderdeel en vrijwel geen flash.

De montage

Het bouwen vereist fijne vingers en een hoop geduld. Het systeem is zo dat je eerst de hoofdliggers in elkaar zet en



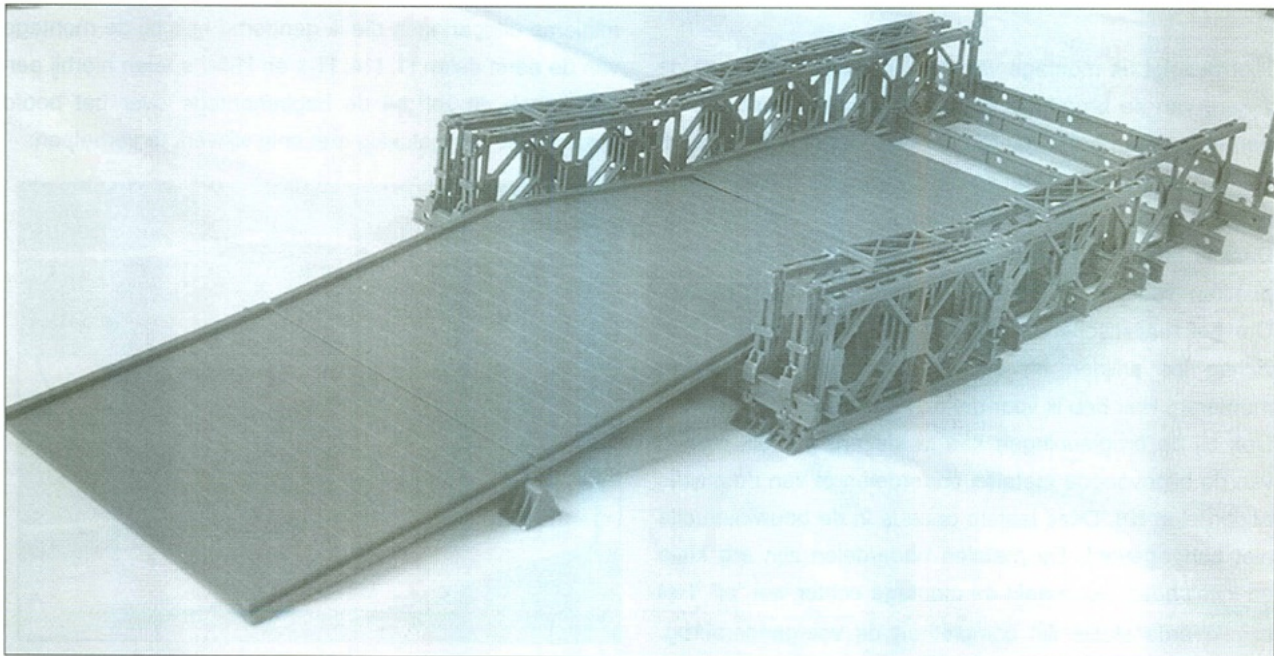
daarna met de overige onderdelen de totale brug monteert. Net als in het echt. Op blz. 3 begint de bouw. Je moet eerst 12 panelen bouwen. Ik noem ze voor het gemak paneel I. De onderdelen hiervan zitten op de drie gietramen "I". Hierbij moet je een aantal zaken goed in de gaten houden:

- Allereerst de nummering. De letter I en de 1 kunnen verwarring geven. Bijvoorbeeld: I7 is iets anders dan 17.
- Tussen de onderdelen I1 en I1-1 alsmede I14 en I14-1 zit een miniem verschil. Dit zijn zeer kleine uitsparingen aan de rechteruiteinden die bij de montage resp. naar beneden en naar boven wijzen.
- Bij het aanbrengen van de onderdelen I5 er op letten dat de kleine uitsparingen in het midden dezelfde kant opwijzen en dat dit onderdeel ook zo gemonteerd wordt dat het gat wat op ca ¼ van de hoogte zit, ook aan de benedenkant komt.
- Het is handig om te wachten met aanbrengen van onderdeel I7 tot de ander onderdelen gemonteerd zijn. Onderdeel I7 heeft nog een merkwaardig iets. Om dit onderdeel op de juiste plaats te zetten zit er bovenaan een klein lipje dat precies in het gemonteerde onderdeel I14-I1 valt. Onderin ontbreekt dit. Dat is jammer, want het had de stevigheid en het monteren vergemakkelijkt.
- Let op! Bij I7 wijzen de kleine uitsparingen, waarin onderdeel I2 valt, naar het midden.

De volgende stap. Let er wel op dat deze tekening in vergelijking met de bovenste 180 graden is gedraaid! De nokken aan de bovenzijde wijzen de andere kant op! Dan komt het monteren van de onderdelen I11. Dit zijn

plaatjes waarop later een steunrek / afstandsteun (I4 blz. 5) moet worden gemonteerd. De aanbrengpositie is echter niet aangegeven, zodat je beter kunt wachten tot de eindmontage van de zijpanelen als je de brug gaat opbouwen. Opgemerkt moet worden dat bij de echte brug de onderdelen I11 tussen de beide balken vallen en niet er bovenop liggen. Dit zou je zelf ook kunnen doen, maar dit vereist nogal wat vijlwerk. De onderdelen I8 en I2 zijn in vergelijking met de echte brug naar verhouding te groot. De echte purist kan hier natuurlijk iets aan doen. Bij het gemonteerde model valt dit echter niet op.

Dan de onderdelen I13. Dit zijn klampen die later de dwarsbalk J vasthouden. Hierbij moet je het volgende in de gaten houden. Het nokje van I13 valt in de uitsparing van I5 en I7. Omdat bij passing met balk J blijkt dat dit alles erg krap is, verdient het aanbeveling de sleuf in I7 en I5 aan de bovenkant iets te vergroten, zodat je iets meer ruimte krijgt om de dwarsbalk J te monteren. Daarna de diagonale balken (I3) aanbrengen. Ik heb het zo gedaan dat ik telkens 2 balken I3 aan elkaar lijmde met de punt die in de bovensteun dient te komen. Dus vier maal een L constructie maken. Daarna heb ik de twee aan elkaar gelijmden balken in het frame geplaatst. Vervolgens de andere steunen I2 en I8 vastgelijmd. Bij deze montage moet je er goed voor zorgen dat de gehele constructie haaks is, bijv. met een winkelhaak, anders heb je straks problemen met het aan elkaar koppelen van de overige zijpanelen. Daarna zes maal de extra zijpanelen maken waarvan de onderdelen op gietraam K zitten. Deze constructie is nagenoeg identiek zoals die hierboven is beschreven. Bij deze panelen ontbreken echter onderdeel I9 en I13. Waarom is mij niet bekend. In het echt zijn de panelen identiek.



Vervolgens naar pagina 4. Bovenaan staat de montage van uiterst minieme onderdelen, de twee nokjes **F2** op onderdeel **J**. Hiermee moet je echter wachten, omdat je anders bij het samenstellen van de brug straks in de problemen komt. Ook is het raadzaam om met het monteren van het brugdek **H** te wachten tot de brugdelen in elkaar zijn gezet. Het steekt namelijk erg nauw als je balk **J** aan de zijpanelen moet monteren. Ook is de passing van de balken **J** onder **H** slecht. De gleuven op **J** waarin de draagbalken van het brugdek **H** komen, moeten op sommige plaatsen iets worden uitgevijld, anders past het brugdek niet goed. Ik heb de buitenste twee sleuven iets uitgevijld

Hierna volgt de montage van de onderdelen op pag. 5. Je moet nu drie sets maken van elk één brugsectie. Je neemt eerst drie dwarsbalken **J** en twee panelen **I**. Je schuift aan elke kant van balk **J** een zijpaneel en lijmt dat volgens de instructie vast ter hoogte van de "actual position". Daarna monteert je de nokjes **F2** op **J** en schuift je de volgende twee zijpanelen er op. Nog niet vastlijmen. Doe dit op een geheel vlakke ondergrond om torsie in de constructie te voorkomen. Monteert vervolgens de onderdelen **I11** aan **I4** en plaats deze boven op de twee naast elkaar liggende zijpanelen. Let erop dat de nokjes onderaan de onderdelen **I11** de goede richting opwijzen, om niet in conflict te komen met de gemonteerde diagonale steunen **I3**. Hierdoor bepaal je ook de onderlinge juiste afstand tussen de zijpanelen.

Je kunt er nu eventueel voor kiezen om de brug te bouwen met of zonder de extra panelen **K**. Indien je de panelen **K** wilt monteren is het goed om op de plaats waar bij de panelen **I** onderdeel **I9** zit, een dun plaatje van dezelfde dikte te monteren, omdat je anders hoogteverschil krijgt.

Hierna volgt de montage van de voetgangersbrug aan de zijkant van de brugdelen. Ook hier kun je kiezen om dit aan één of aan beide kanten te doen. Ik heb gekozen om het aan één kant te doen en de overgebleven planken **K1** te gebruiken als op- en afloopplanken van de voetbrug. Daar is namelijk bij deze bouwdoos niet in voorzien. De planken voetgangersdelen **K1** zijn aan elkaar gegoten. Om het realistischer te maken kan je de planken voorzichtig los snijden en dan weer los naast elkaar te monteren. Hier heb ik voor gekozen.

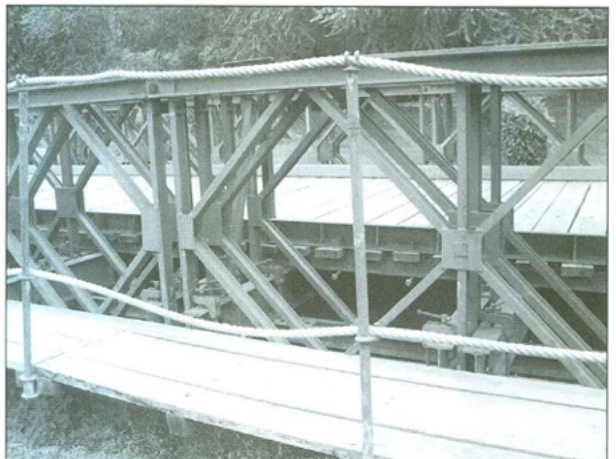
Ook bij de brugleuningen kan je kiezen: gebruik maken van de bijgevoegde metalen onderdelen óf van de plastic onderdelen **K8**. Deze laatste optie is in de bouw instructie niet aangegeven!. De metalen onderdelen zijn erg klein en kwetsbaar. Het maakt de montage echter wel "af". Het bijgeleverde stukje lijn completeert de voetgangersbrug.

N.B.: ook op deze bladzijde zijn de bovenste en onderste tekening weer 180 graden gedraaid!

Montage op- en afrit, blz. 6 en 7

Het volgende deel is de montage van de steunen waarop de brug rust en waaraan de op- en afritten worden gemonteerd. Dit is een uiterst precies werk. Er moeten twee soorten steunen worden gemonteerd. Een "mannetje" en een "vrouwje". Van elk soort moet je vier stuks in elkaar zetten. Dit staat als zodanig niet op de tekening vermeld. De meest linkse steun op de tekening is het "vrouwje" en de rechter is het "mannetje". Het verschil zit met name in die onderdelen die in het einde van het brugdeel grijpen. Eerst het "vrouwje". Er goed op letten dat er verschil zit tussen deel **F16** en **F16-1**. De montage van de delen **F10**, **F13**, **F14** en **F15** is vrij lastig. Er zit verschil tussen **F13** en **F14** omdat beide een facet (schuine rand) hebben waar **F15** tegenaan komt. Dit is bijna alleen te zien met een vergrootglas. Er op letten dat je bij deze montage **F15** gebruikt en niet **F13-1**. Deze onderdelen zijn verschillend en zitten wat onlogisch aan het gietraam. Bij **F10** zit er een klein verschil tussen onder- en bovenkant. Onduidelijk is of dit in de montage verschil maakt. Ik heb het niet gemerkt. Er ontstaat nu een nok die dient als steun voor een van de beide overgebleven balken **J**. De plaatsing van de hoogte van de nok op de steun is niet aangegeven. Dit moet je zelf uitmeten met behulp van balk **J**. De montage hiervan is te zien op bladzijde 7, maar is erg onduidelijk weergegeven. Ook hier moet je aan beide zijden weer eerst een steun monteren, **daarna** de nokjes **F2** en vervolgens de tweede steun. Maak ook hiervan twee sets.

De juiste montage van de steunen aan de brug is lastig. Met name het "mannetje" is lastig te monteren. De uiterst minieme uitsparingen die ik genoemd heb bij de montage van de eerst delen **I1**, **I14**, **I1-1** en **I14-1** spelen hierbij een rol. Ik heb dit zelf bij de beginmontage over het hoofd gezien. Het was gelukkig met enig vijlwerk te verhelpen.



De montage van de oprijdelen **GA** en **GB** is kwetsbaar en summier. Er op letten dat de voor- en achterkant van **GB** verschillend zijn in de hoogte van de nokken die enerzijds tegen **GA** komen en anderzijds tegen de steunbalk **J** bij de montage aan de brug. De steunbalk die op de tekening op het deksel van de bouwdoos is aangegeven wordt niet meegeleverd. Het komt mij voor dat dit in de werkelijkheid de juiste constructie is. De losse delen **F4** op blz. 7 lijken mij wat erg summier om voor zo'n deel steun te geven. Je kunt het model completeren door het in de juiste aangegeven kleur Olive Drab te schilderen of te spuiten. Ook kunnen de balken een verweerde houtkleur krijgen. Dat moet ik nog doen.

Conclusie

Al met al een aanwist voor de dioramabouwer, echter niet geschikt voor de beginner. Jammer is de in mijn ogen veel te summiere en af en toe onjuiste bouwstructuur en het ontbreken van de oplooptplanken voor de voetgangersbrug. Ook begrijp ik niet waarom de panelen **K** niet

dezelfde zijn als de panelen **I**. Volgens mij had dit in de productie ook nog kosten besparend gewerkt. Ook was voor het realiteitsgehalte beter geweest als het brugdek in losse onderdelen was geleverd, met losse draagsteunen daaronder, en als er twee extra balken **J** voor de opritten waren meegeleverd. Verder mis ik in vergelijking met de werkelijkheid een diagonale verbindingsbalk tussen de beide panelen als je tegen de voorkant van de brug aankijkt, zoals op de afbeelding op de doos wel zichtbaar is. Ik krijg de indruk dat de tekenaar van de doos, de constructeur en degene die verantwoordelijk was voor de bouwtekeningen slecht met elkaar hebben gecommuniceerd. Deze doos nodigt echter wel uit om met behulp van een tweede doos bijvoorbeeld een langere brug of een D.D. of T.D. (dubbele hoogte) te construeren.

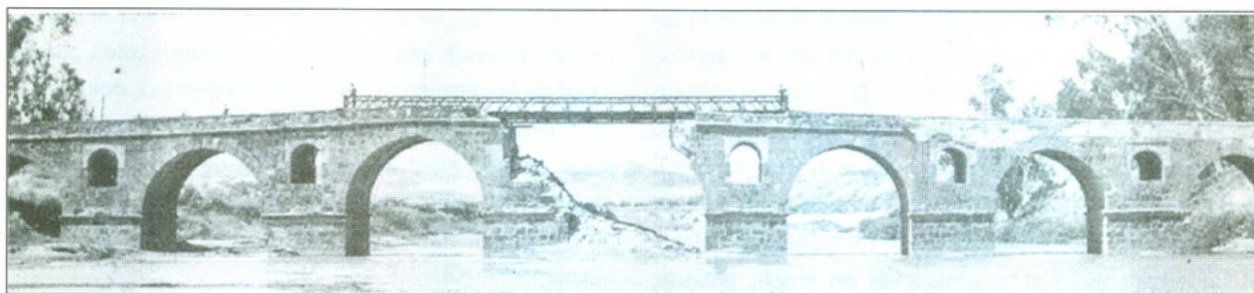
Wel waardering voor Bronco om zo'n geallieerd model uit te brengen, na bijvoorbeeld de 100^e variant van een Duitse tank bij diverse modelbouwfirmas. De doos is wat mij betreft zijn prijs zeker waard.



Zijaanzicht op de baileybrug bij het Pegasus Museum in Normandië



De 2 – 3 brug in het Liberty Park, Overloon.



De Nedjez-el-Bab brug op de weg naar Tunis is waarschijnlijk de eerste baileybrug die in gevechtsomstandigheden is gebouwd. Het is een "single truss – single story" constructie.

NB: pas na het bouwen van het model kwam ik er achter dat het aantal dwarsdragers (*transoms*) waar het brugdek op rust in de bouwdoos niet juist is. Bij Bronco is dit drie per zijpaneel; in werkelijkheid waren het er twee of bij zware bruggen vier. Vergelijk de foto's van het model tijdens de bouw met die van de echte bruggen hierboven en op de vorige pagina.

Egbert van IJken





Goeie dag, medebouwer van (of alleen maar liefhebber van) de YP408

Alweer een tijdje geleden heb ik de MR kit van de YP408 gebouwd. Ik ga in dit verhaal geen echt bouwverslag geven, want dat is niets voor mij. Wel wil ik jullie iets vertellen en laten zien van de verschillende fasen in de bouw van dit onvolprezen model. Er zijn wel wat kanttekeningen bij deze kit te maken. De zeer summiere bouwbeschrijving geeft bijvoorbeeld aan met onderstel te beginnen. Maar helaas past niet alles hiervan even mooi, en dat is geen bouwfout. Begin dus met de romp. Omdat niet alles goed past zullen er bij de montage van boven- en onderkant wel wat hulpmiddelen en kracht gebruikt moeten worden om een vloeiend geheel te krijgen. Zet je de aandrijflijn er als eerste op, tja, dan zal er een hoop spontaan weer afbreken. Verder is op de bij de kit gevoegde tekening een fout gemaakt in de nummering van de onderdelen, dus let goed op. Maar dat laat ik wel zien zodra ik daar mee bezig ben. Kortweg gezegd is de nummering van de aanhechtingsblokken voor de schokbrekers achter verkeerd. Leg de complete aandrijflijn van één kant gewoon los op je werkblad en ga dan

eens rustig puzzelen. Op zich is het niet moeilijk en redelijk accuraat. Maar beter is om eerst de romp te maken. De pasvorm is wat beroerd, dus je heb kans op beschadiging van de aandrijflijn. Verder viel het mij, toen ik met de achterdeuren bezig was, op dat daar ook fouten in zitten. De bovenste scharnieren zitten te hoog, de onderscharnieren zouden verder van de deur af moeten wijken en moeten eigenlijk iets langer zijn. De meegegoten plaatjes naast de bovenzijde van de deur kloppen m.i. ook niet. Dit zijn volgens mij bevestigingspunten voor een antennesteun o.i.d. Ik moet wel zeggen dat de waarschuwing dat deze kit niet voor beginners is, zeer terecht is. Ik moest bij de bouw heel wat van mijn beperkte kunsten uit de kast halen.

Goed we gaan beginnen, althans ik. Op de site van de "Forgotten Hero" staan heel veel foto's, die heel goed als referentie kunnen dienen. Verder staan er bij het hoofdstuk "Modelbouw" ook een paar tips voor het werken met resin, waaruit de kit voornamelijk bestaat. Ik noem ze hieronder even op.

- Kijk uit met zagen, vijlen en schuren. Resin stof is een gevaarlijk goedje.

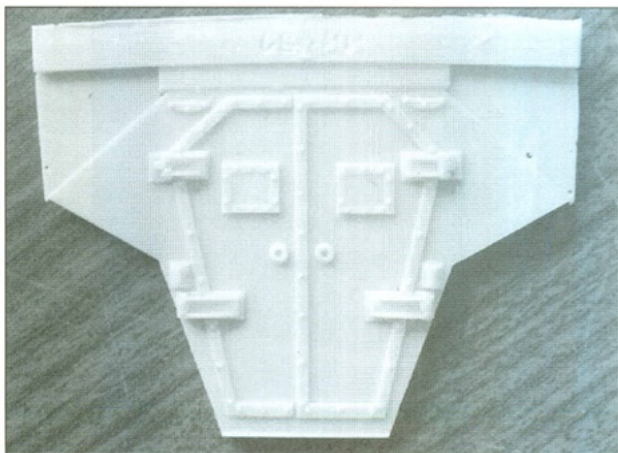


- Schuren en zagen moeten bij voorkeur nat gebeuren, juist om het stof te vermijden. Nu is het handiger om de te zagen onderdelen even in warm water te leggen omdat hiermee iets van de brosheid wordt opgeheven en er dus minder snel breuk zal ontstaan op die plekken waar je het beslist niet wilt hebben.
- Lijmen kan je gewoon met secondenlijm. Ik gebruik zowel de vloeibare (hecht meteen, verschuiven niet meer mogelijk) als de gel uitvoering, waarbij je nog effe een paar tellen heb om de onderdelen te positioneren.
- Het schilderen en/of spuiten kan met de meeste modelbouwverven worden gedaan. Ik ontvet de boel voor het spuiten eerst even in een bakje met lauw water en wat afwasmiddel. Een primer laag kan wensbaar zijn.
- De metalen onderdelen goed schoonmaken van de doffe lossingslaag. Ze verlijmen en schilderen daarna beter.

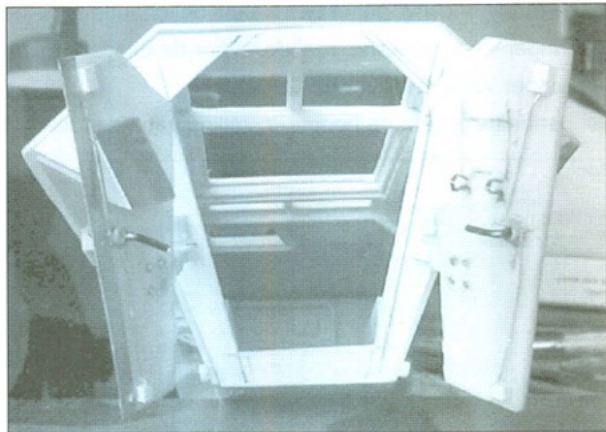
Omdat ik er de PWAT (antitank versie met TOW) wilde maken moest o.a. het dak worden aangepast. Ook wilde ik de deuren open hebben. Dus trad ik binnen in de wonderlijke wereld van de scratchbouwers. Jemig, da's dus echt een vak apart. Ik dacht hier altijd best wel makkelijk over, maar nu ik het zelf eens gedaan heb op deze schaal (ben ooit begonnen met een YA126 in schaal 1:24) moet ik eerlijk zeggen dat ik het betere scratch- en zelfbouwconversiewerk van anderen erg ga waarderen.

Het dak moest worden weggeslepen en het framework moest worden gemaakt aan de hand van een enkele foto. De deuren waren uit één stuk en moesten dus worden losgehaald en afgeslepen. Daarna moesten nieuwe scharnieren en een nieuwe binnenkant worden gemaakt (dat valt tegen). Ongetwijfeld zijn er veel betere bouwers dan ik, maar je moet toch ergens beginnen. Ik zal het nog wel wat bijwerken zodat alles net even wat strakker wordt. Oké, genoeg gepraat. Foto's willen we zien!

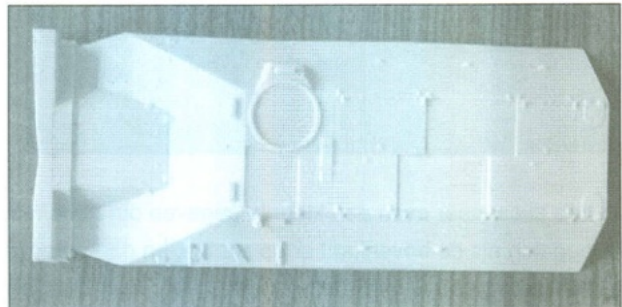
↓ **De deurtjes van de kit**



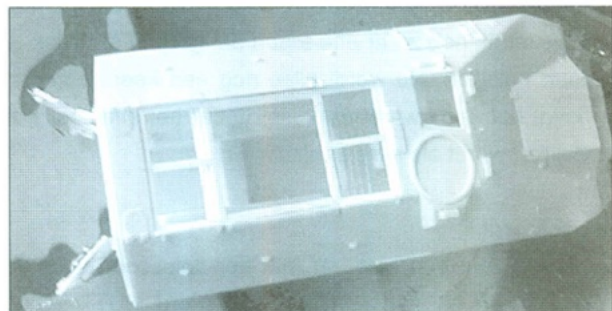
↓ **en mijn versie van de deurtjes, maar nu in geopende positie**



↓ **Het dak van de kit**



↓ **en mijn dak**



Het verduisteringsscherm aan de binnenkant van de linker deur bleek een leuke, doch verkeerde toevoeging en is dus weer weggehaald

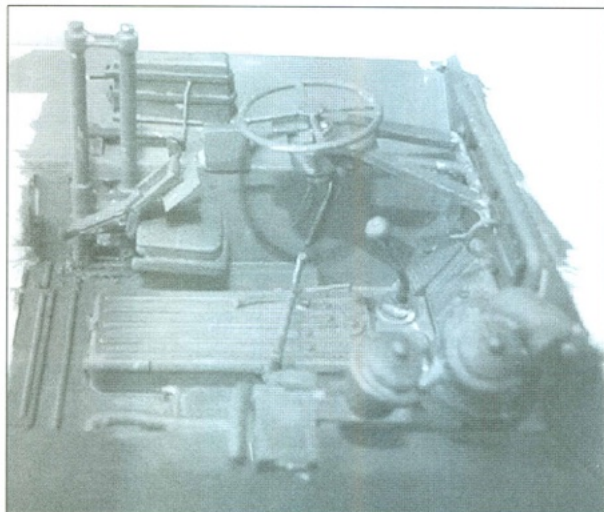
Het interieur

Ben begonnen met het interieur en kon gelijk de stoel weggooien. Volgens MR bestaat deze alleen uit de zitting met daarachter een plaatje dat op de hoogteregelaar wordt geplakt en daarop de rugleuning van een registratorsstoeltje. Ik heb dus maar zelf een stoeltje gemaakt. Omdat in mijn kitje het luchtfilter ontbrak heb ik deze zelf moeten maken m.b.v. onderdeeljes uit een kit van een Unimog die als basis voor een ander project had gediend. Ik zie nu op de foto nog een flinke rand zitten, deze wordt nog weggehaald. Verder heb ik ook maar de vloestofpot-



jes voor de remmen gemaakt, plus de bijbehorende leidingen. Op het motorschot is ook de vergrendeling voor de carterontluchting gemaakt. Naast de chauffeur is de zekeringenkast geplaatst, met daarvoor de uitsparing van de demper van het steunwiel (2e wiel).

Het handeltje is voor de hoogte-instelling van de stoel



Ik heb alles maar even een kleurtje gegeven om het effect te bepalen als de bovenkant er op zit. Tja, en dan vraag je je af waarom je het allemaal gedaan hebt, want daar zie je dus totaal weinig meer van terug. Ik heb getracht er een foto van te maken, maar helaas, dat werd niets. De vloeistofpotjes zitten wat scheef, maar die worden nog rechtgezet. Ik heb ze er effe tegen aangelijmd om alles te kunnen bekijken. Nu wordt alles nog een keer gespoten en krijgt het een zware drybrush, zodat het allemaal wat duidelijker wordt als alles in elkaar zit.

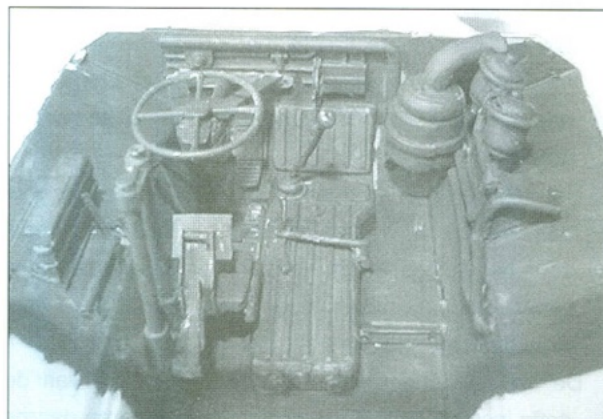
Het achterdek

De PWAT had een platform met een telescoop voor de TOW. Ik heb die van een M151 kit (Ford MUTT TOW) gebruikt en her en der ietwat aangepast. Omdat de TOW in transportstand staat is de schietbuis verwijderd en aan de zijkant in de beugels gehangen. Omdat mij nog niet

duidelijk is hoever de schietbuis is verwijderd, heb ik de TOW los op de standaard staan, totdat ik meer weet.

De buizen hangen in de rekken en de vuurleiding is opgehangen. Verder is een plank uit een YA328 neergelegd zodat er een wat betere plek is ontstaan om te slapen.

Omdat uiteindelijk mijn model in een soort dio komt te

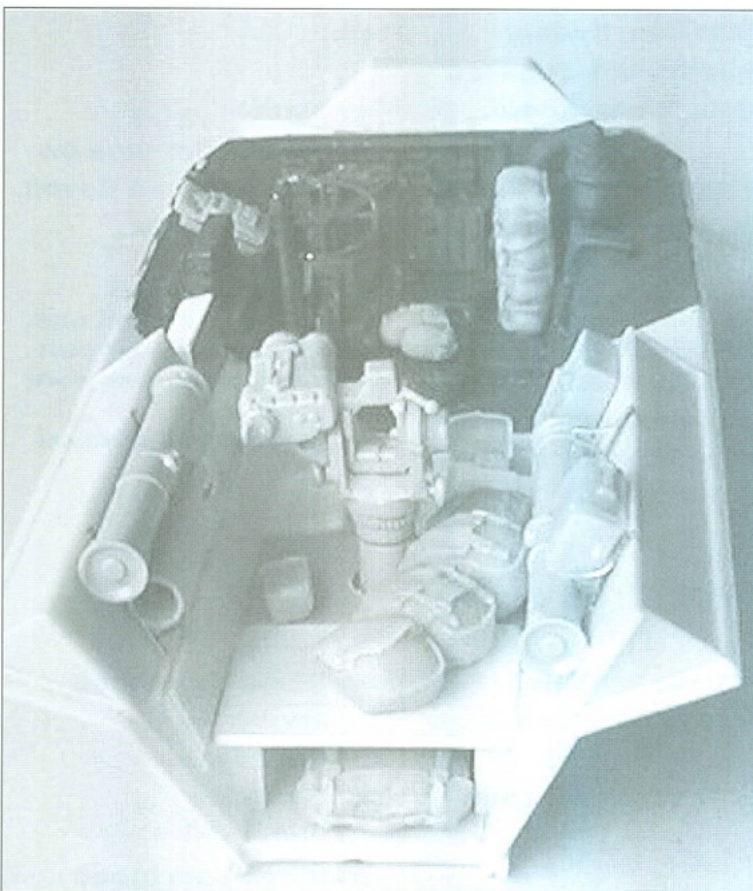


staan wat een vertrek naar een oefenterrein moet voorstellen (ja, ja, lange termijn denken heet dat) is de bepakking er al los ingegooid. Alles moet nog netjes worden verstouwd, maar de bemanning geniet effe van een saffie en de zon. Maar dat wordt wel duidelijk wanneer het project klaar is.

De bepakking is uit een Verlinden kit en oorspronkelijk een WW2 setje, maar aangezien er geen bepakking voor het Nederlandse leger jaren '80 is, heb ik de artistieke vrijheid genomen om het zo op te lossen. Wat ik nog wel moet maken zijn een paar slaapzakken, een paar plastic zakjes van een bekende winkelketen en misschien een paar doosjes. Ook komen er een paar stouwkisten in en op nadrukkelijk verzoek het belangrijkste onderdeel van de YP, de beroemde ritsekkist. Maar die komen bij de volgende aflevering erbij.

Ik heb dus nu niet veel hoeven doen, behalve dan de beugels maken, de kachel en het rek achter de chauffeurs plaats.





Zoals jullie wellicht zien staat de neus er ook op. Ik heb alleen bij proefpassen gemerkt dat er een stukje evergreen van ongeveer 1,5 mm tussen de romp en de neus geplakt moet worden om alles goed te laten passen. Verder moest de radio er in. Ik heb van twee setjes een radio in elkaar gezet. Het zou een RT3600 8km moeten voorstellen, al heb ik de stapelvorm gewisseld, zag ik. Dit was een pokkeklus en heb al twee eerdere versies met een vrolijke zwaai zo het ronde Curver archief ingemikt. De koptelefoon en spreekleutel liggen klaar op de radio en de antenne aansluiting hangt er los bij , maar die wordt met de bouw richting de antenne vastgezet. Het is de bedoeling om deze achter de vuurgeleidingssysteem van de TOW te plaatsen.

Het is leuk om al die dingen er bij te maken, maar het is veel moeilijker dan ik dacht. Dan pas merk je dat het erg makkelijk is om een bestaande kit in elkaar te zetten. Al het prutselwerk is al gedaan en het is alleen een

kwestie van rechtplakken. Nu moet je alle onderdelen dus zelf maken, veel research doen en maar hopen dat je werk er een beetje op gaat lijken. Voor wie de foto's in kleur wil zien: <http://home.wanadoo.nl/bert.taken/bitchin/ypbouw.htm>

Wordt vervolgd



Brattinga Speelgoed

www.technotoys.nl

TECHNOTOYS

Producten die wij voeren:

Bouwdozen: Tamiya, Revell, Italeri, PST, Miragehobby, CMK, MPM, Verlinden, Dragon, Airfix, Heller, Trumpeter, Fujimi, Plusmodels, Attack, Hasagawa, Zvezda, Monogram, AFV-Club, Hobbycraft, Hat, Academy, Warhammer, Eastern Express, Skiff, Corel, JB models, Imex, PM models, Extra Tech, Hauler, Emhar, Preiser,

VLS, Orion, Wespe Models, Planet models, Minicraft, ICM, Warriors, Master Box, Roden, Maquette, UM, Pegasus Models, Smer, Kopro.

Boeken: Concord, Squadron, Achtung Panzer, Verlinden, Ospery.

Toebehoren: verf van Revell, Humbrol, Tamiya, games workshop en alle soorten Vallejo colors.

Lijmen: Revell, Tamiya, Humbrol en secundelijm van Greven en Pat-tex.

Gereedschappen: Proxxon en Proedge en masking folie van Revell, Pactra en Tamiya.

Zoek u een special model?!! Bel of mail ons, hebben wij het niet dan willen wij het graag voor u bestellen.
Email: technotoys@home.nl

Brattinga Speelgoed, wie zijn wij?

Brattinga Speelgoed bestaat uit twee winkels in het noorden van Nederland. U vindt ze in Sneek en Leeuwarden.

Beide winkels hebben een groot assortiment speelgoed en modelbouwartikelen.

Wij zijn ook aanwezig op de verschillende TWENOT bijeenkomsten in het land. Wij hopen u eens te ontmoeten in een van de winkels of op een bijeenkomst.

Brattinga Speelgoed
Oosterdijk 4 - 6
8601 AZ Sneek
0515-416380

Brattinga Speelgoed
St.Jacobsstraat 4
8911 HT Leeuwarden
058-2125682