

DE TANK

tweemaandelijks uitgave van

TWENOT

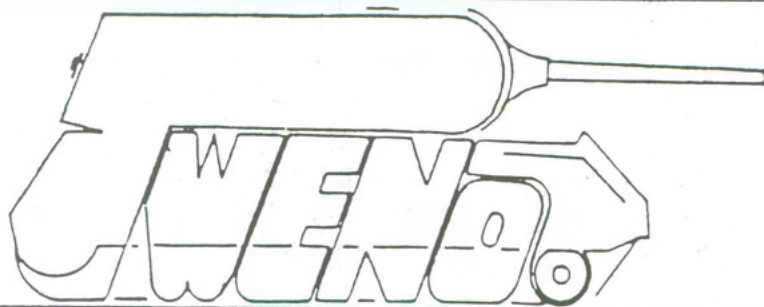
DUTCH ARMOUR ASSOCIATION
Postbus 357, 8000 AJ ZWOLLE
THE NETHERLANDS



De deelnemers aan de excursie naar Saumur

NUMMER 127

AUGUSTUS 1997



DE TANK is een tweemaandelijks uitgave van TWENOT, de "Tweede Nederlandse Organisatie van Tankhobbyisten"

ISSN: 1382-8991

e-mail: twenot@worldonline.nl

Internet: <http://www.worldonline.nl/~twenot>

BESTUUR:

Voorzitter : John Janse
Vice-voorzitter : Joop v.d Weerden
Secretaris : Johan Groen
Penningmeester : Kees Blijleven
Externe contacten : Jan Frankema
Speciale activiteiten : Marc Tempels

REGIOCOÖRDINATOREN:

Noord-west Nederland:
Jan van Veen, Haarlem, [redacted]
Noord-oost Nederland:
Bas Karman, Meppen, [redacted]
Midden Nederland :
Marcel von Hobe, Deventer, [redacted]
Zuid-west Nederland :
Rob Plas, Halsteren, [redacted]
Zuid-oost Nederland :
Theo Naus, Kessel, [redacted]
(na 20.00 uur)

REDACTIE:

Jan van Veen
[redacted]

SECRETARIAAT:

[redacted]
of
Postbus 357
8000 AJ ZWOLLE

LIDMAATSCHAP:

t/m 18 jr f 20,=
> 18 jr f 25,=
buitenland f 35,=
per kalenderjaar.
Postbank 3026112
tnv. TWENOT, Heiloo

DE TANK is een tweemaandelijks uitgave van de vereniging TWENOT. Zij wordt aan alle leden gratis toegezonden. In de rubriek Vraag en Aanbod kunnen leden niet-commerciële advertenties plaatsen. Copy voor DE TANK moet uiterlijk de vijftiende van ieder oneven maand bij de redactie zijn. Bij aanlevering van copy op discette: WP 5.1

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN VAN ARTIKELEN EN/OF AFBEELDINGEN IS ZONDER SCHRIFTELIJKE TOESTEMMING VAN DE REDACTIE NIET TOEGESTAAN.

VRAAG & AANBOD

FRITS WEISFELT, [redacted]

[redacted] wil graag in contact komen met leden die interesse hebben in boeken over vliegdekschepen.

HAN KROL, [redacted]

[redacted] (na 18.00 uur) biedt aan: AER schaal 1:72: T34/85 met 'spiderweb' wielen, SU100 met 'spiderweb' wielen, ZIS-5 en ZIS-6 met huif. Kosten f 12,50 per model, excl. porto. Hij zoekt de dichte wielen voor een T34/85 en SU-100 (schaal 1:72). Wie kan helpen?

PETER v. IREN, [redacted]

[redacted] zoekt:

- . Tamiya catalogi van vóór 1980;
- . Italeri catalogi van vóór 1979 en van 1980 en 1987;
- . ROCO minitanks catalogi van vóór 1992 (m.u.v. 1983);
- . indien iemand plannen heeft om (delen van) zijn 1:87 collectie (US/BW/modern) weg te doen of losse voertuigen verkoopt (b.v. eigen ombouw), dan hou ik mij aanbevolen.

en biedt aan:

- . voor de 'moderne' bouwer originele camouflagepatronen en foto's van US en GE voertuigen (lijsten zijn bij de redactie verkrijgbaar, stuur een aan uzelf geadresseerde en met f 1,60 gefrankeerde enveloppe en, u krijgt ze thuis gestuurd) alsmede foto's van NL voertuigen;
- . te koop, schaal 1:35, ongebouwd:
 - Tamiya: SU-85 Russian Medium tank destroyer f 20, SU-122 Russian tank destroyer f 20, British Universal Carrier Mk.II f 25, Japanese Medium Tank Type 97 f 20, catalogus '92 en '96 à f 5
 - Italeri: cargotruck f 20, scout car f 20, 'Beep' f 20, catalogus 1988 f 5
 - Dragon: T80 w/ERA f 20, T80u (SMT 1989) f 20
 - Heller: AMX-30 DCA f 15
 - Kim Classics: YA4442 (1:48) f 50
- . Alles ongebouwd!

OLAF KIEVIT, [redacted]

[redacted] U.S.A., e-mail [redacted] is op zoek naar foto's van 1) Leopard 1V en dan met name de RBLI en de gereedschapsbakken aan de zijkanten van de romp, dit in verband met de ombouw van een revell model en 2) de Leopard 2A45 en daarvan met name het bestuurdersluik t.b.v. de ombouw van het Italeri model. De foto's zijn te ruilen voor foto's van moderne tanks of tegen kostenvergoeding.

JAAP ZOER, [redacted]

[redacted] zoekt gegevens over de Allis Chalmers 18 tons M4 High Speed artillerie-

tractor, o.a. het interieur, de achterzijde en verdere wettenswaardigheden.

HANS DE GROOT,

is van schaal 1:35 overgestapt naar schaal 1:72/76. Het gevolg hiervan is dat hij dozen in 1:35 wil verkopen en een aantal dozen in 1:72/76 wil aankopen. Allereerst de verkoop: Van Tamiya 39 bouwdozen, o.a. de 3565 Panther, 35146 Tiger I, 3550 8 ton semi-track met vierling. Alles in één koop voor f 500,- Per doos de helft van de winkelprijs.

Van Italeri in totaal 23 dozen, w.o. de RSO-1, de Chevrolet 15 cwt en van Airfix dezelfde met 6-ponder kanon, de Opel Maultier en nog veel meer. Alles in één koop f 300,-, per doos de helft van de winkelprijs.

Verder nog te koop: ESCI Kfz.10 met M18 hou; Schmidt Vacu 1015 Mercedes L4500 en 1117 DUKW;

Monogram: Weasel, US Army Troop Carrier; Verlinden: German Panzercrew en van Belgra enkele figuren.

Stuur voor een complete verkooplijst een gefrankeerde en aan jezelf geadresseerde enveloppe of bel me even op!

Nu de gezochte modellen (schaal 1:72/76): ALBT 729 gesloten cab, 783 idem Studebaker, 761 M8, Maultier 782, Mercedes Maultier 814, Demag SdKfz.10 of de laatste van Cromwell G3. Verder van Cromwell de A16 en A35, de CMP 15 cwt. en de 3-tonner. Van Cromwell mogen het ook mooie 'roof' gietsels zijn. Van Cenaur de M8 Greyhound' en de RSO. Van Skytrex decals AD 26, 27, 38, 40 en 41.

'Engelandvaarders' of bestellers die Cromwell, Cenaur en Skytrex bij hun bestelling voor mij willen meebestellen graag ook reageren. Ik heb namelijk geen creditcard, zodat zelf bestellen moeilijk is.

AGENDA

- 5 september : EXCURSIE POMS Site, Coevorden
- 6 september : Regio middag Deventer, centrum 'De Polakkers'
- 13 september : 'Open Huis' Opleidingscentrum Ede
- 13 september : Regio middag Roermond, Henk Smith
- 20 september : Derde Ledenbijeenkomst TWENOT te Rotterdam
- 20 september : 'Open Huis' Opleidingscentrum Vuursteun, 't Harde
- 25 + 26 oktober : de modelbouwdagen in Hasselt (B)
- 8 + 9 november : de modelbouwmanifestatie in het Haagse Congresgebouw
- 16 november : Open Dag Plastic Modelbouwgroep Deventer
- t/m 11 januari : 'Four Wheel Drive', Legermuseum, Delft

TWENOT is met een stand aanwezig op de **Modelbouw-
dagen in Hasselt** en op de **Modelbouwmanifestatie** in het **Haagse Congresgebouw**.

Voor deze stand hebben we 'vulling' nodig, zowel in de vorm van leden (hun partners zijn ook van harte welkom!) als in de vorm van modellen. Bel a.u.b. even met **Marc Tempels** en vertel hem dat je bereid bent mee te helpen. Alvast bedankt!

Op **20 september a.s.** vindt in Rotterdam de **derde ledenbijeenkomst** van dit jaar plaats en net zoals in voorgaande jaren staat deze bijeenkomst in het teken van onze eigen 'nationale' modelbouwkampioenschappen.

We hopen dit jaar op een goede opkomst en we rekenen er op, sterker, we dagen iedereen uit, zijn modellen mee te nemen naar Rotterdam en ze in te zetten in deze wedstrijd. Natuurlijk kan er (per categorie) maar een winnen, maar dat doet niets af aan het plezier van meedoen. Laat aan anderen zien wat je hebt gebouwd of aan het bouwen bent, praat er over en doe ideeën op of breng anderen op ideeën.

Waar moet u zijn en hoe komt u er? De bijeenkomst wordt gehouden in het **Clubhuis Kralingseveer** in de **Elandstraat in Rotterdam-Kralingseveer**.

U komt er als volgt: neem aan de noordkant van de Van Brienoordbrug de afslag met o.a. Capelle a/d IJssel. Beneden aan de afslag weer Capelle a/d IJssel. Na ca. 1½ km, bij de eerste verkeerslichten RA en dan de 5e straat LA (sommige straten zie je pas op het laatste moment, dus langzaam rijden en goed tellen). Dit is de Elandstraat. Na een paar honderd meter is het Clubhuis aan de rechterkant van de straat. U kunt het niet missen! **De zaal is om 10.30 uur open.**

We hebben een poging gedaan om voor deze bijeenkomst ruimte te krijgen in t'Harde, waar op deze zelfde dag het Opleidingscentrum Vuursteun van onze Koninklijke Landmacht zijn open huis heeft. Verschillende leden van onze vereniging verlenen daar met hun grootschalige modellen ook hun medewerking aan.

Het bleek echter niet mogelijk dit voor elkaar te krijgen. O.i. een gemiste kans voor onze Koninklijke Landmacht, maar ja, het is niet anders.

Ons verzoek om suggesties voor aanpassingen van het **Reglement Modelbouwwedstrijden** leverde enkele reacties op. Naast een betere omschrijving van enkele begrippen werd voorgesteld een nieuwe categorie in te voeren, te weten **modellen 1:15 (120 mm) en groter**.

Het bestuur heeft zich hierover beraden. Hoewel er begrip is voor deze wens is er toch besloten hier voorlopig nog van af te zien. Ondanks alle stimulerende woorden en oproepen in DE TANK blijft het aantal deelnemende modellen aan de wedstrijd vrij klein en omdat een 1:15 model

niet per definitie hoger uitkomt in de jurering dan een 1:35 model, vindt het bestuur het niet juist om de competitie te verminderen door het aantal categorieën uit te breiden.

Indien het aantal deelnemende grootschalige modellen in de toekomst uitbreidt, kan dit standpunt opnieuw worden bezien.

Voor de goede orde is de tekst van het reglement op de laatste pagina opgenomen.

EEN NIEUW MUSEUM!

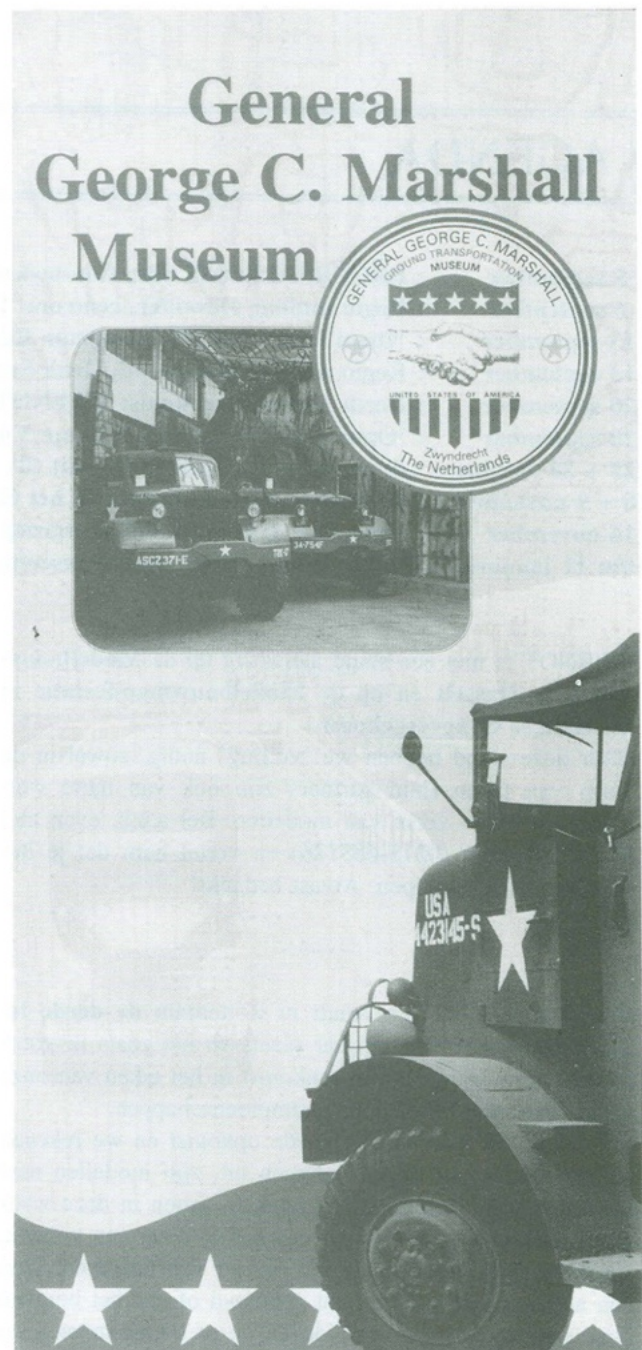
Sinds enkele maanden kan de liefhebber van Amerikaanse WO2 voertuigen zijn hart ophalen in een splinternieuw museum. Enkele maanden geleden opende namelijk het *Generaal George C. Marshall Museum* zijn deuren en wat daarachter is uitgesteld is zeker een bezoek waard.

Het museum bevat een unieke verzameling Amerikaanse militaire voertuigen uit de Tweede Wereldoorlog, opgesteld in een historische ambiance. Een bijzondere verzameling, ongekend in Europa, omdat alle voertuigen volledig gerenoveerd, in staat van nieuw en rijklaar zijn. Daarbij zijn aantal en diversiteit verbluffend.

Het is niet bedoeld als oorlogsmuseum, maar als museum van Amerikaans militair wegtransport, dat o.a. is gebruikt tijdens de bevoorradingsoperatie 'Red Ball', na de landing van de geallieerde legers in Normandië op hun tocht verder Europa in.

De verzameling is als hobby gestart door de heer **Jaap de Groot**, voormalig president-directeur van het constructiebedrijf 'Grootint'. Na zijn pensionering begon hij **Army Cars Holland B.V.** (waar we als TWENOT twee jaar geleden op excursie zijn geweest). In dit bedrijf werden oude, meest Amerikaanse legervoertuigen geheel gereviseerd en opgeknapt en vervolgens aan belangstellenden verkocht. De mooiste voertuigen hield de heer De Groot echter zelf en deze zijn nu ondergebracht in het museum, dat beheerd wordt door de 'Stichting Historisch Materieel'. De stichting heeft tot doel het conserveren van deze historische Amerikaanse militaire voertuigen voor de toekomst, teneinde op deze manier de Amerikaanse bijdrage aan de bevrijding van Europa en de daarop volgende wederopbouw in herinnering te houden.

De naamgever, de Amerikaanse generaal **George C. Marshall**, bereidde niet alleen als strateeg de gunstige omwenteling van de gebeurtenissen in Europa voor, hij bedacht en werkte als minister van buitenlandse zaken het naar hem genoemde Marshallplan uit, waarmee hij overwinnaars en overwonnenen samenbracht voor de wederopbouw van Europa.



In het museum is een groot aantal voertuigen bij elkaar gebracht. Ze zien er uit alsof ze net uit de fabriek zijn gereden en bieden een imposant beeld van het Amerikaanse militaire wegtransport tijdens WO2. Aandachttrekkers zijn beslist de drie grote **M26 tanktransporters** (inderdaad, ze stonden twee jaar geleden ook op de Bevrijdingsmanifestatie op de Vliegbasis Soesterberg), maar ook de serie **Ward la France/Kenworth** takelwagens is zeer de moeite waard en is een plezier om eens rustig te bekijken wat je allemaal kunt ontdekken in en om de **GMC Field Workshop**, die in volle glorie staat uitgesteld. Daarnaast zijn er nog meer GMC's, Diamonds, Mack's, Dodge's en vele andere voertuigen te bewonderen. In het restaurant kan de inwendige mens worden versterkt en ook kan een verzameling reclameplaten uit 1943/44 worden bewonderd (uiteraard betreffende militaire transportvoertuigen) alsmede een foto-tentoonstelling over generaal George C. Marshall.

Al met al is dit museum zeer beslist een bezoek waard!

Adres: Generaal George C. Marshall Museum
Noordweg 15A
3336 LH Zwijndrecht
078-6205888

Openingstijden: woensdag t/m zaterdag, 10.00 tot 16.00 uur

**Entree: volwassenen f 5,-
jongeren t/m 15 jaar f 3,-
Groepsbezoek op afspraak.**

Een ander museum heeft inmiddels zijn poorten gesloten!. Op de terugweg van mijn vakantie-adres in Zwitserland besloot ik te overnachten in het Belgische Arlon en dan weer eens een bezoek te brengen aan het **Victory Museum**.

Nadat de caravan + mijn echtgenote waren geïnstalleerd op de camping in Arlon spoedde ik mij met de auto in de stromende regen naar het Victory Museum, om daar te ontdekken dat dit helemaal leeg en gesloten was. Er hing een berichtje dat je voor nadere informatie een telefoonnummer in Brussel kon bellen en dat was dat.

Ik was weer op tijd op de camping om de caravan aan te koppelen en alsnog door te rijden naar Nederland, maar toch jammer, want ondanks alle kritiek op de manier waarop de voertuigen waren opgesteld en het feit dat je niet mocht fotograferen, was het een collectie voertuigen die het bekijken zeker waard was.

Kees Blijleven

REGIONIEUWS

REGIO NOORD-OOST NEDERLAND

Aan alle TWENOT leden: Exclusieve excursie naar de NAVO opslagplaats, de 'POMS site' te Coevorden!

In de gemeente Coevorden in zuid-oost Drenthe bevindt zich het NAVO Mobilisatie Complex van de Koninklijke Landmacht. Hier is allerhande Amerikaans materieel opgeslagen en voor TWENOT leden is er een mogelijkheid dit uitgebreid te bezichtigen.

We krijgen onder deskundige leiding een rondleiding langs alle opgestelde voertuigen en het aanwezige materiaal, waarbij de begeleiders graag bereid zijn alle voorkomende vragen te beantwoorden. Per 15 deelnemers is een begeleider aanwezig, dus alle vragen kunnen aan bod komen.

Er staat o.a. het volgende gepantserde materiaal: Abrams M1, Bradley, M88A1 ARV en M548 Carrier. Ook niet gepantserd materiaal is ruimschoots aanwezig: Oshkosh trucks in vele uitvoeringen, Hummers en nog veel meer. We mogen de voertuigen van binnen en van buiten bekijken, opmeten, fotograferen, filmen, etc. Wat niet mag: AAN DE KNOPJES ZITTEN! Gespecialiseerde documentatie is voorhanden.

Doordat de voertuigen in het weekend niet buiten staan, moet de excursie op een werkdag plaatsvinden. Dit zal zijn op **vrijdag 5 september a.s., van 13.00 tot 16.00 uur**. Het adres is: **POMS Site** (bekend als NAVO Opslagplaats), **Coevorderkanaal 9, 7742 PA COEVORDEN**

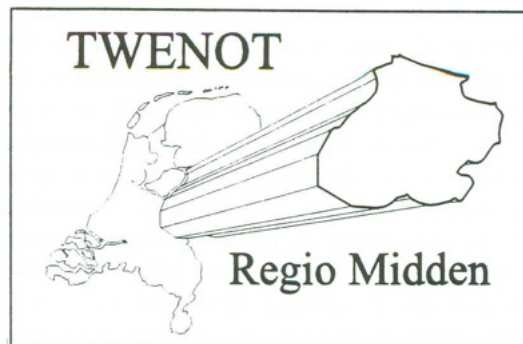
Het complex bevindt zich aan de oude weg van Coevorden naar Gramsbergen, langs het Coevorderkanaal. We vragen van iedere deelnemer een vrijwillige bijdrage voor een attentie voor de begeleiders. Om het terrein te betreden is een **geldig legitimatiebewijs** noodzakelijk.

Deelnemers aan deze excursie moeten zich **vóór 1 september a.s.** bij mij opgeven.

Bas Karman
Regiocoördinator



Op **zaterdag 6 september a.s.** houden we een **regio-middag in Deventer**. Ik wil bij deze alle TWENOT-leden uitnodigen om gezellig een middagje met collega-bouwers te komen babbelen. We houden deze middag in gebouw 'De Polakkers' in Deventer. Heb je iets te verhandelen, te vertellen, te showen of wil je gewoon in contact komen met medebouwers, zorg dan dat je om 13.30 uur in Deventer bent. Daarnaast, en we kunnen het niet vaak genoeg zeggen, kun je je huidige/meest recente bouwinspanningen laten zien. Dit geeft stof tot praten en misschien krijg je tips waarvan jij of een ander weer iets leert.



Zo kom je bij wijkcentrum 'De Polakkers', Zwaluwenburg 2 te Deventer: neem afslag Deventer-Oost/Schalkhaar van de A1. Einde afslag ri. Deventer, vervolgens einde weg RA. Kruispunt (stoplichten) oversteken. Over het spoor LA. Deze kronkelige weg blijven volgen. Je rijdt nu in een grote U-vorm om een woonwijk heen. Als je 'over' een water komt ga je de eerste weg RA (driesprong). Links van je ligt het wijkcentrum, tegenover de winkels.

Per openbaar vervoer: buslijn 81 komt over dezelfde weg voor het wijkcentrum langs. Vraag de buschauffeur je te waarschuwen.

Heb je nog vragen dan kun je me altijd bellen,

Marcel von Hobe



Op **zondag 16 november a.s.** organiseert de **Plastic Modelbouwgroep Deventer** wederom haar jaarlijkse **OPEN DAG**. Plaats van samenkomst: Buurtcentrum 'De Polakkers' in Deventer.

Diverse modelbouwverenigingen (IPMS, TWENOT, IMM) zijn uit-genodigd, alsmede verschillende modelbouwhandelaars en gespecialiseerde boekenzaken. De zaal is open van 10.30 tot ± 16.30 uur.

De plastic modelbouwcompetitie staat open voor junioren tot 18 jaar. Alle modellen, diorama's, vignettes en figuren in een klasse. De inschrijving van de modellen is 11.00 tot 12.00 uur, voor junioren die van ver moeten komen bestaat de mogelijkheid schriftelijk in te schrijven (). Ter herinnering krijgen alle deelnemers een deelname-certificaat.

Voor de inwendige mens is er in het bar-gedeelte van het buurtcentrum koffie, fris, e.d. verkrijgbaar. In de directe nabijheid is een cafetaria, een pizza/shoarma restaurantje en nu zelfs een chinees restaurant.

Alle TWENOTters zijn natuurlijk van harte welkom (liefst met een aantal modellen!).

Peter Vierhout



Op **zaterdag 13 september a.s.** is er weer een regiobijeenkomst voor de regio Zuid-Oost. Deze zal gehouden worden bij **Henk Smith** thuis, in Roermond aan de (). van 14.00 tot ca. 17.00 uur.

Voor degene die met de auto komt, zie de tekening op pagina 28. Voor reizigers met het openbaar vervoer, neem lijn 16 vanaf het station in Roermond en stap uit bij de halte 'Winkelcentrum Donderberg'.

Een mooie gelegenheid voor de leden uit Midden- en Zuid-Limburg om elkaar weer eens te ontmoeten. Pak dus je laatst afgewerkte model of diorama, of juist dat nog niet afgewerkte model waarmee je vast zit, en kom er

mee naar Roermond. Onder het genot van een lekker kopje koffie (ik spreek uit ervaring) kunnen we een middagje over onze gezamenlijke afwijking praten! Tot dan!!

Theo Naus



(na 20.00 uur)

DE EXCURSIE NAAR SAUMUR!

Na een lange tijd van voorbereiding was het op 10 mei j.l. dan zo ver en kon het uitstapje naar **Saumur** beginnen. Ondergetekende had met Hans, Jan en Gerard afgesproken op het station van Haarlem om vandaar met de trein via Leiden en Den Haag naar Zoetermeer te gaan, waar de bus om 22.00 uur zou vertrekken.

Het instappen verliep snel, waarna wij op weg gingen. Na de nodige informatie door organisator en reisleader Alex van Os en de nodige videobanden passeerden we de grenzen. Rond \pm 02.00 uur reden we langs Parijs! Op dit tijdstip probeerden de meeste mensen wat te slapen en hoewel het goede bussen zijn, slaap je toch het beste in je eigen bed.

Zaterdagmorgen rond 06.00 uur reden we via Tours langs de Loire naar Saumur. Hier was het intussen wat gaan regenen en dat bleef de hele dag zo. In het hotel werden we opgewacht met koffie en we konden ons wat opfrisen. Hierna gingen we richting museum, waar Alex van Os en Dries van der Laan de nodige formulieren en kado's overhandigden aan de kolonel en de kapitein van het museum.

Na dit gebeuren gingen we naar binnen om de meegebrachte modellen op de tafels te zetten, categorie bij categorie, schaal bij schaal en zo groeide het aantal modellen gestaag (ondergetekende had twee Churchill Carpetlayers meegenomen). Hierna verspreidde de groep zich al snel door het museum om te filmen, te fotograferen en te meten.

Er was veel te zien, teveel om op te noemen. Wat mijzelf betreft, na het nodige te hebben gefilmd, kwam ik de heer Hardeman en zoon tegen (zaten voor mij in de bus) en daar er sprake van was dat het museum tussen de middag zou sluiten, besloten wij een taxi naar het centrum te nemen. Het duurde een kwartier voordat de taxi arriveerde. Het was inmiddels aardig droog geworden en dus heb ik ze iets van de stad laten zien, o.a. het oude museum en de plaats waar in juli de carrousel plaatsvindt. Nu waren er militairen en burgers met paarden aan het oefenen. Inmiddels begon het weer te regenen en dus gingen we maar een cafeetje in, waardoor we echter de demonstratie van diverse tanks en de prijsuitreiking misten.

Om 4 uur 's middags waren we weer terug in het museum, waar gelukkig de kolonel nog rond liep met wat genodigden, zodat ik hem namens TWENOT toch nog een schildje met ons embleem kon overhandigen.

Rond vijf uur kwam de bus weer om ons naar het hotel terug te brengen, waar we de sleutels van de kamers kregen. Na ons te hebben opgefrist gingen we naar het centrum om te eten. Ma het eten in de stad een ommetje gemaakt, wat inkoopjes gedaan, terug naar het hotel en bijtijds onder de wol.

Na een goede nachtrust werden we om 07.00 uur gewekt,

omdat we om 09.00 uur wederom bij het museum werden verwacht, voor een rondleiding door diverse opslagplaatsen. Hier ging een flink gedeelte van de groep 'uit zijn dak' bij het zien van zoveel moois. Er stonden o.a. twee Panthers, vier Shermans en nog heel veel ander materiaal, werkelijk teveel om op te noemen.



Na hier ongeveer een uur te hebben vertoefd ging het richting afdak en buitenterrein, richting werkplaats. Hier werd een Renault R35 getoond, bestaande uit zwaar gehavende onderdelen en in restauratie ten behoeve van Israël. De kapitein vertelde dat de Israëliërs hem wilden kopen, omdat zij er in de oorlog met Syrië een hadden buitgemaakt, die ze echter later in Libanon tijdens de gevechten weer hadden moeten achterlaten. Verkopen doen de Fransen hem echter niet, hij wordt geruild voor een Merkava, want die ontbreekt nog in de verzameling van het museum.

Hierna ging het richting werkplaats, waar de Dragon Wagon en als klapstuk de rijdende Panther tank stonden voor een grote beurt voor de aanstaande carrousel. Het verzoek kwam dan ook of wij nergens aan wilden komen en er ook niet op wilden klimmen. Maar na een kwartier mochten we op en in de Panther, dus je begrijpt dat het een groot feest was.

Na een half uur namen we afscheid van de kapitein om met de bus weer huiswaarts te keren. De reis verliep vlot en na twee stops en de nodige video's waren we op de afgesproken tijd in Breda, waar het diner er goed uitzag

en voortreffelijk smaakte.
Na dit alles ging het richting Zoetermeer, waar ieder weer zijn eigen weg ging.

Namens ieder wil ik graag Alex en Dries bedanken voor deze geslaagde trip.

Jan van Veen.

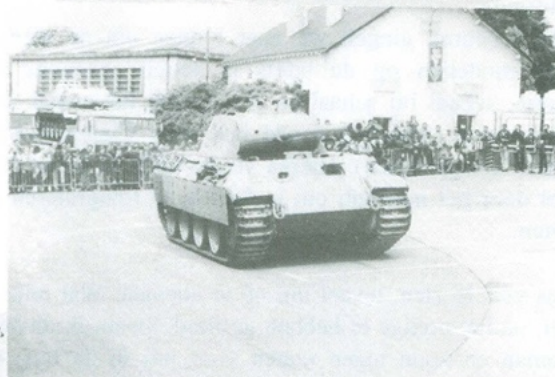
Na Jan van Veen wil ik even iets schrijven over de modelbouwwedstrijd, waar veel deelnemers van TWENOT met plezier en succes aan hebben meegedaan.

De eerste prijs in schaal 1:35 werd gewonnen door **Melchior Kremers** met zijn **40 mm Morris-Bofors**. De eerste prijs in schaal 1:72 ging naar **Harry Geurts** voor zijn **Dragon-Wagon**. **Alex van Os** won met zijn model van de Saumur **Panther** de eerste prijs in de schaal 1:25. Ook werd aan de groep uit Nederland een beker uitge-

reikt voor hun inbreng en enthousiasme. Er waren groepen uit verschillende landen aanwezig. Zo heb ik staan praten met verschillende Duitsers, Italianen, Zwitsers en Friezen.

Al met al een gezellige en geslaagde middag, die werd afgesloten met diverse rijdende tanks, w.o. de Panther, Sherman, T62 en nog wat klein materiaal. Ook ik dank Alex van Os en Dries van der Laan weer voor een geslaagd weekend.

John van Meijngaarden



De afsluiting van de middag:

rijdende tanks met brullende motoren!



Alle prijswinnaars voor de Char B.

THE RED BALL EXPRESS

Een van de meest tot de verbeelding sprekende geweldloze wapenfeiten uit de Tweede Wereldoorlog is ongetwijfeld de RED BALL EXPRESS geweest, een organisatie die in de tweede helft van augustus 1944 door het Amerikaanse leger op poten werd gezet om een einde te maken aan de bevoorradingsproblemen van de troepen in de voorste lijn. Deze problemen waren ontstaan doordat de bevoorradingslijnen steeds langer werden en de transportcapaciteit achterbleef bij de behoeften.

Direct na de landingen in Normandië waren de Amerikanen begonnen met het aanleggen van bevoorradingsdepots vlak achter de stranden, waar de verschillende divisies hun brandstof, munitie en overige voorraden konden ophalen. Een divisie "in actie" consumeerde per dag 600 à 700 ton voorraden; op 15 augustus 1944 waren 15 Amerikaanse divisies in actie.

De per schip aangevoerde voorraden werden op verschillende manieren aan land gebracht. De goederen werden vanuit de schepen overgeladen in landingsvoertuigen die vervolgens naar de kust voeren, waar ze werden gelost in gereedstaande vrachtwagens. Ook werd veel gebruik gemaakt van DUKW's die heen en weer reden en voeren tussen de schepen en de bevoorradingsdepots.

Op deze manier was in de twee kunstmatige Mulberrie havens (bij St.Laurent voor de Amerikaanse sector en bij Arromanches voor de Britse sector) sinds 8 juni 1944 Een konvooi GMC's onderweg door het Franse landschap. Alleen aan de moderne kentekens op de bumper is te zien dat het niet 1944 is, maar 1994.

resp. 9000 en 2000 ton goederen per dag aan land gebracht. Ongelukkigerwijs had de storm van 19 t/m 22 juni 1944 de haven bij St.Laurent vernield en die bij Arromanches zwaar beschadigd, waardoor de aanvoer ernstige hinder ondervond. Dankzij het gebruik van delen van de Amerikaanse Mulberrie haven kon die bij Arromanches in de eerste week van juli weer in bedrijf worden gesteld.

Op 16 augustus was ook de haven van Cherbourg operationeel geworden, evenals enkele kleine vissershaventjes. Ook moet PLUTO worden genoemd, de Pipe Line Under The Ocean, van Liverpool via Southampton naar Cherbourg, waardoor vanaf 15 juni vier miljoen liter benzine per dag werd aangevoerd.

De oorspronkelijke plannen gingen er van uit dat de gevechtstroepen ongeveer D+90 (4 september) halt zouden houden in de buurt van de Seine en op dat moment zou men de bevoorradingsdepots verplaatsen.

Op 1 augustus begon Patton echter met zijn offensief bij



Cotentin, waar zijn troepen een maand lang hadden afge- wacht, en binnen een week was hij opgerukt tot Le Mans. Door deze actie raakten veel Duitse troepen ingesloten; de "Zak van Falaise" sloot zich op 21 augustus. Daarna stootte Patton met zijn 3e Leger door tot hij op 31 augustus Verdun bereikte, waar zijn opmars "droog liep". Zijn collega Hodges bereikte met het 1e Leger Parijs, dat op 25 augustus 1944 door de Franse 2e Pantserdivisie werd bevrijd.

Reeds in het begin van augustus had generaal John Lee, de G4 (het 4e bureau, bevoorrading) van de Communication Zone (de zone achter het front die de verbindingen verzorgde tussen het front en de ontschepingsstranden; alle niet aan een divisie verbonden eenheden behoorden organiek tot de Communication Zone), een plan ontwikkeld om vóór 1 september 100.000 US ton aan voorraden te hebben aangevoerd (1 US ton = 907 kg).

Het plan kreeg een hoge prioriteit, want de aanvoerlijnen werden steeds langer en door het intensieve verkeer en de regen waren de wegen erg slecht geworden. De voorraaddepots bij Omaha Beach waren zelfs alleen nog maar toegankelijk met behulp van bulldozers. Er waren reeds duizenden meters stalen rijplaat gebruikt maar die verdwenen eenvoudigweg in de dikke modderlaag. Vrachtwagens gingen steeds vaker stuk omdat de versnellingsbakken niet waren opgewassen tegen de zuigende kracht van de modder en banden werden aan flarden gereden vanwege granaatscherven en nog niet opgeruimd prikkeldraad.

De spoorwegen zouden 25.000 ton voor hun rekening nemen. Dit lijkt misschien niet veel, maar men moet bedenken dat het spoorwegnet en al het spoorwegmateriaal in de periode vóór de invasie het doel waren geweest van intensieve luchtaanvallen en sabotage-acties. In de tweede helft van juli was er vanaf Cherbourg alweer een traject van ongeveer 60 kilometer spoorlijn beschikbaar, op 20 augustus reden er weer treinen tussen Cherbourg en Le Mans en op 30 augustus was Batignoles weer per trein bereikbaar.

Maar er resteerden dus nog 75.000 ton die op een andere manier vervoerd moesten worden en dat kon alleen maar met vrachtwagens worden gedaan. Het waren de kolonels Clarence W. Richmond, commandant van de Motor Transport Brigade (verantwoordelijk voor de vrachtwagens en de chauffeurs) van de Advance Section en Loren Ayers, commandant van de Motor Transport Service (verantwoordelijk voor de algemene organisatie) die dit voor hun rekening namen.

Benzine, munitie en andere voorraden werden in St.Lô in de vrachtwagens geladen en van daar naar het gebied gereden ten westen van Parijs, waar in de driehoek tussen Dreux, La Loupe en Chartres centrale bevoorradingdepots waren ingericht. Vanwege de smalle Franse wegen was door Richmond en Ayers een systeem van eenrichtingverkeer georganiseerd, waarbij de voertuigen op speciaal aangewezen wegen a.h.w. een lus reden. De vrachtwagens reden over de noordelijke wegen van de lus naar het oosten en over de zuidelijke wegen weer terug

naar het westen. Er werd dag en nacht gereden, de konvoien hadden een A1 prioriteitsaanduiding. Alleen gewondenvervoer had een hogere prioriteit.

HET PLAN

De naam: *RED BALL EXPRESS*, een uitdrukking uit de Amerikaanse spoorwegwereld, waarmee een exprestrein werd aangeduid die in één ruk van het beginpunt naar het eindpunt reed.

Het doel: vóór 1 september 1944 75.000 ton voorraden aanvoeren voor een nieuw in te richten centraal bevoorradingdepot van 100.000 ton in het gebied tussen de steden Dreux, La Loupe en Chartres.

De middelen: 118 vrachtwagencompagnieën (Truck Companies) met elk 4 of 5 jeeps voor de verbindingen en het leiden van de konvoien, en 50 2½ ton GMC vrachtwagens, waarvan 13 met een lier en 9 met een ringaffuit voor een .50 machinegeweer voor luchtafweer, en 49 aanhangers van 1 ton. Het model AFKWX had de voorkeur vanwege zijn grotere laadbak, doch dit type was betrekkelijk zeldzaam. Enkele compagnieën waren uitgerust met 4/5 tons trekkers (Autocar en Federal) met opleggers.

De GMC was de favoriete vrachtwagen van het War Department vanwege zijn brede inzetbaarheid. Later wezen economische experts op de vele voordelen van trekkers met opleggers (fabricage, gebruik, onderhoud), maar voordat de bureaucratie dat ook inzag! Om deze voordelen enigszins te verbloemen stond het War Department toe dat de GMC's die bij de Red Ball Express waren betrokken, tot maximaal 5 ton (4500 kg) werden beladen. Als gevolg hiervan kregen ook de 4/5 tons trekkers twee 5-tons aanhangers of een 10-tons oplegger mee.

Aanvullende middelen: zes mobiele radiostations, bulldozers, mobiele werkplaatsen, vaste werkplaatsen (iedere 40 kilometer), hulpposten, hospitalen, kantines (bemand of bevrouwd door personeel van het Amerikaanse Rode Kruis die koffie en doughnuts verstrekten), rustplaatsen (in het begin gewoon een aantal GMC-huiven die over stalen bogen waren gespannen, later echte en compleet ingerichte tenten), douchewagens, etc., etc.

Personeel: iedere vrachtwagencompagnie had een sterkte van 109 man. Een kapitein, drie luitenants, hondervijf onderderofficieren en manschappen. 60% van het personeel was zwart en was in het burgerleven vrachtwagenchauffeur of chauffeur op een "interstate" autobus geweest.

Twee bataljons militaire politie met in totaal 3000 man, waarvan 88 motorrijders. De MP moest er op toezien dat de Red Ball konvoien overal voorrang kregen en dat er geen ander verkeer van de toegewezen wegen gebruik maakte. Voor dat doel waren zo'n 25.000 speciale Red Ball borden geplaatst op de belangrijkste kruispunten, waarop met reflecterende verf rode ballen waren aangebracht, die soms ook nog waren verlicht.



De troepen van Generaal Patton stonden zich hier lang niet altijd aan en probeerden vaak ook gebruik te maken van de Red Ball wegen, soms zelfs tegen de verkeersrichting in.

Voor het onderhoud van de wegen waren voortdurend 2000 man genietroepen beschikbaar. Daarnaast was er personeel voor onderhoud van het materieel, gezondheidsdienst, etc.

Het doel moest in negen dagen gerealiseerd worden, wat een gemiddelde betekende van 8300 ton per dag.

Om 0.00 uur van iedere dag kwamen de G4's van de verschillende legers bij elkaar om de juiste behoeften vast te stellen. Vervolgens werd alles getotaliseerd en om 6.00 uur aan de centrale basis in St.Lô doorgegeven. Die verdeelde de "bestelling" weer over de verschillende depots, waar de konvoien werden samengesteld en geladen door Franse arbeidskrachten of door Duitse krijgsgevangenen.

Een konvoor bestond als regel uit 40 vrachtwagens met elk twee chauffeurs. Op elke vier vrachtwagens was een chauffeur tevens gewondenverzorger en voorzien van een eerste hulpuitrusting. De vrachtauto's reden met 55 meter tussenruimte en de maximum snelheid bedroeg 40 km/uur. Elk uur werd 10 minuten gerust, waarbij koffie werd gedronken, kleine reparaties werden verricht en de laatste orders werden doorgegeven (tijdschema, route, bestemming, etc.)

In het begin was de totale afstand ongeveer 650 kilometer, die in drie dagen werd afgelegd (inclusief de tijd voor het laden en lossen), waarbij 20 uur per dag werd gereden. Daarbij waren drie langere pauzes ingebouwd, een bij aankomst in Alençon, een bij aankomst op het eindpunt in Chartres en een als men weer terugkwam in Alençon. Op de terugweg werden lege jerrycans, buitgemaakte Duitse goederen en/of krijgsgevangenen meegenomen. Voordat aan de terugtocht werd begonnen kreeg de auto een twee uur durende onderhoudsbeurt.

KORTE GESCHIEDENIS VAN DE RED BALL EXPRESS

Op 25 augustus 1944 vertrok het eerste konvooi van de Red Ball Express. Op deze eerste dag waren 67 vrachtautocompagnieën ingeschakeld, met gemiddeld veertig vrachtwagens per compagnie. Het was hoog tijd, want met name voor Patton was de bevoorradings situatie heel moeilijk geworden. Op 20 augustus was met C47 vrachtvliegtuigen van het Air Transport Command 500 ton brandstof aangevoerd in jerrycans van 20 liter (dat waren 25.000 jerrycans!). Op 21 augustus had hij in Sens 37 Duitse tankwagens met benzine buitgemaakt en alleen hierdoor had hij nog vorderingen kunnen maken.

De legers van Patton en Hodges hadden per dag 4½ miljoen liter benzine nodig, wat meer dan de helft was van alles wat met de Red Ball Express werd aangevoerd.

De beschikbare vrachtwagens werden aangevuld met vrachtwagens van de genietroepen (die beschikbaar waren omdat de terugtrekkende Duitse troepen vaak geen tijd hadden om alle bruggen op te blazen), van luchtafweereenheden (die vanwege het geallieerde luchtoverwicht weinig te doen hadden) en van onderdelen voor chemische oorlogvoering. Ook werden de transporteenheden ingeschakeld van de net in Frankrijk aangekomen 26e, 95e en 104e infanteriedivisie, echter zonder het onderhoudspersoneel, de technische uitrusting en de voorraad reserve-onderdelen. De onderhoudsproblemen en de uitvalpercentages stegen hierdoor behoorlijk.

Er deed zich een hele verscheidenheid aan problemen voor:

- . konvoeien werden omgeleid door officieren van eenheden die voorraden direct aan het front afgeleverd wilden hebben;
 - . lege konvoeien werden door andere eenheden "geleend" voor het vervoeren van troepen omdat de eigen transportmiddelen waren gevorderd;
 - . enkele transportcompagnieën moesten worden ingezet voor de "handling" van goederen in de centrale bevoorradingsdepots omdat de trekkers met oplegger te groot waren voor de smalle straten in een depot. Deze waren namelijk berekend op GMC's en bovendien bijna onbegaanbaar geworden door de hevige regenval en het intensieve gebruik;
 - . de zeldzame tankwagenopleggers ondervonden meerdere malen grote vertraging met het lossen omdat er geen middelen beschikbaar waren om de brandstof in op te slaan. Ongeveer 90 % van alle benzine werd vervoerd in jerrycans met een inhoud van 19 (Amerikaans, 5 gallon) of 20 liter (Brits, Duits). Een GMC kon er ongeveer 200 meenemen. Deze situatie verbeterde overigens naarmate PLUTO verder in het bevrijde Frankrijk werd doorgetrokken;
 - . sommige konvoeien moesten wel 30 uur wachten voordat ze konden worden geladen;
 - . sommige chauffeurs verkochten hun lading inclusief de verpakking (de vrachtwagen) op de zwarte markt;
 - . pech, ongelukken, sabotage door chauffeurs die een paar uur extra slaap wilden;
 - . na enkele dagen bleken de konvoeien te groot en te log te zijn en dus moest de organisatie worden versoepeld. Zodra er 20 vrachtwagens waren geladen, werden deze tot een konvoi geformeerd, onder bevel van een luitenant;
 - . de konvoeien waren niet zonder gevaar. De vaak overbeladen vrachtwagens reageerden niet meer volgens de verwachtingen, de chauffeurs raakten meer en meer vermoeid en de snelheid waarmee werd gereden was gebaseerd op een redelijk begaanbare weg zonder hindernissen en niet op steeds slechter wordende en vrij smalle Franse wegen.
- De chauffeurs van de Red Balle Express kregen een slechte reputatie. Andere chauffeurs stelden het zo: "als je een Red Ball ziet aankomen, moet je niet alleen zo gauw mogelijk de berm in, maar ook in de dichtstbij zijnde boom klimmen";
- verschillende parallelle routes werden ingericht. Daar-

door konden verongelukte vrachtwagens worden geborgen zonder de achterop komende konvoeien te hinderen. Ook hadden genietroepen daardoor gelegenheid de weg te herstellen.

Na een aantal dagen werd het wagenpark aangevuld. Andere GMC-compagnieën werden eveneens ingeschakeld, evenals Chevrolet 1½-tons trekkers met 3½-tons opleggers (die vaak tot 6 ton werden beladen), 4/5-tons trekkers, tankwagenopleggers van 2000 gallon (7570 liter) en Diamond-T M19 tanktransporters die een aanhanger trokken met een capaciteit van 41 ton.

Op deze manier slaagde men er met man en macht in om 6 miljoen liter benzine per dag aan te voeren, waarvoor in totaal 10 miljoen liter benzine werd gebruikt!

29 augustus werd een record-dag, met 12.542 ton op 5989 vrachtwagens, behorende tot 132 vrachtwagencompagnieën. Het werd evenwel ook duidelijk dat het oorspronkelijke doel op 1 september nog niet zou zijn bereikt.



Het leger van Patton stond sinds 4 dagen nagenoeg stil. Zijn troepen hadden wel voorraden "georganiseerd" uit de depots van het 1e Leger, maar dat was niet voldoende geweest. Op 29 augustus wist hij de hand te leggen op 3½ miljoen liter benzine in een Duitse opslagplaats in Châlons-sur-Marne en daarmee wist hij nog tot Verdun te komen. Op 31 augustus waren zijn brandstoftanks echter leeg en moest hij halt houden. Alleen twee task-forces van de 7e Pantserdivisie wisten nog tot 2 september door te gaan.

Hodges had voorrang gekregen bij de bevoorrading. Patton kreeg zijn eerste bevoorrading pas weer op 4 september. Dit was niet te wijten aan de Red Ball Ex-

press, maar aan de spoorwegen, die al erg veel moeite hadden om 15.000 ton aan te voeren, in plaats van de geplande 25.000 ton. Er werd derhalve besloten de Red Ball Express door te laten gaan tot 5 september.

Het 1e Leger van Hodges bereikte op 15 september de Duitse grens, op 400 kilometer afstand van de depots van La Loupe, Dreux en Chartres. Dus werd de Red Ball Express doorgetrokken. Hij was onmisbaar geworden.

Van 10 tot 20 september werd een andere route gevolgd. De weg splitste zich bij Versailles naar het noorden naar Soissons (het 1e Leger) en naar het zuiden naar Sommesous (het 3e Leger), waar depots werden ingericht die dicht bij de fronttroepen lagen.

Vanaf 20 september stopte de Express bij Vincennes en bij Fontenay-sous-Bois, waar alles op de trein werd geladen. Vanaf die plaatsen verkeerde de spoorwegen weer in een betere staat omdat er minder vernielingen waren aangericht en er meer Amerikaans materieel beschikbaar kwam.

Door het beschikbaar komen van het binnenscheepvaartnet en het spoorwegnet vanaf Parijs en de opening van de haven van Antwerpen (het eerste Liberty schip werd op 28 november gelost), kwam er gaandeweg een einde aan de Red Ball Express en in december onderhield alleen de 3582 Vrachtwagencompagnie nog een dienst tussen Cherbourg en Parijs, waarmee 80 tot 100 ton per dag werd vervoerd, vooral goederen met een hoge prioriteit. Dit werd de Little Red Ball genoemd. Op 17 januari 1945 hield deze echter ook op te bestaan.

Behalve de Red Ball Express zijn tot het einde van de oorlog nog enkele andere bevoorradingsroutes operationeel geweest: White Ball, Green Diamond, Yellow Diamond, XYZ (USA, de belangrijkste) en ABC (USA/GB). De Red Ball Express was echter de eerste en werd daarvoor ook de meest bekende.

De route van 25 augustus tot 10 september:

De heenweg (Route Nord): Saint-Lô - Vire via de N174; Vire - Domfront via de N24 tot de GC22; Domfront -

Pré-en-Pail via de N807; Pré-en-Pail - Mortagne via de N12; Mortagne - La Loupe - Gourville via de D8, N818 en N820; Gourville - Chartres via de N23. Totale afstand ongeveer 300 kilometer.

De terugweg (Route Sud): Chartres - Illiers via de N821; Illiers - Nogent-le Rotrou via de N822; Nogent-le Rotrou - Namers via de N155; Namers - Fresnoy - Villaines-le-Juhel via de N155, N805, D15 en D119; Villaines-le-Juhel - Mayenne via de D113; Mayenne - Mortain via de N155, D20 en GC32; Mortain - Vire via de N177; Vire - Tessy-sur-Vire via de GC52 en GC13A; Tessy-sur-Vire - Saint-Lô via de GC28. Totale afstand ongeveer 350 kilometer (GC = Chemin de Grand Communication).

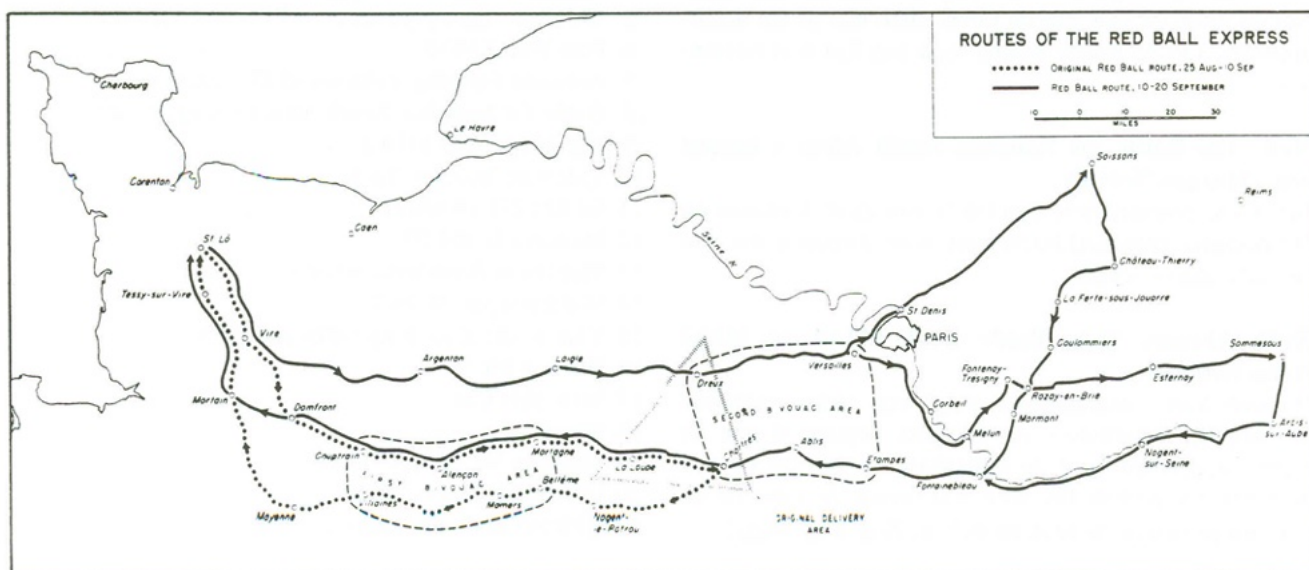
De route van 10 september tot 20 september:

De heenweg (Route Nord): Saint-Lô - Vire via de N174; Vire - Argentan - Verneuil via de N24bis; Verneuil - Dreux - Versailles via de N12 en N10. In Versailles werden de konvooien gesplitst naar Soissons voor het 1e Leger van Hodges of naar Sommesous voor het 3e Leger van Patton. Totale afstand 500 à 550 kilometer.

De terugweg (Route Sud): de retourkonvooien werden in Versailles samengesteld. Fontainebleau - Etampes via de N837; Etampes - Ablis via de N191; Ablis - Chartres via de N10; Chartres - Gourville via de N23; Gourville - Mortagne via de N820, N818 en D8; Mortagne - Pré-en-Pail via de N12; Pré-en-Pail - Domfront - Mortain via de N807; Mortain - Vire via de N177; Vire - Tessy-sur-Vire via de GC52 en GC13A; Tessy-sur-Vire - Saint-Lô via de GC28. Totale afstand 600 à 650 kilometer, waarmee de lengte van de hele tocht dus ongeveer 1150 kilometer bedroeg.

Bronnen:

- . Wheels & Tracks nr. 13
- . een Frans tijdschrift waarvan de naam niet meer is te achterhalen.
- . Militaria, nummer onbekend.



Na een paar weken geleden bij Noreastcon van Jeff McKaughan vier **MO Specials** te hebben gekocht, bedacht ik dat het misschien de moeite waard zou zijn er iets over op papier te zetten. Nakijken van mijn afleveringen van DE TANK gaf aan dat Roderick Molenaars in nr. 117 een beschrijving van twee deeltjes heeft gegeven, met bestelinstructies. Wat dit laatste betreft, de portokosten voor internationaal, surface zijn op dit moment volgens de advertentie in het **Journal of Military Ordnance** als volgt:

up to \$ 10,- \$ 2,-
 \$ 10.01 - \$ 20,- \$ 3,50
 \$ 20.01 - \$ 30,- \$ 5,50
 \$ 30.01 - \$ 40,- \$ 7,50

Het tarief voor luchtpost is het dubbele.

Belangrijker nieuws is waarschijnlijk dat er sinds kort ook met Master- of VISA card betaald kan worden. Voor de volledigheid nog even het adres:

Darlington Publications Inc.
POBox 5884
Darlington, MD 21034
USA
 Tel. 410-457-5400
 Fax 410-457-5480
 Email DPI14@aol.com

Ook het aantal deeltjes is intussen verdrievoudigd. Ik heb zelf intussen zeven deeltjes en ik zal in het kort over ieder deeltje iets zeggen:

Nr.6: T34/85 in the post World War II era (Adam Geibel)

Na de technische gegevens volgt een korte geschiedenis van de T34/85 na WW2, tot en met het gebruik in Korea, met een aantal foto's van hoofdzakelijk Noord Koreaanse buiten gevecht gestelde tanks. Dan zijn er vier pagina's met foto's van het interieur van de toren en de bestuurdersruimte, gevolgd door zes pagina's van de buitenkant van de romp en vier van de toren, allen met goede detailopnames. Op de laatste pagina staat een lijst met referenties.

Nr.8: The Battle for Namibia. South Africa's longest war (Morgan Norval)

Een korte geschiedenis, met foto's van Zuid-Afrikaans en buitgemaakt materieel. Interessant voor diegenen die wel een iets anders willen.

Nr.9: Abrams Main Battle Tank M1A1 en M1A2 (Glen Broman)

Na een korte geschiedenis volgt een indrukwekkende verzameling detailfoto's en schetsen, beginnend met de romp en gevolgd door de buitenkant en binnenkant van de toren. De nadruk ligt voor wat betreft de toren op de verschillen tussen de twee modellen. Zeer interessant!

Nr.12: Merkava Mk.II and Mk.III Israeli Main Battle Tank (Shlomo Yoffe)

Na weer een korte geschiedenis een paar pagina's over de Mk.II, met de hoofdmoot van het deeltje (driekwart) over de Mk.III. Goede detailopnames, helaas alleen exterieur. Aanbevolen als aanvulling op de Concord boeken.

Nr.14: Waffenträger Wiesel (David R. Haugh, foto's Paul Bird, G. en M. Schwiens en Jochen Vollert)

Uitgebreide beschrijving van ontwikkeling en varianten, gevolgd door dertien pagina's detailopnamen en overzichtfoto's van de Wiesel I TOW en Wiesel Mk.20, met als afsluiting een paar foto's van de Wiesel 2 en Mercedes Benz TOW bevoorradingsvoertuig. Goed! Nu de modellen nog!

Nr.15: A visit to the Zoo: Iraqi tanks and AFV's (A.J. Daverede)

Na een korte introductie volgen tien pagina's met hoofdzakelijk overzichtopnamen van Irakese tanks, van T55/59/69 via T62 tot T72. De rest van het deeltje geeft een idee van de uitgebreide verzameling 'andere' rups- en wielvoertuigen in het Irakese arsenaal.

Nr.21: YPR765 in Dutch service (Gerard van Oosbree)

Na een uitgebreid overzicht van de ontwikkeling en uitvoeringen van de YPR765 volgen uitgebreide detailopnamen van het basismodel en de PRI en PRAT uitvoeringen. Als afsluiting drie pagina's met foto's van de GWT, mortier, genie- en KMar versies. Kopen!. Hier geldt trouwens hetzelfde als voor de Wiesel: waar blijft AFV Club?

MO Specials

- 1 M88A1 Armoured Recovery Vehicle
- 2 Iron Coffins: Italian Medium Tanks, M13 and M14
- 3 M26 Pershing
- 4 German Elephant Panzerjäger (P)
- 5 'FUCHS' Transportpanzer (TPz1) and variants
- 6 Post-War T34/85
- 7 Armored Fighting Vehicles of El Salvador
- 8 Battle for Namibia, South Africa's longest war
- 9 The M1A1 and M1A2
- 10 Valentine Infantry Tank
- 11 Sd.Kfz.231 (8-wheel)
- 12 Merkava II and III
- 13 Matilda in Australian service
- 14 Waffenträger 'Wiesel'
- 15 Visit to the Zoo: Iraqi tanks and AFV's
- 16 Warrior MCV
- 17 M18 Hell Cat
- 18 Wespe
- 19 Sherman VC M4A4 'Firefly'
- 20 IS-3 Stalin Heavy Tank
- 21 YPR765 in Dutch Service

De ontwikkeling van de Sherman tank (3) door J. Vink, 6th US Armored Division (ASC).

We zullen nu verder gaan met het bestuderen van de verschillen en overeenkomsten tussen de diverse types. In het oorspronkelijke ontwerp was er voor de bestuurder en de boegschutter niet al te veel ruimte door het nogal schuin verlopende frontpantser. Bij de nieuwere Shermans werd dan ook dit pantser ietwat rechterop gezet, waardoor deze mannen wat meer ruimte ter beschikking kregen. De hoek met de verticaal werd 47° i.p.v. 56°. Deze waarden gelden voor de M4 en de M4A3. De M4A2 kreeg al bijna meteen de nieuwe standaard-hoek toegemeten en aan de M4A4 werd toen al niet meer gewerkt.

Maar ook de achterzijde was bij de diverse types verschillend. De M4 en de M4A1 hadden in dat achterpantser een soort uitsparing waardoor de toegangsdeuren tot de motor vrij toegankelijk waren. En de uitlaatfilters konden in dit geval op eenvoudige wijze worden gewisseld en schoongemaakt.

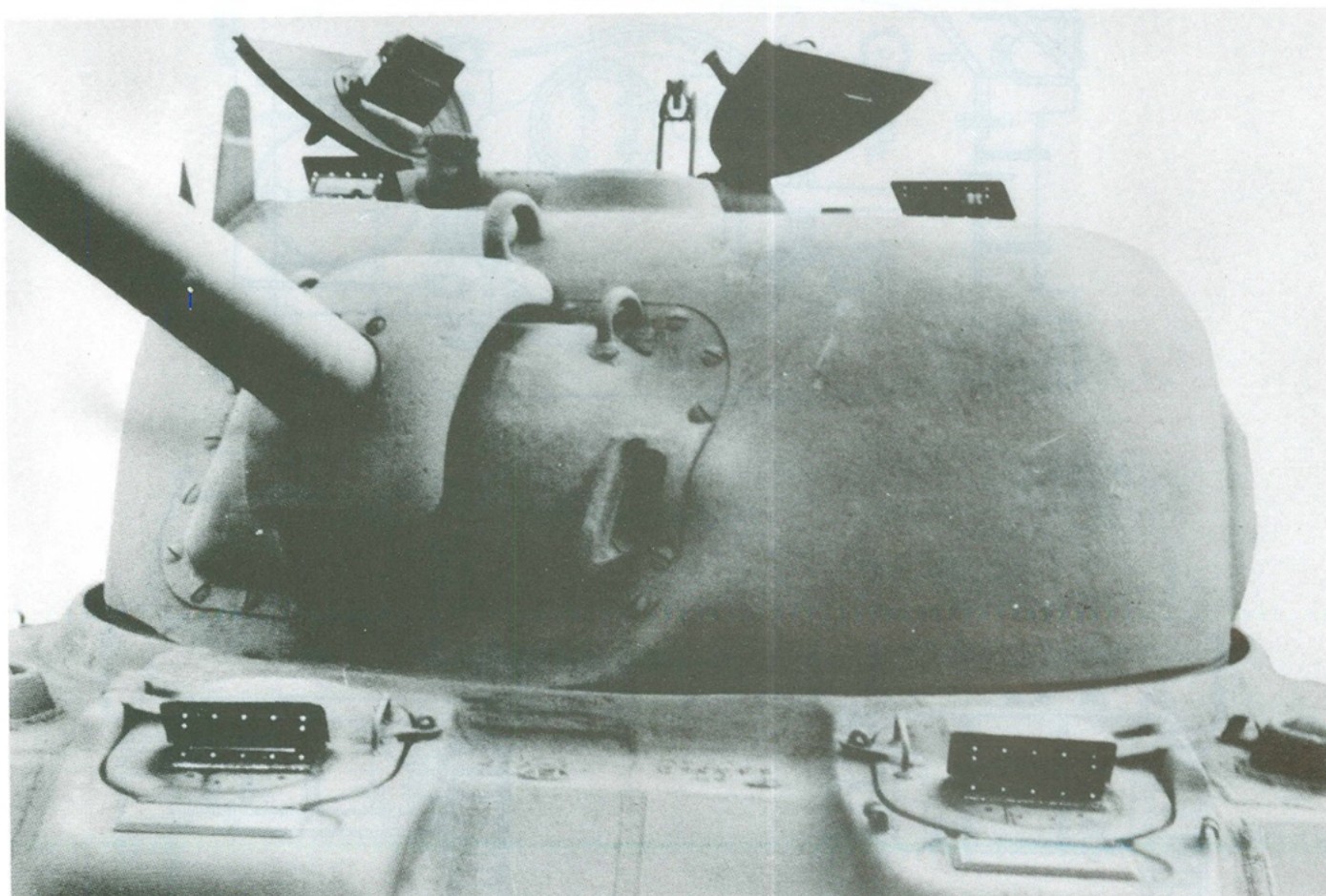
Bij de M4A2 en M4A3 was dit achterpantser juist wat verlengd naar onderen, daardoor de toegangsdeuren wat verbergend. Maar dat was niet erg, want voor reparatie en onderhoud van de motor moest men toch van boven werken en de uitlaatfilters van de M4A2 zaten van binnen en de M4A3 had geen filters maar spleetuitlaten (gedenk de

M4A3 van Tamiya!). De uitlaten van de M4A2 waren rond, maar kregen deflectieplaten om de vonken te verbergen. Ze stonden vrijwel horizontaal (een hoek van 15°). Ook de mid- en endproduction M4A3's kregen deze platen, maar deze waren gekromd. Bovendien had de M4A3 meerdere platen in de set. Hierdoor werd ook voor de M4A3 het probleem opgelost van de optredende vonken, die in het donker de positie van de tank zouden kunnen verraden.

Bij de M4A4 was het achterpantser gewoon rechthoekig, van zijkant tot zijkant, daarbij de toegangsdeur tot de motor en de uitlaten vrijlatend, evenals bij de M4A6.

Nog even dit: in deel I heb ik aangestipt dat de boogies met de terugloopwielen er bovenop werden vervangen door boogies met een terugloopveer er bovenop en de terugloopwielen achter op die boogies. Die eerste vorm van boogies kwam ook nog voor bij de eerste afleveringen van de M4, de M4A1 en de M4A2.

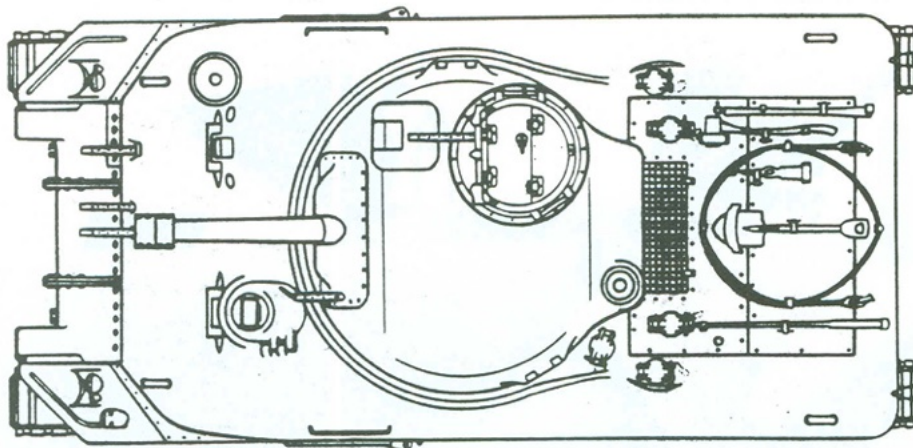
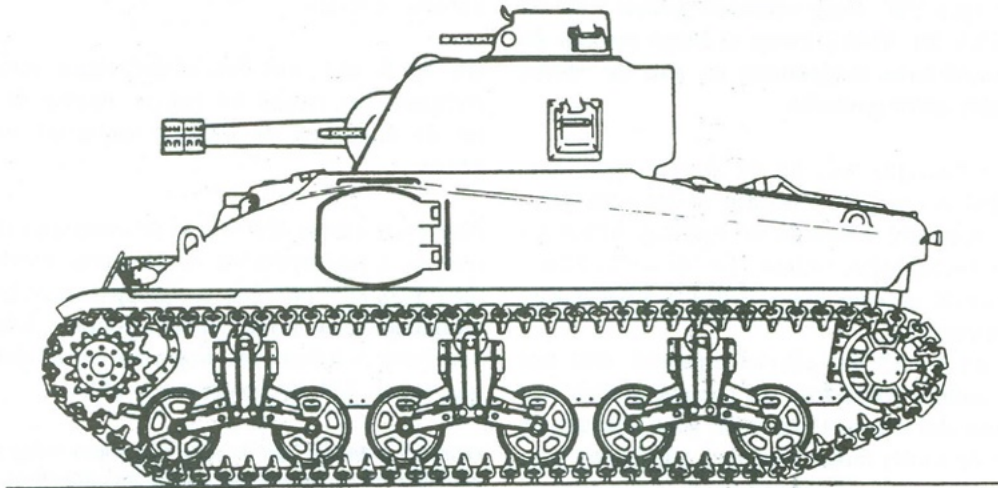
Duidelijk zichtbaar zijn de vaste periscopen welke in de plaats zijn gekomen van de kijk sleuven. Ze zijn niet draaibaar, dit in tegenstelling tot de periscopen in de luiken.



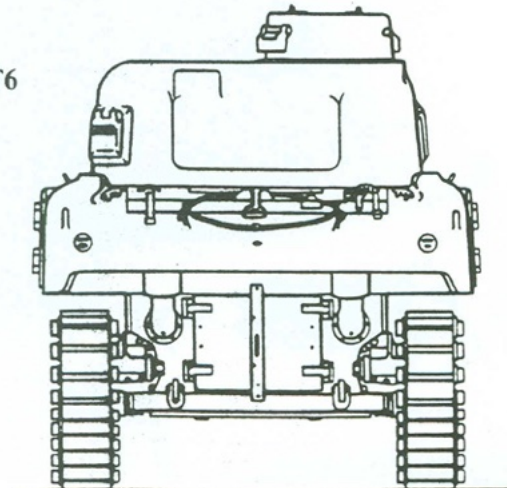
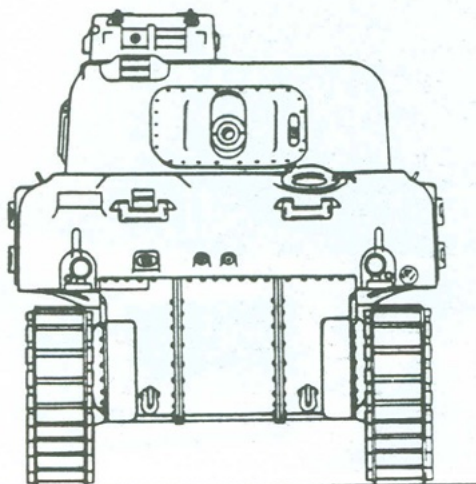
Ik wil de bespreking van de Sherman-rompen afsluiten met de behandeling van de mogelijkheden voor de bestuurder en de boegschutter om "het veld te overzien". "In den beginne" was er alleen maar de mogelijkheid om wat te zien door de kijksleuven in het frontpantser, hetgeen natuurlijk sterke beperkingen oplegde aan de waarnemingen en bij het tekenen van de T6 werd dan ook reeds een periscoop toegevoegd aan de bestuurdersplaats (de boegschutter had nog geen uitstapluk!). Deze periscoop zat echter vast en kon niet worden gedraaid. Het eerste ontwerp van de M4 en de M4A1 had dan ook nog steeds een kijksleuf en een vaste periscoop, nu ook voor de boegschutter. De kijksleuven hadden echter een groot bezwaar: ze lieten kogels en metaalsplinters (van

granaten) toe tot het gevechtscabine. En dat kon nooit de bedoeling zijn. Om dat te voorkomen laste men er 1/4" staalplaten omheen. Maar nu kwam de bestuurder met zijn voorhoofd in aanraking met die dingen. Dat was dus ook geen goede oplossing. In de laatste tanks van de eerste serie werd dus een kijksleuf dichtgelast met een pantserplaat en de periscoop draaibaar gemaakt in een pantserring. Dat had ook het voordeel dat beide mannen een veel groter blikveld hadden gekregen. Bij de overgang van het 56° front naar het 47° front werden de kijksleuven geheel weggelaten in het ontwerp en werden alleen de periscopen geplaatst.

Wordt vervolgd.



Medium Tank T6



BRITSE PANTSERBRIGADES, van D-DAY tot VE-DAY (deel 3)

door JAN van der STEEN

CAMOUFLAGE

De basiskleur van Britse voertuigen vanaf begin 1944 was *khaki-green, shade no.15* (British Standards 987C-1942). Deze kleur verving het in 1943 gebruikte *khaki brown, Standard colour No 2* en *khaki-green No 3 (Shade no 7)*. Over deze basiskleur was meestal een camouflagepatroon aangebracht in mat zwart. Dit patroon, dat bestond uit wolkvormige vlekken en vaak aangeduid als het "Micky Mouse ear" patroon, werd echter zelden op tanks toegepast. Humbrol's *Khaki Drab HM7* zou het *Khaki-green* uit 1944 het dichtst benaderen.

Enkele jaren geleden kreeg ik een hoeveelheid originele verf die na de oorlog door Britse eenheden (waarschijnlijk van de 4th Armoured Brigade) was achtergelaten. Het is een sneldrogende verf op cellulose basis en komt meer overeen met Revel 67. Humbrol's *Khaki Drab HM7* lijkt mij daarom te licht. Ik schilder mijn modellen in een basiskleur van Humbrol Deep Bronze Green HP4 en dry-brush dit met HM7.

De grote aantallen door de Amerikanen geleverde tanks bleven in *olive drab* tot ze bij een onderhoudsbeurt werden overgeschilderd.

Vooraf in Normandië werd veel aandacht besteed aan de camouflage van voertuigen. Kippengaas, voor het bevestigen van camouflagematerialen, werd permanent bevestigd om de torén en loop van de tank. Tot de standaard uitrusting van iedere tank behoorde een camouflagepatroon van 4,5 x 10,5 meter. De Britten maakten ook vaker dan bijvoorbeeld de Amerikanen gebruik van permanent bevestigde camouflagepatronen en stroken gekleurde jute als camouflage.

Sneeuwcamouflage was slechts gedurende een korte periode noodzakelijk. Tijdens de winter van 1944/45 werd witkalk uitgereikt waarmee de voertuigen zo goed mogelijk werden ingesmeerd. Een methode die overigens in een voorschrift over sneeuwcamouflage werd afgeraden. Bij gebrek aan witkalk gebruikte men ook wel lakens en parachutes.

Markeringen

Vóór 1939 was het gebruikelijk dat de naam en het nummer van de eenheid op het voertuig werd geschilderd.

Dit maakte het echter de vijand wel erg makkelijk de eenheden te identificeren en daarom werd een nieuw systeem van voertuigmarkeringen geïntroduceerd. Dit systeem was in 1944 in licht gewijzigde vorm nog steeds in gebruik en bestond uit de volgende markeringen.

1. Formation Sign

Dit was het embleem van de hogere eenheid (Brigade, Division, Corps, Army of Army Group/GHQ). Deze emblemen waren meestal bij de oprichting van de betreffende eenheid ontworpen en werden daarna zelden veranderd.

Het embleem moest aan de linker voor- en achterzijde van het voertuig worden aangebracht.

2. Unit Code Sign

Op de rechter voor- en achterzijde werd de markering aangebracht die de lagere eenheid aanduidde (Company, Battalion). Deze bestond uit een wit (rood bij signals eenheden) codenummer van 1 tot 4 cijfers op een gekleurde rechthoek.

Het nummer had betrekking op de positie van de eenheid in de brigade/divisie. De kleur van de ondergrond duidde de plaats in de divisie of het soort eenheid aan. Eenheden als Artillery, Engineers en RASC hadden hun eigen kleurencombinaties.

In een pantserdivisie gebruikte men de volgende combinaties:

- nr 40 op zwart: Division HQ
- nr 50 t/m 54 op rood: Armoured Brigade
- nr 45 op blauw over groen: Armoured Recce Regiment
- nr 44 op groen over blauw: Armoured Car Regiment

Eenheden die niet tot een divisie behoorden waren herkenbaar aan een extra streep in combinatie met het unit code sign (zie tekening).

3. Tactical Sign

Een geometrisch figuur werd gebruikt om het Squadron aan te duiden. De kleur van het symbool had betrekking op de plaats van het Regiment/Battalion in de Brigade.

Men gebruikte de volgende kleuren: rood (Senior Regiment), geel (Second Regiment) en blauw (Junior Regiment). Eenheden zoals de Armoured Recce Regiments, die niet tot een Brigade behoorden, gebruikten witte symbolen.

Soms werd dit symbool gecombineerd met het Troopnummer. Er bestonden twee methodes bij de nummering van de verschillende Troops. Bij cavalerie regimenten werden deze genummerd van 1 t/m 4 of 5. Bij Tank Brigades en Guards eenheden werden ze doorgenummerd: Dus 'A' Sqn: Troop 1 t/m 5, 'B' Sqn: Troop 6 t/m 10, 'C' Sqn: Troop 11 t/m 15.

Naast deze symbolen voorzagen enkele brigades hun tanks van een roepnummer. Iedere eenheid gebruikte zijn eigen systeem waarin meestal weinig logica zat. Niemand wilde immers het nummer 1 op zijn tank. Eenheden die een dergelijk systeem gebruikten waren o.a. 27th, 30th en 33th Armoured Brigade.

Slechts van een aantal eenheden is het gebruikte systeem bekend. Deze worden in de volgende hoofdstukken behandeld. Misschien was het nummersysteem te opvallend of te omslachtig in oorlogstijd. In ieder geval hebben de meeste eenheden het nummersysteem na augustus 1944 niet meer gebruikt.

4. Herkenningsstekens

De Britten hadden in 1944 de vijfpuntige ster van het Amerikaanse leger overgenomen. De ster was op de meeste pantservoertuigen aangebracht maar op tanks vrijwel alleen op de bovenzijde. Omdat het desondanks nog voorkwam dat men door eigen vliegtuigen werd beschoten, gebruikte men tevens panelen in fel geel of oranje.

5. Registratienummers

Het War Department nummer bestond voor tanks uit vijf tot zes cijfers, voorafgegaan door de letter T-. Nummers van gemodificeerde tanks zoals Churchills hadden achter het nummer /B /C /R of /H. Bij Duplex Drive Shermans waren dit de letters DD. De nummers waren wit van kleur en ongeveer 9cm hoog. Meestal was het nummer wit. Zwarte nummers kwamen echter ook voor, soms in combinatie met een nummer in wit.

6. Het Brug classificatieteken

Deze markering gaf ruwweg het gewicht van het voertuig in tonnen aan.

Bruggen werden door de Royal Engineers geclassificeerd naar het gewicht dat ze konden dragen. Bij bruggen was de betreffende classificatie duidelijk aangegeven zodat men direct kon zien of deze het voertuig kon dragen.

Het teken werd op de voorkant van het voertuig aangebracht en bestond uit een cirkel met een diameter van 22,5cm met daarin het nummer. Nummer en cirkel waren zwart met een gele rand.

Tanks hadden de volgende classificaties:

Churchill	40	Sherman	30/33
Comet	36	Cromwell	27
Challenger	34	Stuart	15

7. Namen

Het geven van namen aan individuele voertuigen stamde uit de Eerste Wereldoorlog. De traditie werd overgenomen van de marine. Dit lijkt misschien vreemd maar de eerste eenheden pantserwagens waren van de Royal Naval Air Service en veel van de eerste tankbemanningen waren afkomstig van de Royal Navy.

Bij sommige regimenten hadden alle namen dezelfde beginletter. Een andere veel gebruikte methode was dat de naam begon met de letter van het Squadron. Gebruikelijk thema's waren plaatsnamen (meestal uit de streek waar het regiment vandaan kwam), diernamen of "Battle honours".

Een mooi voorbeeld van het gebruik van namen vinden we in Andrew Wilson's boek "Flame Trower". Toen het regiment waartoe hij behoorde (141st Regt RAC) de opdracht kreeg ieder voertuig van een naam te voorzien die met de letter "S" moest beginnen, koos de bataljonsarts voor zijn halftrack de naam "Syphilis". Dit werd echter

door de commandant geweigerd. Uit balorigheid gaf men later de laatste drie gearriveerde Churchills de namen: Stalingrad, Stalin en Samovar.

8. Transportmarkeringen

De voertuigen die op D-Day en de eerste weken daarna aangevoerd werden met landingschepen waren voor de gelegenheid van een aantal noodzakelijke markeringen voorzien. Dit waren:

- Gegevens over afmetingen/gewicht. Deze gegevens waren meestal in een wit kader aangebracht ($\pm 20 \times 30$ -cm). Meestal was het geheel voorgedrukt op papier en op het voertuig geplakt.
- Nummers van de betreffende LST (Landing Ship Tank) of LCT (Landing Craft Tank). Deze waren op de voorzijde geschilderd of met krijt aangebracht.
- Het mobilisatienummer. Dit nummer, bestond uit 4 tot 5 cijfers was alleen of in combinatie met het LST/LCT nummer aangebracht. Voorbeelden van en enkele nummers zijn: 0144 (4 CLY), 1875 (7RTR), 50302 (Royal Scots Greys).

Naast het mobilisatienummer werd soms een soort "bar code" aangebracht. Deze bestond uit drie gekleurde balkjes. Bij vier-cijferige codes had de kleur van het middelste balkje had betrekking op het laatste cijfer. De bovenste en onderste hadden betrekking op het derde cijfer.

De volgende kleur code werden gebruikt:

1 - rood	6 - oker
2 - blauw	7 - rood-bruin
3 - geel	8 - "Service" kleur
4 - lichtgroen	9 - wit
5 - grijs	10 - bruin

9. Overige markeringen

Op een aantal door de VS geleverde voertuigen stonden markeringen zoals bijvoorbeeld de waarschuwing:

CAUTION
LEFT HAND
DRIVE.

Het lijkt erop dat deze vooral op ongepantserde voertuigen en halftracks werd aangebracht en niet op tanks.

Van een aantal op tanks aanwezige markeringen is de betekenis niet meer te achterhalen. Deze waren waarschijnlijk in de VS aangebracht en pas verwijderd wanneer het voertuig werd overgeschilderd.

Een markering die vrijwel op ieder pantservoertuig is de vinden is de volgende instructie die in gele letters was aangebracht:

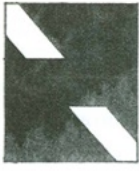
THIS VEHICLE IS FILLED
WITH ANTI-FREEZE 1/3-2/3
& MUST NOT BE DRAINED

Markeringen van een heel andere aard vond men vooral op voertuigen in september 1944. Door de pas bevrijde Nederlanders werden veel voertuigen volgekalkt met namen, groeten en allerhande leuzen.

Bronnen:

- Bellis, BT White, *British Tank Markings and Names*, London 1978
- Terence Wise, *D-Day to Berlin*, London 1979

HEAD TROOPS



ARMY GROUP TROOPS



ARMY TROOPS



CORPS TROOPS



UNIT CODE SIGNS

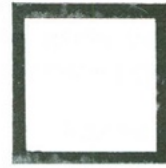
HEAD SQDN



C, SQDN



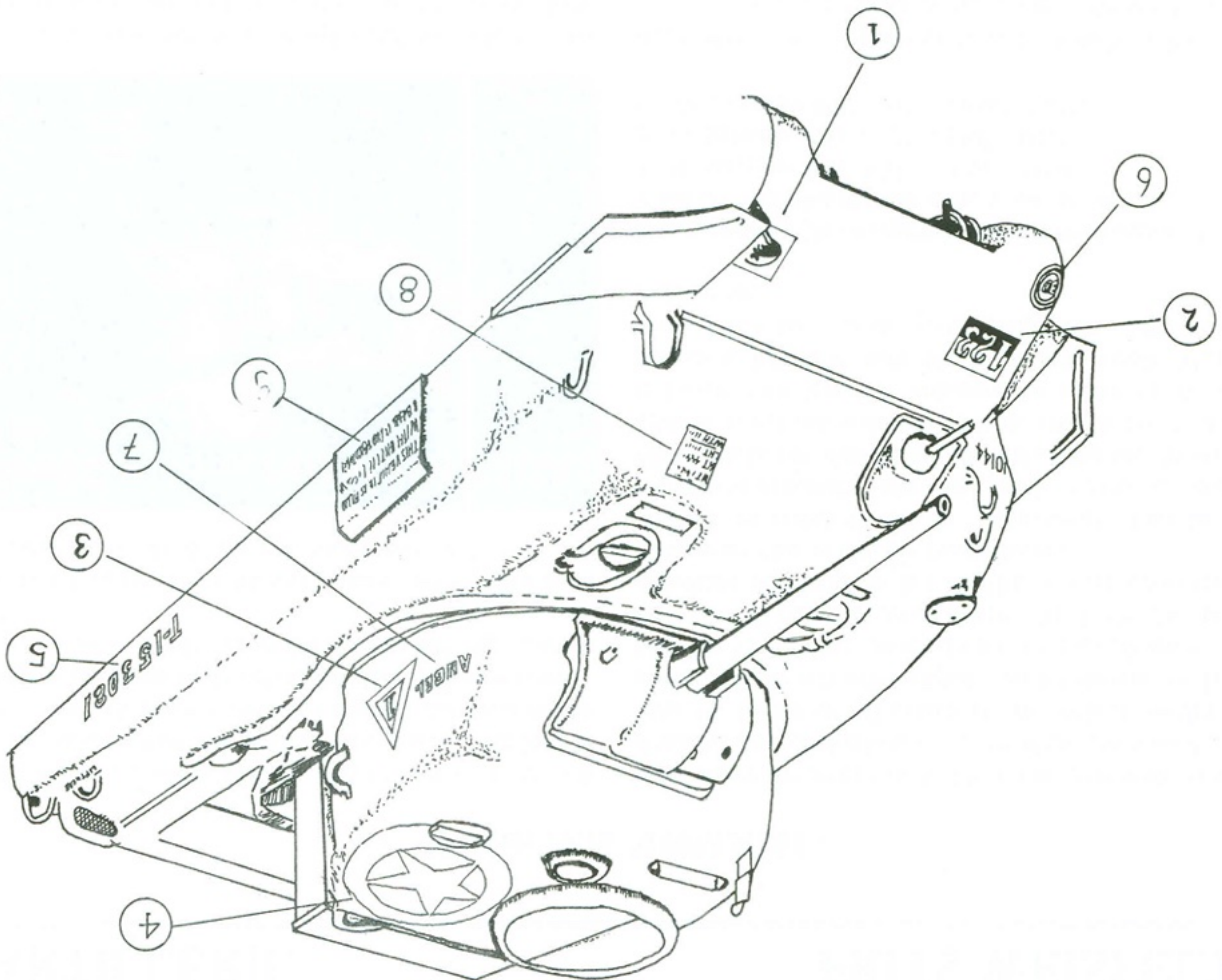
B, SQDN



A, SQDN



SQUADRON SYMBOLS



155 mm Pz.H. M109A3GA1

moet zilver, de andere is de I.R. lamp: glanzend zwart of glanzend diep donkerblauw verven. Persé geen rood. Stap 15: indien de jaloezieën in hun geheel worden geplaatst, dan de rechterbovenpunt van 84 passend maken. Stap 16: 95 (2x) niet dwars doch overlangs plaatsen. Stap 18: 103 past niet op de koepel. Als U 99 (2x) aan de onderkant doorknijpt is het vastlijmen veel eenvoudiger. 106 verder naar voren, zie plaats decals. Stap 21: in verband met de giettechniek lukt het de bouwdoosfabrikanten niet om goede visors te maken. Aljd steekt het glas buiten de omhulling uit. In werkelijkheid is dat net andersom. Bij de cupola 116 is dit op te lossen door tegen de zijkanen en boven op de visor plaatjes te lijmen (¼ mm dik en 1½ mm breed). Maakt u dan meteen de voorste visor gelijk van vorm aan de andere vier!

Kleurgegevens: de opgegeven kleuren Bronzegrün, Lederbraun en Teerschwartz zijn correct, nu de verf nog:

A. Bronzegrün RAL 6031 = FSC 34094

B. Lederbraun RAL 8027 = FSC 30051

C. Teerschwartz RAL 9021 = FSC 37030

Ad.A: Revell 65 is duidelijk te licht. Humbrol 30 + 117 in ongeveer 1:1 komt vrij goed in de buurt. Alleen Schreiber RAL 6031 is precies goed. Ad.B: Revell 84 is vrij goed van tint. Ad.C: voor de modelbouwer is Revell 6 te donker, ik gebruik hiervoor liever Revell 9

De rubberblokken van de rupsbanden doe ik in dit geval met Revell 78, hoewel Revell 9 ook een goed resultaat geeft.

Veel plezier met het bouwen!



Soms houdt een mens niet op zich te verbazen! Zo ook bij het aanschouwen van deze nieuwe uitgave van Revell. Hoe is het ook maar enigszins mogelijk dat niemand bij Revell in de gaten heeft gehad dat deze 155 mm houwt-ser op de doos wordt aangeduid als een 105 mm houwt-ser? Voorts heb ik de A3 G A1 niet kunnen terugvinden in de literatuur: er wordt slechts gesproken over de A 3 G.



Maar goed, ook het beste paard struikelt weleens, dus laten we maar eens kijken naar de inhoud van de doos. Daar gaat het ten slotte ook het meeste om. Revell heeft gebruik gemaakt van de gietarmen van de Italeri doos van de M109E4/G (doos nummer 246). Hoewel bij de Italeri doos staat aangegeven dat daar een M109A3G van gebouwd kan worden, is dit niet juist: teveel afwijkingen. Revell heeft de gietarmen A, B en C van Italeri gebruikt en een compleet nieuw gietarm E bijgevoegd, met o.a. een andere loop. Voorts nieuwe rupsbanden en decals voor vijf verschillende Bundeswehr voertuigen. Voor verdere verbeteringen zie onderstaand bouwverslag.

Stappen 1, 3 en 4: geen opmerkingen. Stap 2: het asgat in de aandrijfwielen (10) met een klein dun rond plaatje afdeken. Stap 5: eerst rupsbanden aanbrengen en met Bisonkit o.i.d. op de loopwielen vastlijmen (zie foto's). Stap 6: op 48 telefoonkabel aanbrengen. Stap 7: 60 niet aanbrengen (hoort bij M109 met korte loop). Stap 8: uitlaat 55 openboren; 100 vervalt; visors van de bestuurder NIET 'J' verven, er zitten beschermplaten voor die gewoon bronsgroen waren. 105 en 132 vormen het rek waarin het verplaatsbare instrumentenpaneel wordt geplaatst als de bestuurder met het hoofd 'buiten' rijdt. 105 dus NIET op het luik, doch 2½ mm achter 132. Eerst het luik sluiten en dan 105 vastlijmen. Voordat 57 wordt geplaatst eerst d.m.v. fijn zand de antislipvlakken op het voordek aanbrengen (zie foto's).

Stap 9: koplampen (2x35). De op de tekening linker lamp

De airbrush is voor velen de enige manier om een model af te werken. Voor menigeen is hij het teken van de professionele of toch alleszins serieuze modelbouwer. De meeste modellen die je ziet in tijdschriften en op shows zijn inderdaad gespoten. Voor de nieuwkomer bevat de airbrush echter veel geheimen, die hem vaak van de aanschaf van zo'n apparaat afhouden. Veel gesprekken op regiobijeenkomsten gaan over de airbrush en vandaar dan ook mijn poging de drempelvrees weg te nemen door een stukje te schrijven over mijn ervaringen. Ik hoop dat dit door andere airbrush gebruikers als een voorzet wordt gezien en dat zij hun ervaringen ook op papier zetten.

De airbrush

Een airbrush is niet goedkoop. En er komt nog het een en ander bij kijken. Welk model zoek je uit? Wat gebruik je als luchtbron?

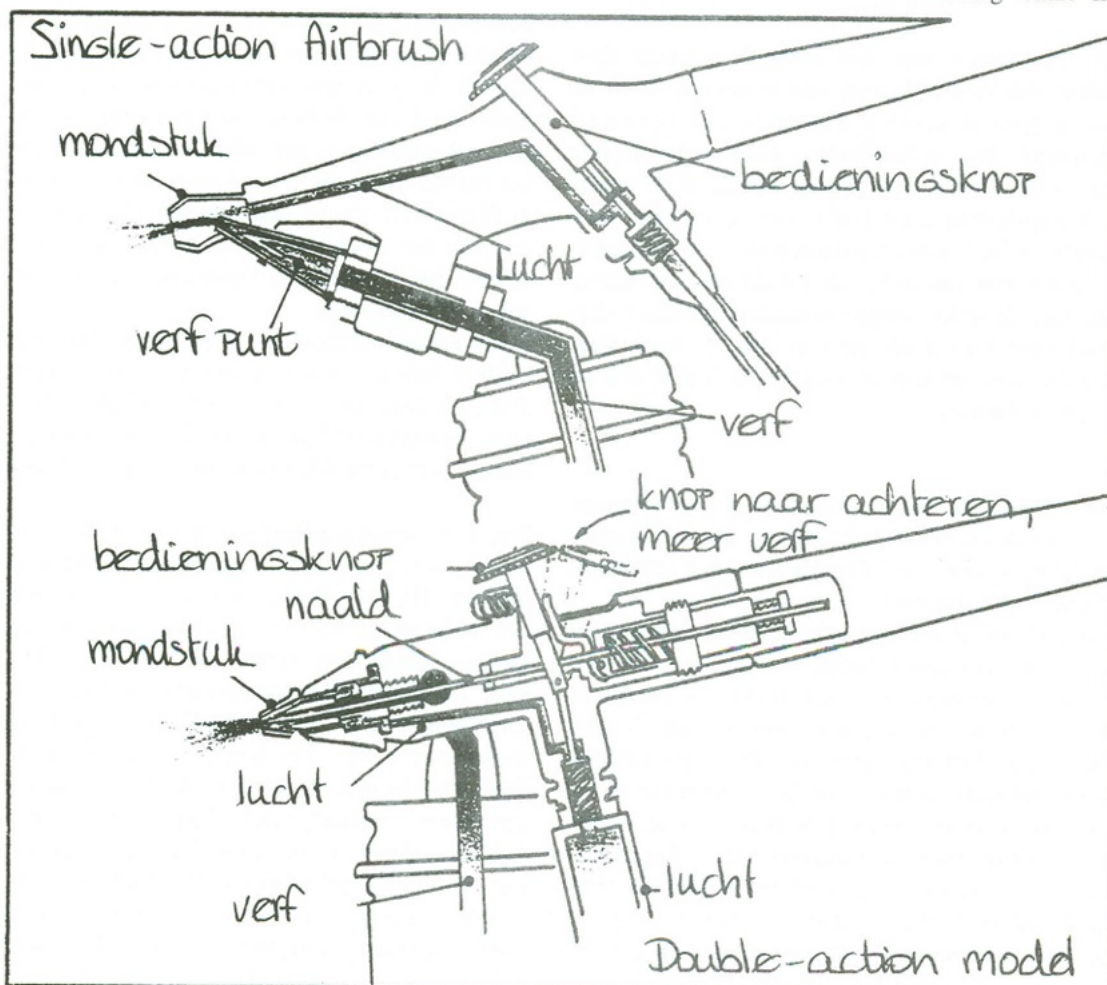
Voor iemand die hem af en toe ter hand zal nemen zal een bus met gas voldoende zijn. Voor een ander zal een compressor de goedkoopste oplossing zijn. Maar ook die zijn duur. En nog duurdere modellen hebben een tank, zodat je geen pulserende luchtstroom hebt zoals bij een membraan-compressor.

De airbrush heb je in twee uitvoeringen: single-action en double-action. Single-action houdt in dat de bedieningsknop alleen de luchtaanvoer regelt. De verfaanvoer wordt geregeld via een vooraf in te stellen schroef. Bij double-action modellen regelt de bedieningsknop zowel de lucht als de verfaanvoer.

De meesten zullen uit kostenoverwegingen hun eerste airbrush ervaringen opdoen met een single-action model, met daarbij een spuitbus met gas. Als men daarna inziet dat een airbrush een ideaal hulpmiddel is, volgt vanzelf een double-action model en een betere luchtbron. Zelf ben ik begonnen met de Badger 250, het goedkoopste model van deze fabrikant. Later ben ik overgestapt op een Badger 150, een double-action model.

De verf

De meeste modelbouwverven zijn niet gemaakt voor gebruik met een airbrush. Ze zijn te dik en zullen dus verdund moeten worden. Meestal in de verhouding 2:1. Dit is echter geen vaste regel. Zoals het meeste dat met een airbrush heeft te maken is ook dit iets dat je moet uitzoeken door het te doen. Oefening baart inderdaad



kunst! Verven op emaille basis (enamels) kun je het beste verdunnen met het merkeigen verdunningsmiddel of met terpentine. Verven op acryl basis kun je verdunnen met (wederom) het merkeigen product, water of isopropyl alcohol.

Het mengen van de verf gebeurt het beste in een apart potje. Hiervoor kun je bijvoorbeeld een leeg kokertje van een filmrolletje gebruiken. Als beide delen goed gemengd zijn, giet je de verf in de houder van de airbrush. Voor het mengen heb ik een tandwielletje (uit zo'n oude Tamiya doos met een motortje) aan een ijzeren staafje geschoven. En dat steek ik weer in mij handboortje dat op een trafo is aangesloten.

Het gebruik

Je dient de airbrush op enige afstand van het te spuiten object te houden. Je maakt vervolgens een beweging langs het model. Begin de luchtaanvoer voor het model en stop pas als je hand het model voorbij is. Hou de airbrush daarbij in een hoek van 90 graden ten opzichte van de lengte-as van het model en beschrijf geen boog vanuit de elleboog.

Het is het beste om eerst te oefenen op een oud model. Als de verf het model raakt moet hij eigenlijk na enkele seconden al droog lijken. Dan heb je de juiste mengverhouding en spuitafstand. Het is beter in enkele dunne lagen te spuiten dan in één dikke laag. Te natte verf of een te dikke laag gaat druipen en verpest het model. Als je teveel overspray hebt verspuit te veel verf (verf te dun of teveel lucht) of hou je de airbrush te dicht bij het model.

De meeste problemen met een airbrush ontstaan door onzorgvuldig onderhoud. Daarom kun je hem het beste na elke sessie strippen en poetsen. Zo raak je ook vertrouwd met het apparaat. Pak je handboekje erbij en bekijk hoe het gedaan moet worden. Let er goed op dat je de naaldpakking en kopsluiting eruit haalt voor je de hele zaak onderdompelt in het schoonmaakmiddel van je keuze. Heb je gespoten met enamels, dan zal dit meestal thinner zijn en die kan de teflon ringen aantasten. Hierdoor sluiten de pakkingen niet goed meer en lekt er lucht weg. Haal een watje door de kop en zorg ervoor dat je ook de naaldpunt apart afpoetst.

Maskers

Een masker gebruik je om te voorkomen dat op sommige delen van je model verf komt die er niet hoort te komen. Bijvoorbeeld als je een camouflagepatroon wilt spuiten of om voorruit te beschermen.

J kunt verschillende materialen gebruiken om een masker te maken. Er bestaan verschillende soorten tape die daar speciaal voor zijn gemaakt, b.v. scotch tape en dan in een versie die licht plakt (en dus ook weer loslaat). Verder heb je frisket film. Dat zijn vellen of rollen tape dat door grafici wordt gebruikt. Nadeel van deze producten is dat ze de verf van je model kunnen trekken. Als je ze gebruikt, let er dan op dat je de basislaag enkele dagen hebt laten drogen. Vervolgens heb je vloeibaar materiaal, zoals bijvoorbeeld Humbrol Maskol. Dit spul breng je op het model aan met een penseel, laat het drogen en na het

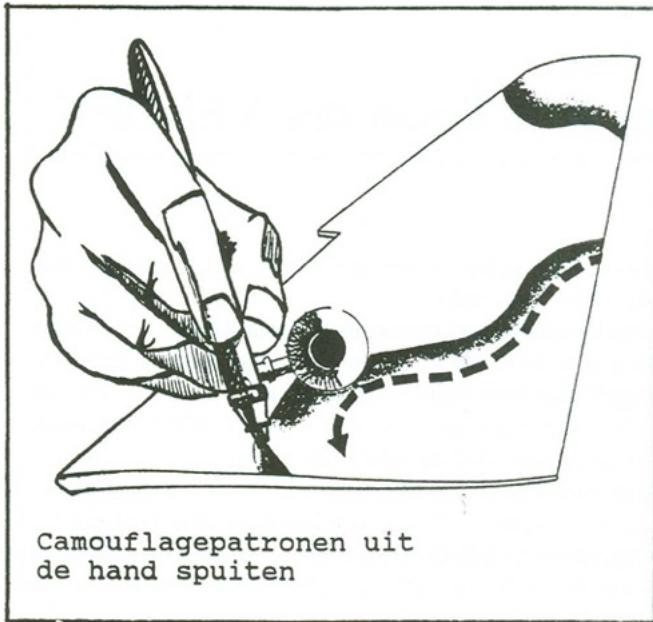


spuiten trek je het er weer af. Het is vooral geschikt voor kleine oppervlakten zoals een voorruit. Bij het verwijderen neemt het echter makkelijk matte verf mee. Je kunt het spul ook niet te lang laten zitten. Door het drogen wordt het steeds moeilijker om het eraf te trekken. Naast deze middelen kun je ook maskers maken van papier of karton.

Bij het maken en gebruiken van maskers moet je op de volgende punten letten: als je tape gebruikt, rol hem niet zomaar af om hem daarna op het model te plakken. Het beste leg je de strook op een glasplaat en snij je een nieuwe rand. Aan een rol blijven namelijk altijd vezels hangen. Wrijf de tape vervolgens goed vast op het model. Spuit altijd van de rand van het masker af. Als je tegen de rand aanspuit is het altijd mogelijk dat de luchtdruk het masker optilt en er verf onder komt. Gebruik de tape of film alleen om de rand van een vlak af te plakken. De rest van het model bescherm je met een stuk krant. Bescherm het interieur bij openstaande luiken door er een tissue in te proppen.

Zoals eerder vermeld moet de eerste laag verf volledig hebben kunnen drogen voordat je een masker gebruikt. Zodra de laag die er over spuit handdroog is, moet je de tape verwijderen. Laat je die laag te hard worden, dan kan de verf verbrokkelen als je de tape eraf treft.

Wie een camouflagepatroon op een militair voertuig wil maken, wil geen scherp afgelijnde vlakken maar vage grenzen. Hiervoor kun je het beste de eigenschappen van een airbrush gebruiken i.p.v. een masker. De truuk is gebruik maken van dunne verf, weinig lucht en weinig verf. De meeste airbrush modellen hebben ook nog verschillende naalddiktes. Gebruik de kleinste naald/spuitmond combinatie. Dit houdt in dat het wel enige tijd duurt voordat een model af is. Je spuit in dunne lijnen die een mooie overgang van vlakken opleveren. Als je de airbrush schuin op het model houdt is de onderste lijn van de streep het duidelijkst. Die gebruik je als grens. De vlakken kleur je vervolgens in. Indien er een vastgesteld patroon gemaakt moet worden, kun je de vlakken met een



potlood aftekenen. Let daarbij ook weer op de overspray. Probeer die zo gering mogelijk te houden.

Een andere mogelijkheid is het gebruik van kartonnen maskers. Je scheurt het karton in een rafelige vorm en houdt het enkele centimeters boven het model. Spuit vervolgens tegen de kartelrand en je krijgt een vorm met een verlopende rand. Op deze manier heb je echter geen volledige controle over het eindresultaat.

Luchtbronnen

De eenvoudigste en in eerste aanschaf de goedkoopste manier van luchtaanvoer is de bus met samengeperst gas. Deze levert voor zo'n 20 tot 30 minuten lucht. Om een volledig model af te werken heb je 2 à 3 bussen nodig. Al gauw dus een dure oplossing. Het probleem met spuitbussen is een onregelmatig verloop van de druk. Als de bus vol is, is de druk (te) hoog en naarmate de bus leger

raakt, wordt ook de druk lager. De oplossing voor dit probleem is de bus in een bakje met lauwwarm water te plaatsen. Ongeveer 1/3 van de bus moet in het water staan.

De volgende mogelijkheid is een cilinder met koolzuurgas. Door het gebruik van ventielen kan een gelijkmatig verloop van het gas worden bereikt. Is de cilinder leeg, dan zal je echter op stap moeten om hem te laten vullen.

De volgende stap is een compressor. De membraancompressor is de goedkoopste versie. Hierbij heb je door de werking van het membraan een pulserende luchtanvoer. Verder zijn die apparaten behoorlijk luidruchtig en bij vochtig weer komt er ook vocht met de lucht mee. Door het gebruik van een reduceerventiel en een filter kan dit probleem worden teruggebracht. Voorkomen kun je het met dit model nooit. Vandaar dan een membraancompressor voor heel fijn (grafisch) werk niet geschikt is. Voor modelbouwers is hij echter goed te gebruiken.

De duurdere compressor werkt met een electromotor en een opslagtank. Hierdoor zijn ze een stuk geluidsarmer en leveren ze een constante luchtanvoer. De tank wordt ingesteld om een bepaalde druk te kunnen leveren en pas als die druk dreigt weg te vallen slaat de motor weer aan.

Ik werk zelf met een membraancompressor, waarbij ik wel gehoorbescherming gebruik.

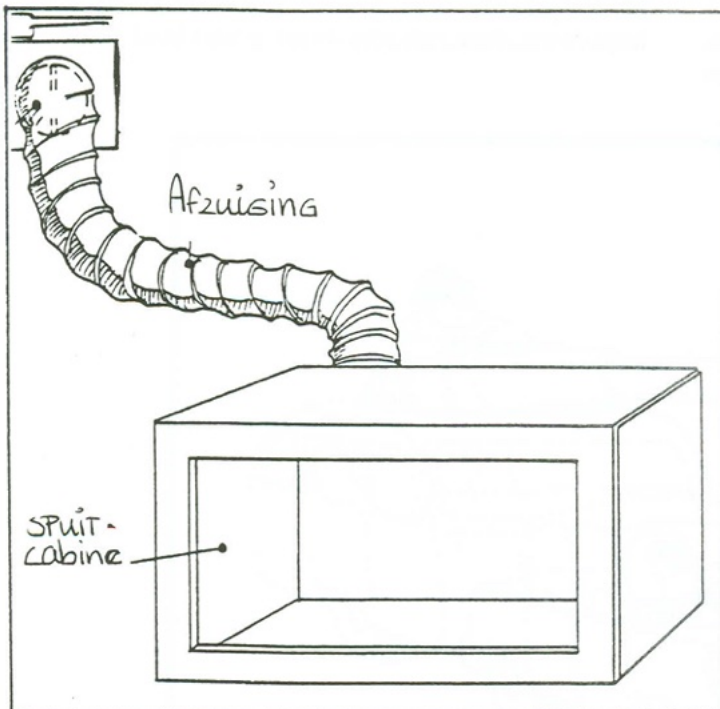
De spuitcabine

Zoals al eerder aangehaald heb je bij het gebruik van een airbrush altijd last van overspray, hoe minimaal ook. Het is daarom aan te raden met een spuitcabine te werken. En als het even kan een met een afzuiging erop. De cabine voorkomt dat de overspray ook spullen op je werkblad of het werkblad zelf meeverft. En dat is natuurlijk niet de bedoeling.

De beste vorm voor een spuitcabine is een rechthoekige kast, met aan de voorkant een grote opening om door te werken. Aan de bovenkant kan een opening komen, afgedicht met plexiglas, voor de nodige lichtinval. De binnenkant van de kast kan het beste worden bekleed met vellen wasemkapfilter, waar de verfdeeltjes in de overspray in blijven hangen. De afzuiging is een groter probleem. Dit zal ieder voor zich moeten proberen op te lossen. Zelf werk ik op zolder. Hier heb ik een oude afzuiger opgehangen die ze in de bouw gebruiken om de afzuiging van een wasemkap te versterken. Via een flexibele slang zuigt die de lucht af en door een raam naar buiten. Ondanks deze voorzorgen is het natuurlijk altijd aan te raden een mondfilter te gebruiken!

Tot zover mijn verhaal over de airbrush. Omdat ik weet dat veel mensen er problemen mee hebben roep ik hierbij nog eens iedereen op zijn ervaringen met het apparaat op papier te zetten en op te sturen. Op die manier kunnen we van elkaar leren. En daar gaat het toch om?

Theo Naus



TWENOT op het INTERNET

door BERT van der VELDEN

Via e-mail kan ik TWENOT-leden het een en ander aanbieden:

- een overzicht van alle tanks in de wereld: welk land heeft wat? In deze lijst staan naast elkaar de aantallen van 1986 en 1996. Er zijn interessante verschillen te ontdekken;
- Hanno Spoelstra heeft op een recente bijeenkomst heel wat modellen/dozen voor leuke prijsjes verkocht, maar er is nog over. Stuur me een e-mailtje en je ontvangt zijn laatste overzicht;
- een overzicht van alle in deze rubriek genoemde sites, tot en met nr. 127, in alfabetische volgorde.

Al eerder zijn de zoekmachines besproken. Een bekende Nederlandse zoekmachine is **Ilse**, die zich vooral op Nederlandse sites richt. Maar hoe kom je aan nadere nationale zoekmachines? Want die maken het zoeken in een bepaald land een stuk leuker en interessanter! Na enige tijd weg te zijn geweest is momenteel een site terug die van vele landen de nationale sites heeft verzameld (totaal ca. 100!) en die ook van daar uit zijn te vinden. Het gaan om: www.edirectory.com/

Nu verder met de sites die te maken hebben met onze pantser-hobby:

<http://users.vnet.net/tankman/> 'Brandon Keith's Home Page' met een leuke eigen foto-gallery en links naar andere sites.

<http://www.tir.com/~tankm4/> 'History in miniature', met vele fraaie foto's, w.o. een 1/35 Charioteer en eigen

foto's van echte voertuigen, waaronder verschillende Shermans, plus links.

<http://members.aol.com/code117/index.html> 'Military Models & Diorama's', met eigen diorama-foto's en links.

<http://www.bunt.com/%7Emconrad/> 'WW2 on the web', over militaire collecties en over WW2 een totaal van maar liefst 462 verschillende items.

<http://www.tir.com/~maxtrax/> 'Maxtrax' biedt modellen aan in de schaal 1:16, b.v. een Elephant voor US\$ 400!

<http://www.xs4all.nl/~cromwell/> 'Cromwell-Models', de firma die 1/76 en 1/35 modellen en conversies op de markt brengt.

<http://www.buffnet/~tonym/models.htm> 'Tony Matteliano's Scale Model Bookmarks' met verwijzingen naar ca. 200 modelbouwlinks en vele detailfoto's, b.v. maar liefst 35 stuks van de Josef Stalin 3 in Aberdeen Proving Grounds.

<http://home.earthlink.net/~wakeland/> 'Rich's Military Modelling Home Page', informatie over Mail Hobby Shops, fotoverwijzingen en model-links.

Bert van der Velden



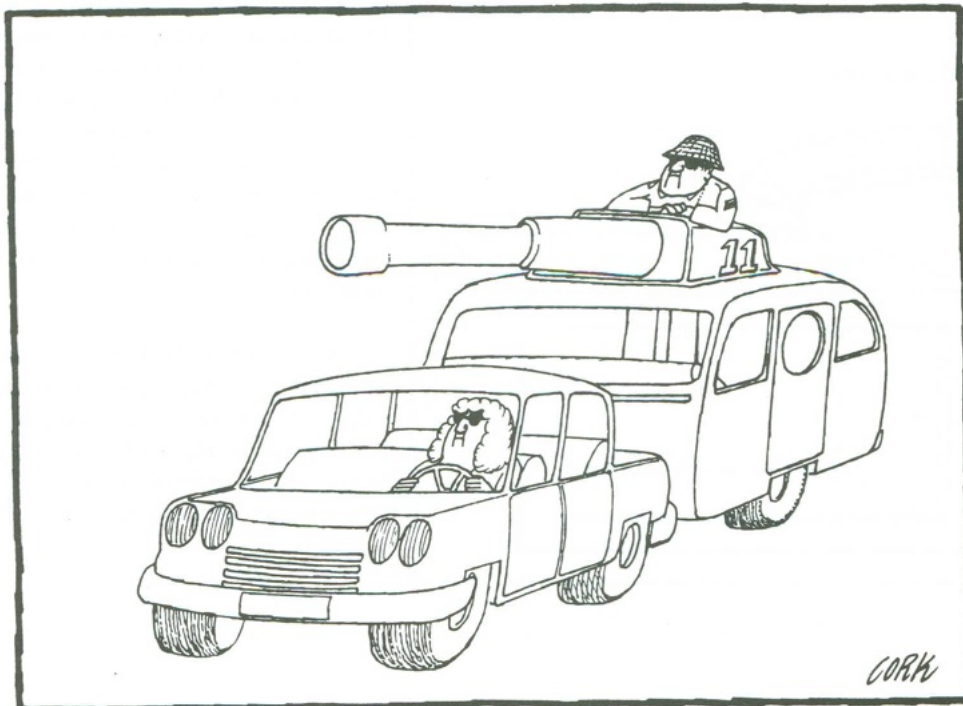
Nu verder met de sites die te maken hebben met onze pantser-hobby:

<http://users.vnet.net/tankman/> 'Brandon Keith's Home Page' met een leuke eigen foto-gallery en links naar andere sites.

<http://www.tir.com/~tankm4/> 'History in miniature', met vele fraaie foto's, w.o. een 1/35 Charioteer en eigen

Een aanvulling/correctie op het artikel van Olaf Kievit in DE TANK 125. Zijn correctie E-mail adres luidt

<http://www.chem.yale.edu/~brudvig/olaf.html>



Van : Pz.Kpfw.38(t) Naar : Munitionsversorgungs-kampfwagen Door : Han Adema

Geschiedenis.

Van alle soorten munitievoertuigen die het Duitse leger in gebruik heeft gehad, was alleen de Sd.Kfz. 252 speciaal voor dat doel ontworpen. Alle anderen waren verouderde tanks die van hun toren waren ontdaan. Zo rond 1942/43 kregen de zware tankenheden (Pz.Kpfw. IV) munitievoertuigen die waren gemaakt van de rompen van oude Pz.Kpfw's 38(t). De meeste van deze voertuigen kwamen terecht bij eenheden die aan het Oostfront vochten.

Er worden twee ombouwmogelijkheden van dit voertuig besproken, namelijk de standaard uitvoering (A) en de veldombouw (B). Uitvoering A is heel eenvoudig te bouwen, zonder de natuurgeïtrouwdheid veel geweld aan te doen. Het is dus een prima gelegenheid om eens te oefenen in het ombouwen van een model. Uitvoering B vraagt veel meer nauwkeurigheid en is dus moeilijker.

Nu moeten de plaatsen waar de materiaalkisten komen te staan worden voorbereid, d.w.z. op die plaatsen moeten de klinknagels aan de zijkant van de romp worden verwijderd. Als dat gebeurd is de onderdeel 35 goed wegwerken, speciaal aan de voorzijde van 35 (zie tek. I).

Nu moeten de plaatsen waar de materiaalkisten komen te staan worden voorbereid, d.w.z. op die plaatsen moeten de klinknagels aan de zijkant van de romp worden verwijderd. Als dat gebeurd is de onderdeel 35 goed wegwerken, speciaal aan de voorzijde van 35 (zie tek. I).

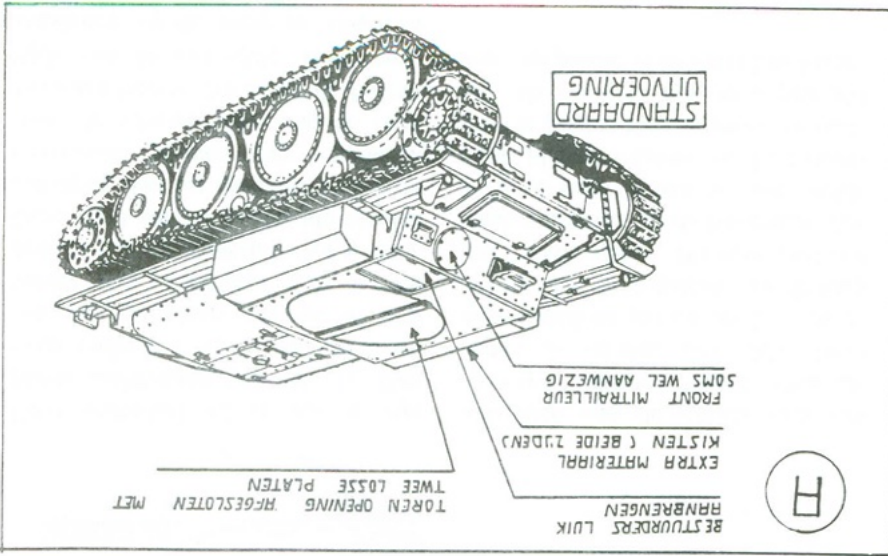
Ok werden de voertuigen zo goed mogelijk aangepast aan de weersomstandigheden aan het Oostfront. Zo ontstonden meerdere uitvoeringen van hetzelfde type voertuig. Twee van deze uitvoeringen worden in de volgende ombouwbeschrijving behandeld.

Nodig voor de ombouw.

Een bouwdoos van een Panzerkampfwagen 38(t) van Italeri (doos nr. 212), schuifmaat, blokzaag, baby-zaagje of figuurzaagje, X-Acto mes-je, steekpasser, schuurpapier (zeer fijn), vijltjes (diverse modellen), putty, verstekbakje van X-Acto, plaatje doorzichtig plastic 0,5 mm, plastic plaat in verschillende dikten (Evergreen)

De ombouw.

Het Italeri model van de 38(t) is helaas niet bepaald een toonbeeld



Hierna komt het stripje bovenop onderdeel 35 aan de beurt (A8). Dit stripje moet precies even breed en lang zijn als de bovenzijde van 35. Eventuele naden tussen onderdeel A8 en 35 wegwerken met putty.

Nu het bestuurdersluik, de onderdelen A9, A10 en A11. De delen A9 en A10 spreken voor zich, deel A9 moet precies aansluiten op de achterzijde van onderdeel 35 en aan de linkerzijde de gelijk lopen met de binnenzijde van de romp. Onderdeel A10 wordt precies recht achter onderdeel A9 gemonteerd en loopt ook gelijk met de binnenzijde van de romp. Onderdeel A11 bestaat uit slater's staat en moet zelf op maat worden gemaakt, daar dat afhankelijk is van de precisie waarmee u de onderdelen A9 en A10 hebt gemaakt. De afstand van A11 t.o.v. A9 en A10 bedraagt ± 1/2 mm.

Nu nog twee kleine stukjes slater's staat op onderdeel A9 en tegen de plastic strip A8 monteren en de scharnieren zijn klaar (zie tek. I).

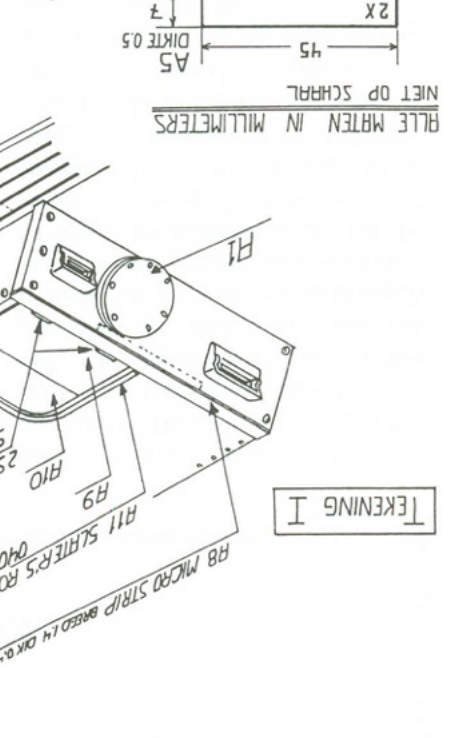
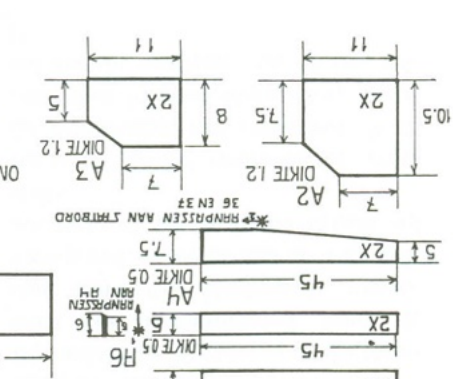
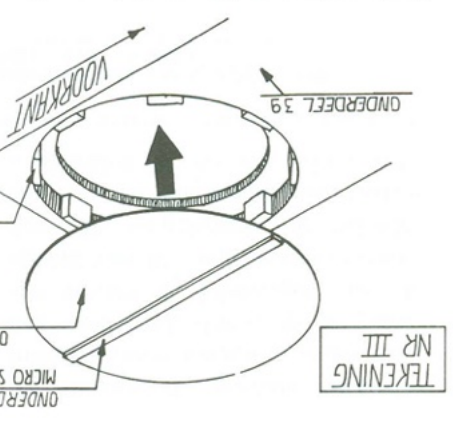
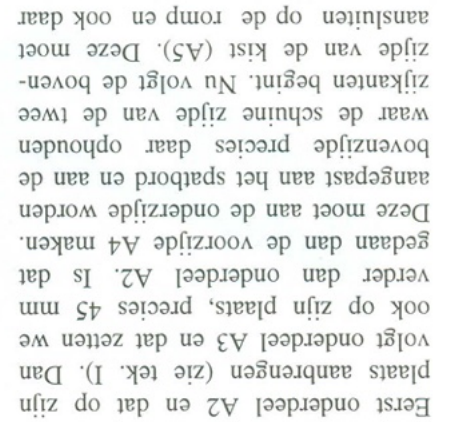
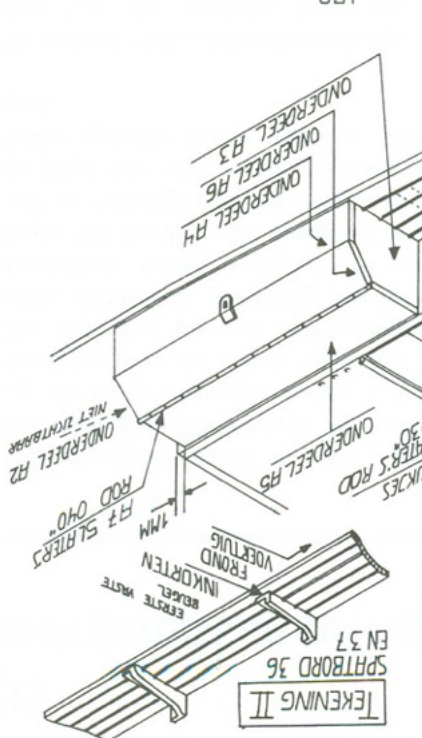
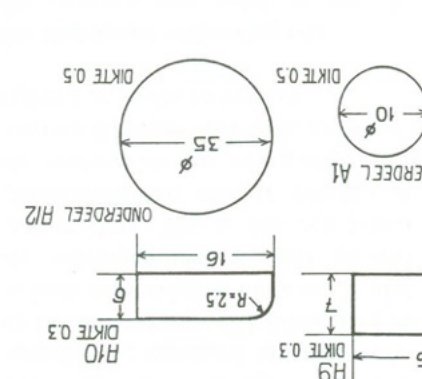
Nu nog te torenopening arflichten en de ombouw is voltooid. Het arflichten gaat als volgt: maak onderdeel A12. Dit doen we door middel van een steekpasser die we zonder veel druk uit te oefenen rondtraaien op een plastic plaatje. Zodra er een redelijke inkerving is ontstaan (ongeveer 1/3 van de dikte van het plastic), breken we d.m.v. buigen de cirkel uit de plaat. Daarna is het een kwestie van de rand afwerken en klaar is onderdeel A12. In werkelijkheid waren het twee lossen halfcirkelvormige meta-len platen, die met klemmen aan de binnenzijde van de romp konden worden vastgemaakt. Dit geven we hier aan door de overslag van deze twee platen, t.w. onderdeel A13, precies in het midden van A12 te lijmen. Dit werkt meteen de passer- punt in het midden van A12 weg.

Nu het probleem om een plaat die slechts 1 mm groter is dan het gat dat hij moet afsluiten, zonder zichtbare lijn aan de buitenzijde van de plaat aan te brengen (zie tek. III).

We lossen dit als volgt op: we plaatsen aan de binnenzijde van de torenopening diverse plastic plaatjes die met hun bovenzijde precies gelijk zijn aan de bovenzijde van de romp.

Erst onderdeel A2 en dat op zijn plaats aanbrengen (zie tek. I). Dan volgt onderdeel A3 en dat zetten we ook op zijn plaats, precies 45 mm verder dan onderdeel A2. Is dat gedaan dan de voorzijde worden aangepast aan het spatbord en aan de bovenzijde precies daar ophouden waar de schuine zijde van de twee zijkanten begint. Nu volgt de bovenzijde van de kist (A5). Deze moet aansluiten op de romp en ook daar

ophouden waar de schuine zijde van de twee zijkanten begint. Dan als laatste de schuine klep (A6). Deze moet naadloos passen op de voorzijde van A4, dus de zijkanten van de klep iets schuin maken. Hij moet met een naad aansluiten op de bovenkant A5. In deze naad lijmen we een stukje rond plastic (Slater's of Evergreen) dat het pianoscharnier moet voorstellen. Als ten slotte het slot is gemaakt van dun plastic is de extra kist klaar.



TEKENING I

TEKENING II

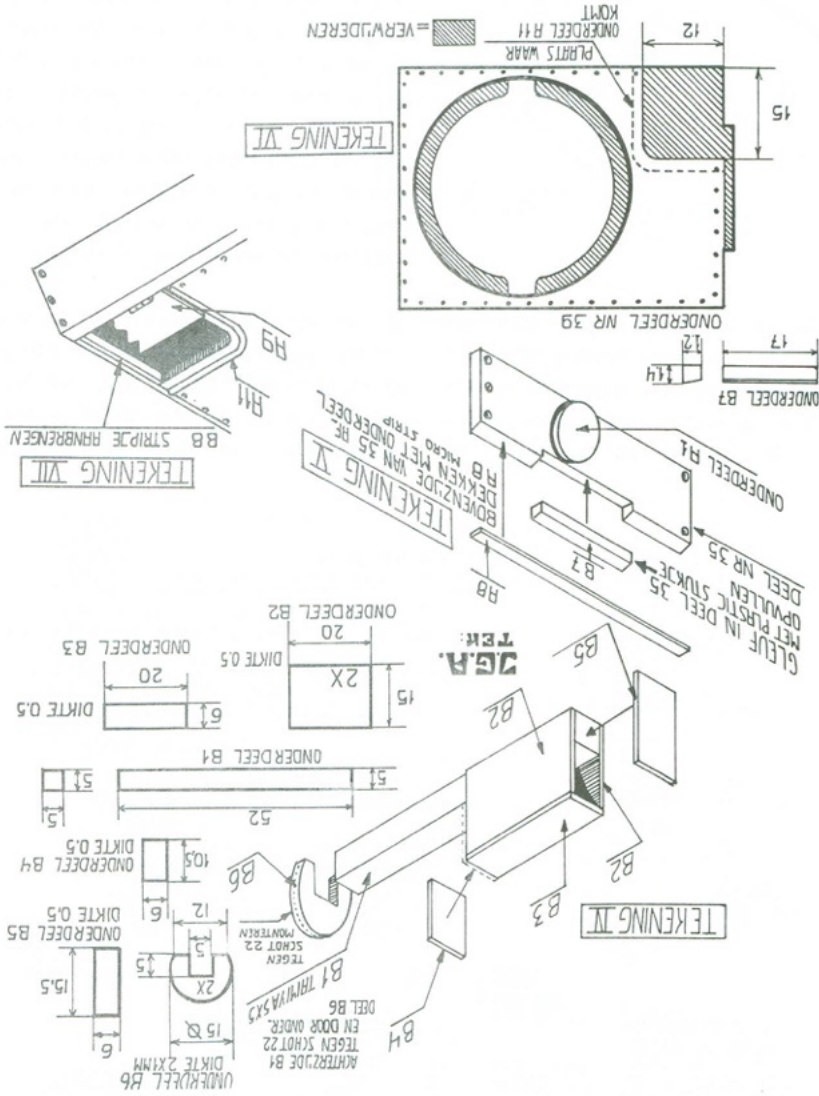
TEKENING III

TEKENING III

TEKENING III

Het maken van de ruiten is een heel precies werkje, dat waarschuwendelijk niet zonder problemen zal verlopen, maar, de aanhouder wint!

We maken eerst onderdeel B9. Dit heeft precies dezelfde breedte als het voertuig en alle hoeken van B9 moeten haaks zijn. Hierna worden de onderdelen B10 gemaakt (4x) en deze worden met twee stuks tegelijk op de voor- en achterzijde van B9



A5, A6 en A7).
 Stap 3: de delen 54, 55, 56, 57, 58 en 59 zijn niet meer nodig, de rest kan gewoon worden gebouwd.
 Stap 4: is in zijn geheel niet meer nodig, maar de toren is nog wel bruikbaar (zie de tip aan het einde van dit artikel).
 Stap 5: de delen 78 en 79 zijn niet meer nodig, de rest kan normaal gebouwd worden.
 Nu komt het laatste gedeelte van de ombouw, te weten de ruiten en het dak.

Nu moet het luikdeksel A9 worden gemaakt plus de waterkering A11 en de twee scharnieren op het deksel A9; zie hiervoor de beschrijving van de standaard ombouw. De beide spatborden 36 en 37 volgens tekening II van de standaard ombouw veranderen. Hetzelfde geldt voor de twee extra materiaalkasten, deze zijn ook gelijk aan die van de standaard ombouw (onderdelen A2, A3, A4,

Stap 2: niet nodig zijn de onderdelen 28, 33, 34, 40, 41 en 42. De onderdelen 35 en 39 moeten worden veranderd, zie tekening V, VI en VI. Bij onderdeel 35 moet de geschnitspoort worden afgedicht, zie hiervoor de beschrijving van de standaard ombouwing. Hetzelfde geldt voor de bouw en onderdeel A1. Tevens moet de gleuf aan de bovenzijde van 35 worden dichtgemaakt; dat doen we met behulp van de onderdelen B7 en

Kfz.252.
 behalve in enkele tanks en in de Sd. wordt altijd horizontaal vervoerd, ook houten kisten gebruikt). Munitie en houders van vier stuks, er werden drie granaten in meta-stuks, 7,5 en 5 cm granaten in drie granaten in rieten houders van drie ronde kokers of houders (8,8 cm munitie in verpakking kan zijn, dus opgestapeld. Let erop dat dit alleen torenopening enige munitie worden Ok kan er in het gedeelte onder de B5 en B6.
 IV en de onderdelen B1, B2, B3, B4, tuig in de lengterichting, zie tekening precies in het midden van het voertuig van de cardanas. Deze loopt we doen is het aanbrengen van de bijna niet zichtbaar is. Het enige dat interieur doen we niet veel, daar het deel 19 dat niet nodig is. Aan het bouwen, met uitzondering van onderdeel 1: geheel volgens tekening van Italië:

Ok hier volgen we de werktekening **De veldombouw (Oostrom) (B).**

ombouw van dit voertuig.
 merken, maar nu komt eerst de veld-Schilderinstrucies en Tactische ken-Zie verder nog de hoofdstukken

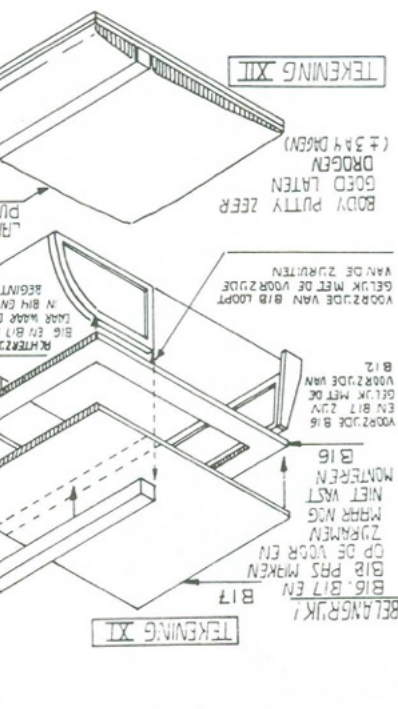
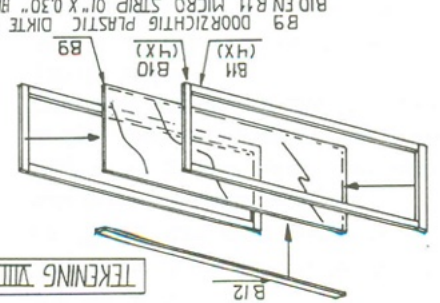
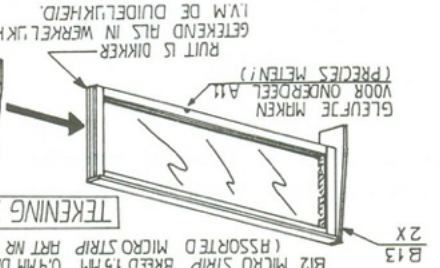
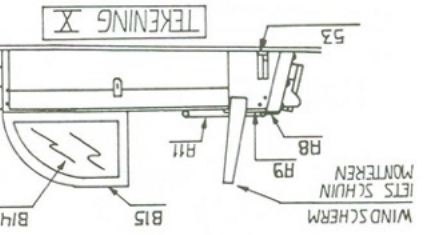
buwen.
 niet meer nodig, de rest normaal af-Stap 5: de onderdelen 78 en 79 zijn dit artikel.
 bruikbaar, zie de tip aan het eind van geworden, de toren is echter nog wel Stap 4: is in zijn geheel overbodig worden niet gebruikt, de rest normaal Stap 3: de onderdelen 54 t/m 59 en 5.
 uitvoering klaar. Verder nog stap 3, 4 Hiermee is de ombouw tot standaard voertuig.
 slag A13 in de lengterichting van het zo de plaat A12 vast, met de over-Hierop brengen we lijm aan en zetten

De voortruit is nu klaar, op het gleuf-
je voor onderdeel A11 na. De plaats
waar dit gleufje moet komen moet
heel goed worden opgemeten (zie

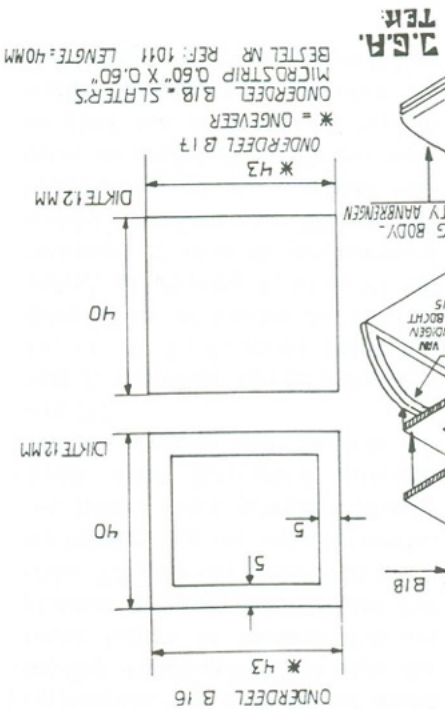
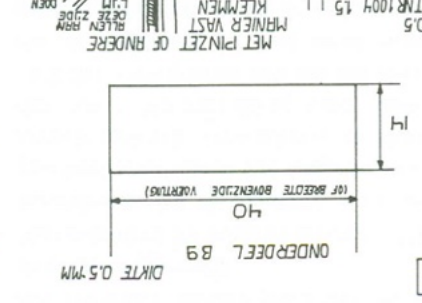
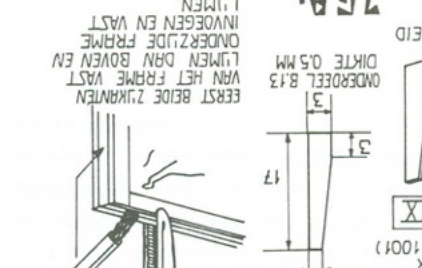
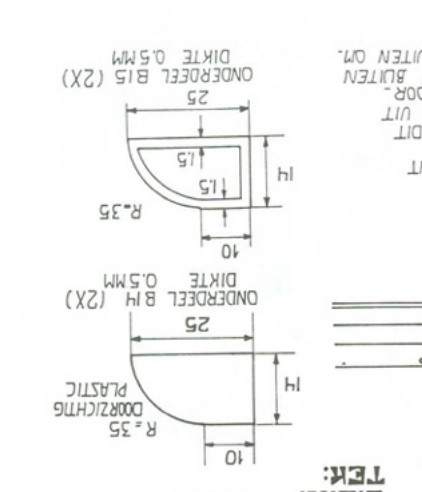
De voortruit is nu klaar, op het gleuf-
je voor onderdeel A11 na. De plaats
waar dit gleufje moet komen moet
heel goed worden opgemeten (zie
zich (zie tek. IX).
De onderdelen B13 spreken voor
voorzijde 0,4 mm uit (zie tek. IX).
1 1/2 mm dik is, steekt hij aan de
strips 1,1 mm dik is en de strip B12
VIII en IX). Daar de ruit + twee
op de achterzijde van de ruit (zie tel.
achterzijde is gelijk aan de strip B10
heeft dezelfde lengte als B9 en de
B12 wordt als volgt aangebracht: hij
schreven bij B10.

op dezelfde wijze bevestigen als be-
sen beide onderdelen B10 en daarna
len B11 (4x) precies pas maken tus-
Is alles goed droog, dan de onderde-
de ruit.
bracht, dit voorkomt lijmlekken op
alleen aan de zijkant van B9 aange-
(zie tek. VIII en IX). De lijm wordt
precies gelijk met de zijkant van B9
gelijmd. Ze lopen met hun zijkant

- (1) MAAK B14
- (2) LEG B14 OP EEN GROTERE PLASTIC
- (3) TEKEN DE BUITEN OMTREK VAN B14 OP DIT
- (4) TEKEN DE BINNEN OMTREK VAN B15 OP DIT
- (5) LEG B14 ER MEER OP EN SNUJ HEEL VOOR
- (6) SCHUUR B15 EN B14 GELUK



tek. IX). Nu de voortruit op zijn
plaats aanbrengen, hiervoor moeten
aan de zijkanten van de romp twee
klimknagelkoppelen worden verwijderd.
De achterzijde van B13 moet tegen



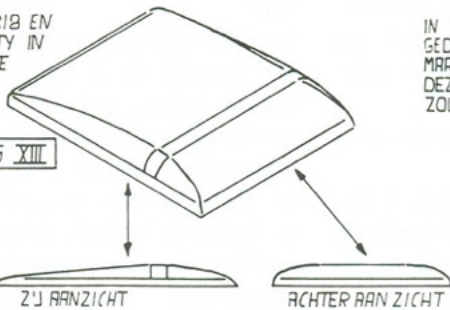
De achterzijde van B13 moet tegen
klimknagelkoppelen worden verwijderd.
aan de zijkanten van de romp twee
klimknagelkoppelen worden verwijderd.
De achterzijde van B13 moet tegen

Ja, dat dak had ik zwaar onderschat,
het was minder simpel dan ik had
gedacht. Ik heb de volgende oplos-
sing gevonden: eerst maken we de
onderdelen B16, B17 en B18. B16
wordt uitgesneden i.v.m. het gewicht,
B17 wordt op B16 gelijmd. B16 en
B17 moeten aan bepaalde voorwaar-
den voldoen v.w.b. hun lengte, zie
hiervoor de tekst bij tek. XI. Als
alles pas is volgens tekening XI dan
met een palemes de putty aanbre-
ngen volgens tekening XII, eventueel
in meerdere lagen. Als de putty in
een grove vorm in model staat, dan
met een kwastje vloeibare lijm er op
aanbrengen (niet te veel), de putty
krijgt dan later bij het schuren een
gladder oppervlak. Is dit gedaan, dan
alles enkele dagen laten drogen. Dan
zijanten en daarna de voor- en
achterkant (zie tek. XIII). Een en

Ja, dat dak had ik zwaar onderschat,
het was minder simpel dan ik had
gedacht. Ik heb de volgende oplos-
sing gevonden: eerst maken we de
onderdelen B16, B17 en B18. B16
wordt uitgesneden i.v.m. het gewicht,
B17 wordt op B16 gelijmd. B16 en
B17 moeten aan bepaalde voorwaar-
den voldoen v.w.b. hun lengte, zie
hiervoor de tekst bij tek. XI. Als
alles pas is volgens tekening XI dan
met een palemes de putty aanbre-
ngen volgens tekening XII, eventueel
in meerdere lagen. Als de putty in
een grove vorm in model staat, dan
met een kwastje vloeibare lijm er op
aanbrengen (niet te veel), de putty
krijgt dan later bij het schuren een
gladder oppervlak. Is dit gedaan, dan
alles enkele dagen laten drogen. Dan
zijanten en daarna de voor- en
achterkant (zie tek. XIII). Een en

B16, B17, B18 EN BODY PUTTY IN HET JUISTE MODEL SCHUREN

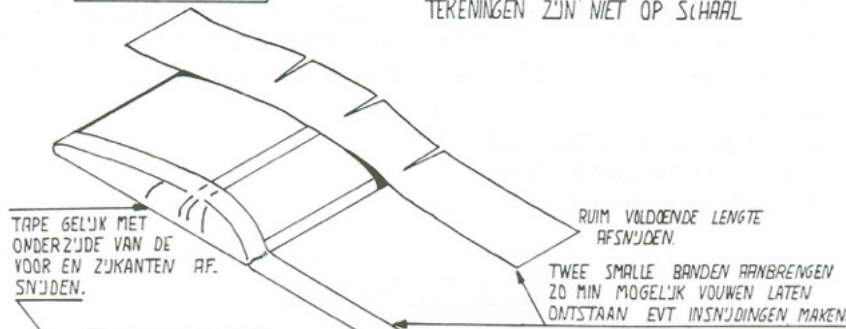
TEKENING XIII



IN WERKELIJKHEID WERD HET DAK GEDRAGEN DOOR EEN BUIZEN FRAME MAAR DAT IS NIET TE MAKEN OP DEZE SCHAAL IN PLASTIC. HET ZOU VEEL TE ZWAK ZIJN.

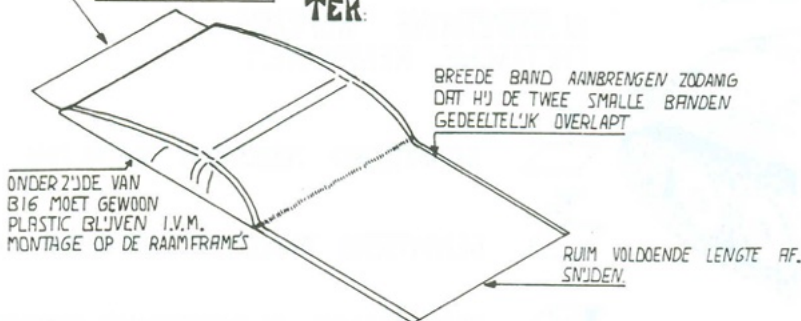
TEKENING XIV

ALLE MATEN IN MILLIMETERS TEKENINGEN ZIJN NIET OP SCHAAL

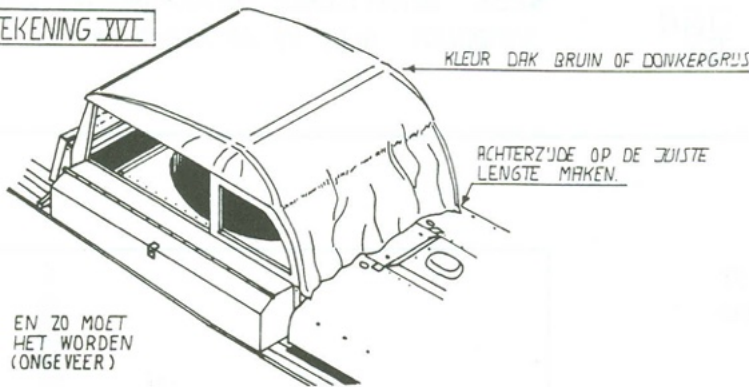


TEKENING XV

JBA TEK.



TEKENING XVI



ander hoeft niet spiegelglad te zijn daar dit gedeelte slechts dient als ondergrond voor de eigenlijke dakbedekking. De bovenzijde wordt nu geschilderd in een matte kleur, deze is als hechtlaag bedoeld voor de dakbedekking. En die dakbedekking is gemaakt van schildersafplakband. Dit is een crèmekleurig papierband dat wordt gebruikt om ramen af te plakken om te voorkomen dat er verf op komt. Het is in verschillende breedten te koop in verfwinkels. De volgende merken zijn geschikt:

Scotch Pressure Sensitive Tape, Tessa band en François Verlinden gebruikt 3m Micropore Surgical Tape nr. 1530. Ik heb Tessa band gebruikt van 2,5 en 4 cm breedte.

Nu als volgt te werk gaan: snij twee smalle stroken (2,5 cm) van ruim voldoende lengte af op een glazen plaat. Breng deze stroken aan volgens tekening XIV, zodanig dat er zo min mogelijk vouwen ontstaan, dus hier en daar een insnijding maken. Op de plaats van de insnijding wat vloeibare lijm aanbrengen i.v.m. de

versteving. Daarna over de twee smalle stroken een brede strook aanbrengen, zodanig dat het de twee gedeeltelijk overlapt (zie tek. XV). De tapes mogen niet tegen de onderzijde van B16 worden geplakt, deze moet gewoon plastic blijven i.v.m. de bevestiging aan de raamframes. De tapes moeten aan de achterzijde voldoende lengte houden.

Breng nu het dak aan op de raamframes en werk de tapes aan de achterzijde op de juiste lengte af. De achterzijde moet zo lang zijn dat hij op het motordeksel 24 hangt (zie tek. XVI). De kleur van het dak was vermoedelijk bruin of donkergrijs.

Zo, hiermee is de ombouw klaar. Ik hoop dat u er net zoveel plezier aan hebt beleefd als ik. Succes!

Schilderinstrucities.

Deze zijn eenvoudig. Je kunt er alle kanten mee op omdat er bijna geen documentatie is over hoe die voertuigen precies waren geschilderd. Wel is het zo dat deze zogenoemde Panzerversorgungstruppen (en in het bijzonder de Nachschub Abteilung) zeer nauw verbonden waren met de panzer-eenheden. Ze opereerden namelijk in het zelfde gebied en terreintype als de panzer-eenheden en dus moesten ze ook op dezelfde manier gecamoufleerd zijn. Daar deze munitievoertuigen vanaf 1942/'43 tot het einde van de oorlog in gebruik waren, is elke aan het Oostfront gebruikte camouflage dus mogelijk.

Bij de uitvoering B heeft het autodak duidelijk een donkere kleur, mogelijk mat bruin of panzer-grijs. De bemanning behoorde niet tot de panzertroepen en ze droegen dus ook niet de zwarte kleding van deze eenheden. Ze waren meestal gekleed in Wehrmacht grijsgroen en hun epauletten waren lichtblauw afgebiesd (Waffen farbe Nachschubtruppe).

Tactische tekens en identiteitskruizen.

Over het algemeen hadden deze voertuigen geen identiteitskruizen omdat ze niet in de directe frontlinie kwamen. Tactische tekens waren wel aanwezig. Er komen er drie in aanmerking en die staan afgebeeld bij de tekening van uitvoering B.

Ik heb echter alleen van het teken van de gepantserde bevoorradingscompagnie een bewijs gevonden dat het daadwerkelijk op een munitievoertuig is gebruikt. De andere twee kunnen qua organisatie ook juist zijn, maar of ze ook echt gebruikt zijn is niet met zekerheid vast te stellen.

De plaats van het tactische teken was aan de voorzijde rechts, boven de kijklseuf en aan de achterzijde ook rechts, maar onder de uitlaatpijp.

Gebruikte literatuur.

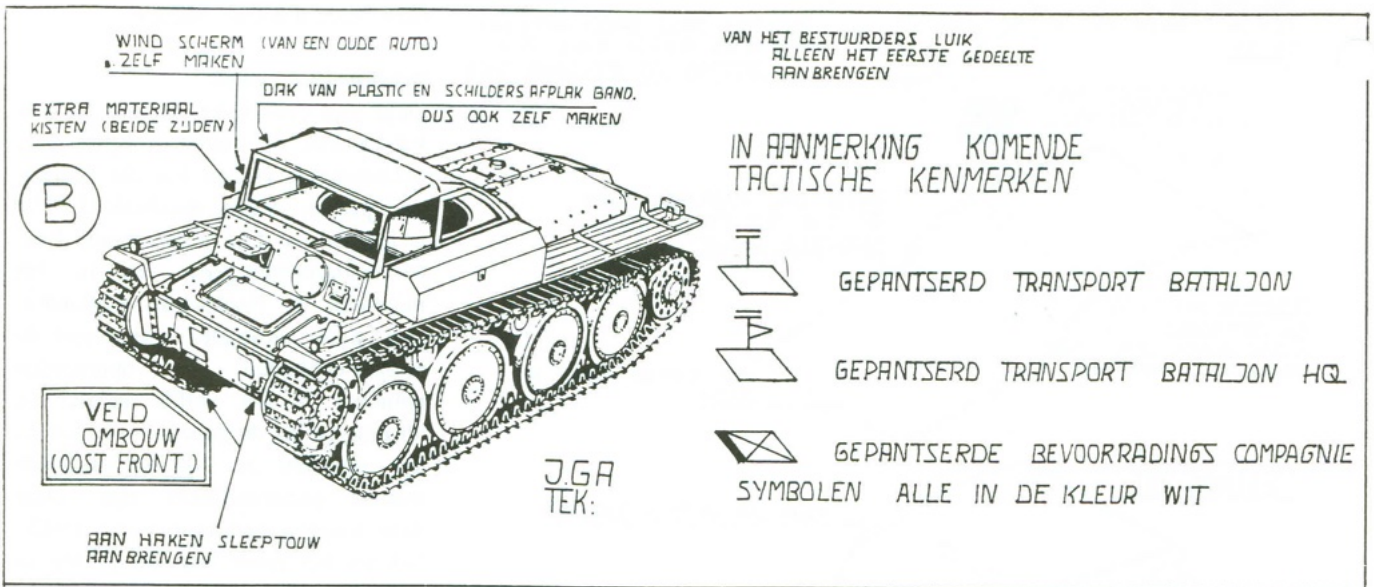
1 Pz.Kpfw.38(t) in action (nr. 19 Armor serie). 3 zw/w foto's, een lijntekening + tekst. De tekst is niet geheel juist en heeft voor een

- deel betrekking op het munitievoertuig van de Grille (15 cm sIG33 Sfl op Pz.Kpfw.38(t) Ausf. H, M (Sd.Kfz.138/1)
- 2 Modell Magazin Foto Archiv nr. 8 (1 zw/w foto op blz. 40)
 - 3 Panzerkampfwagen German Combat Tanks 1933-1945, Ellis/Doyle (1 zw/w foto + tekst, blz. 63 en 65).
 - 4 Die Panzerkampfwagen 35(t) und 38(t) und ihre Abarten. Band 11 der Reihe Militärfahrzeuge, door Walter J. Spielberger (4 zw/w foto's + lijntekening + tekst, blz. 248/249)
 - 5 Encyclopedia of German tanks of WW2, Doyle/Chamberlaine & Jentz. (1 zw/w foto + tekst blz. 52)

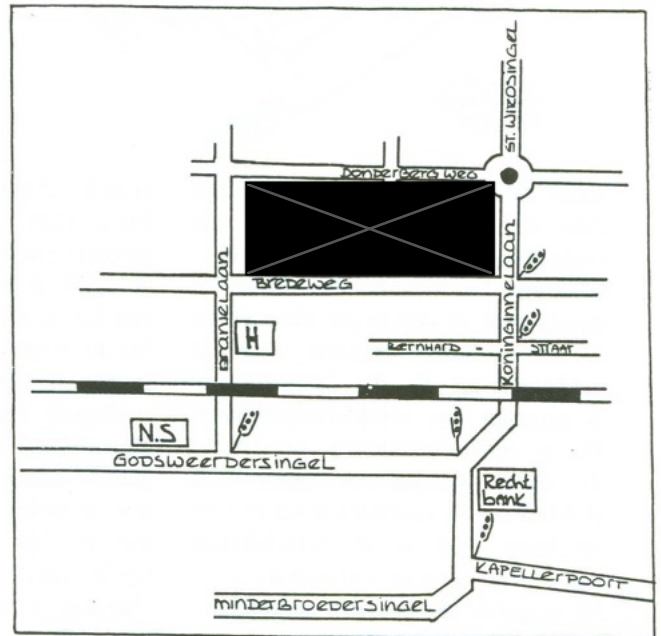
Tip:

De gevechtstoren van deze tank hoeft niet onbenut in de reserve-opslag te blijven liggen, maar is bijvoorbeeld heel goed te gebruiken als gevechtstoren op een bunker.

In 'Pz.Kpfw.38(t) in action', nr. 19 in Squadron Signals Armor Serie is op blz. 19 een foto van zo'n bunker opgenomen. Deze kleine fortjes waren van het type 'Tobruk', ook wel 'Offener Ringstand' genoemd. François Verlinden heeft destijds zo'n bunker uitgegeven, deze moet hier en daar wel iets worden aangepast.



Zo rijdt u naar de [redacted] in Roermond, waar op 13 september a.s. de regio-middag van Regio Zuid-Oost plaatsvindt.



REGLEMENT MODELBOUWWEDSTRIJDEN

1. Wedstrijden in groter verband worden uitsluitend door het bestuur georganiseerd en uit de verenigingskas bekostigd.
2. Elk jaar schrijft het bestuur een modelbouwwedstrijd uit. Deze wedstrijd vindt plaats op een landelijke bijeenkomst en wordt tevoren in het verenigingsblad aangekondigd.
3. Bij deze wedstrijd worden de volgende categorieën onderscheiden:
 - A. grootschalige modellen (groter dan 1:72)
 - B. kleinschalige modellen (1:72 en kleiner)
 - C. grootschalige diorama's (groter dan 1:72)
 - D. kleinschalige diorama's (1:72 en kleiner)
 - E. jeugdleden, modellen en diorama's, alle schalen
4. Voor deze categorieën stelt het bestuur de volgende prijzen beschikbaar:
 - A t/m D: elk een eerste en een tweede prijs
 - E een eerste, tweede en derde prijsTevens is er een wisselbeker beschikbaar voor de inzending welke door de jurerende leden als 'allerbste' wordt aangeduid. Deze wisselbeker mag door de winnaar gedurende één jaar worden behouden. Wanneer de wisselbeker door één en dezelfde persoon drie keer achtereen of in totaal vijf keer is gewonnen, mag deze persoon de wisselbeker behouden en stelt het bestuur een nieuwe wisselbeker beschikbaar.
5. Elke deelnemer mag per categorie ten hoogste drie werkstukken inleveren. Voor ieder werkstuk dient een wedstrijdformulier te worden bijgevoegd, dat door de deelnemer wordt ingevuld en bij het betreffende werkstuk wordt neergelegd.

Wedstrijdformulieren zijn op de dag van de wedstrijd aan de bestuurstafel gratis verkrijgbaar. Bij het innemen van de wedstrijdformulieren voorziet het bestuur de inzending van een wedstrijdnummer.
6. Iedere deelnemer kan per categorie slechts één prijs toegekend krijgen.
7. De jurering van de ingezonden modellen/werkstukken geschiedt door alle op de betreffende bijeenkomst aanwezige leden door middel van een jureringsformulier. Deze formulieren zijn eveneens op de dag van de wedstrijd aan de bestuurstafel te verkrijgen. Elk jurerend lid mag slechts één jureringsformulier invullen en dient dit na invulling aan de bestuurstafel af te geven.
8. Het bestuur is bevoegd om bij het staken der stemmen of bij onvoorziene omstandigheden naar eigen inzicht te handelen bij het aanwijzen van een winnaar.
9. Over de uitslag van een wedstrijd is geen discussie of correspondentie mogelijk.
10. Wanneer blijkt dat een deelnemer naar het oordeel van het bestuur op onrechtmatige wijze een prijs toegekend heeft gekregen, kan diskwalificatie achteraf worden uitgesproken. In een dergelijk geval is het betreffende lid verplicht de gewonnen prijs onverwijld terug te geven aan het bestuur. Tevens is het betreffende lid voor de daarop volgende wedstrijd van deelneming uitgesloten.
11. Waar in dit reglement wordt gesproken over modellen, worden daaronder verstaan:
 - A. Bouwdoosmodellen: dit zijn modellen zoals deze uit een bestaande bouwdoos worden gebouwd, waaraan wel extra details mogen zijn toegevoegd, doch waarbij het eindresultaat dezelfde versie is als de oorspronkelijke doos.
 - B. Conversies: dit zijn oorspronkelijke bouwdoosmodellen die door toevoeging en/of verbouwing zijn gewijzigd in een andere vorm dan die welke uit de oorspronkelijke bouwdoos kan worden gebouwd.
 - C. Scratch-build: dit zijn modellen die voornamelijk geheel zelf zijn gefabriceerd met behulp van zelf vervaardigde onderdelen, al of niet aangevuld met lossen bouwdoosonderdelen.
 - D. Vacuüm-formed: dit zijn modellen die voor het overgrote deel bestaan uit onderdelen van door vacuüm of perslucht gevormde plastic plaat.
12. Onder diorama's worden verstaan modellen met omgeving, waarbij naast het gebruik van een model en figuren uit een bouwdoos, ook andere figuren, dieren, voertuigen en voorwerpen zijn gebruikt. Een en ander gerangschikt tot een bepaald tafereel, vervaardigd met behulp van scenery-materiaal.
13. De voor deelname ingeleverde werkstukken dienen alle militaire voertuigen in de ruimste zin des woords voor te stellen, geschat hieronder mede begrepen. Modellen van uitsluitend figuren, al of niet in uniform, zijn van deelname uitgesloten.

DE LANCIER MODELBOUW

Herenstraat 74
2802 KJ GOUDA
HOLLAND
Telefoon: 0182-528185
Fax: 0182-584290

Specialists in military
models, books and
figures

TAMIYA

35211 JS3 Stalin Russian heavy tank.....f	79,00
35213 Kübelwagen type 82.....f	29,95
35214 Russian army tank crew at rest (WOII).....f	15,95
35215 PzKpfw III Ausf. L.....f	69,95

Herproducties:

35070 US M3A2 personnel carrier halftrack.....f	39,95
35081 US M16 halftrack met vierlking .50Cal.....f	39,95
35083 US M21 halftrack mortar carrier.....f	39,95

ACADEMY

1375 US M18 Hellcat tank destroyer met interieur....f	56,50
---	-------

CONCORD

7006 Panther tank.....f	24,50
7007 Armour of the Vietnam War (Allied forces).....f	24,50
7008 Tank battles of the Middle East Wars (1948/73).f	24,50
7010 The PzKpfw III at war.....f	24,50
7012 Stalins heavy tanks 1941-45.....f	24,50

SQUADRON SIGNAL

2035 DUKW in action.....f	19,50
---------------------------	-------

DRAGON MODELS

3529 M51 Ischerman.....f	67,50
9042 DAK Kübelwagen with officers (Bego model).....f	54,00
9044 DAK PzKpfw IV Ausf. Fl.....f	67,50
6065 German Cossack cavalry.....f	15,95
6067 13th Mountain Division 'Handschar'.....f	15,95

MAGAZINES

Warriors Catalogus.....f	16,50
Battle Colours diorama magazine by Custom Dioramics..f	26,50
Steel Masters No. 21 en 22 per stuk.....f	17,50
Verlinden magazine Volume 8 no. 2.....f	18,50

PRECISION MODELS

15001 Kettenkradrad op 120mm schaal.....f	247,50
---	--------