



TWENOT



**TWEEDE
NEDERLANDSE
ORGANISATIE VAN
TANKHOBBYISTEN**

DE TANK



Juni 2006

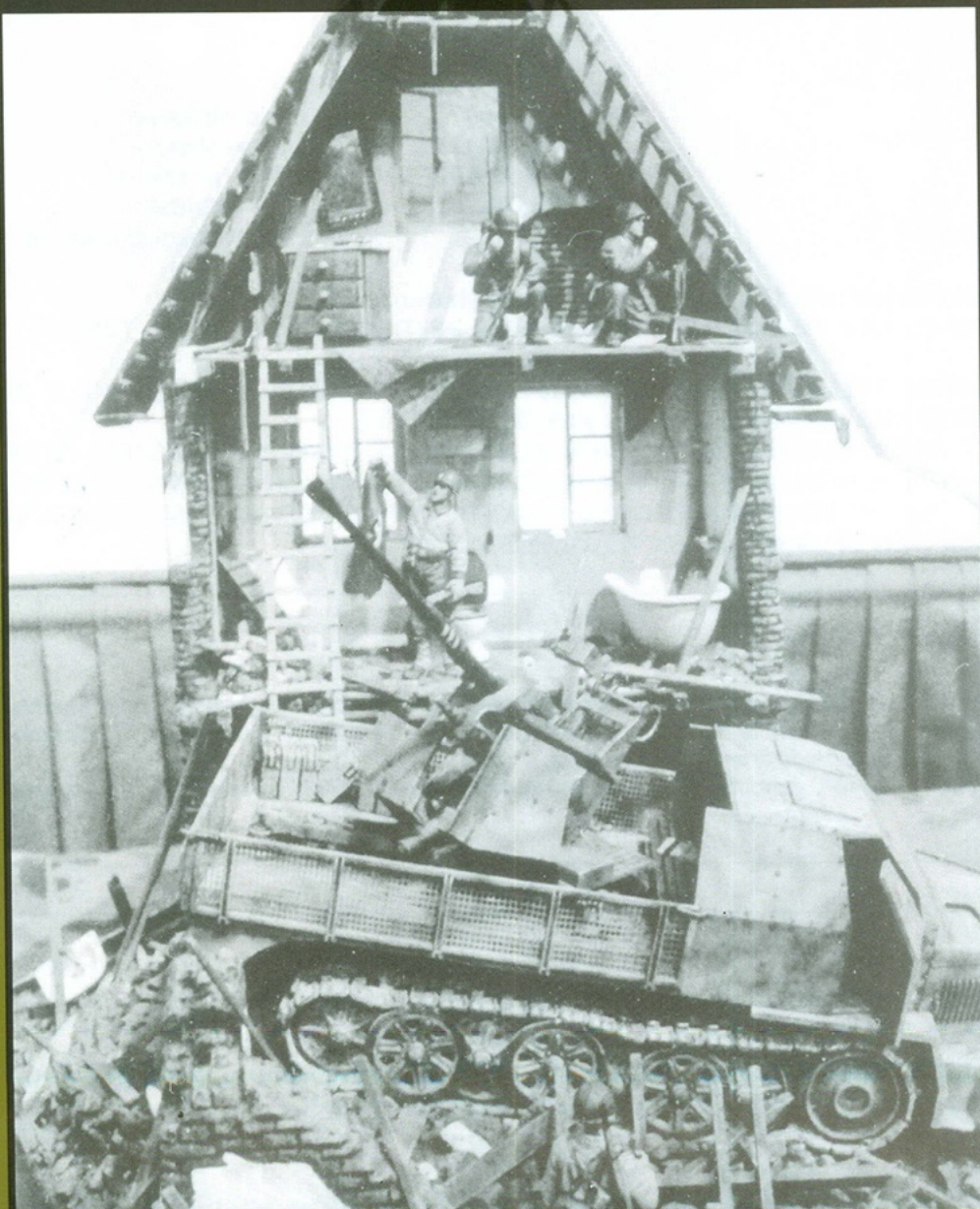
In dit nummer o.a.:

**Marmon-Herrington
pantserwagen**

GMC Toolset (6)

Jeep MT-TUG

FTF trekker FD-8.8.20DI



DE TANK

TWEede Nederlandse Organisatie van Tankhobbyisten.

DE TANK is een tweemaandelijks uitgave van de vereniging TWENOT. Zij wordt aan alle leden gratis toegezonden. In de rubriek VRAAG & AANBOD kunnen leden niet-commerciële advertenties plaatsen. Copy voor DE TANK moet uiterlijk de vijftiende van iedere oneven maand bij de redactie zijn. Bij aanlevering van copy op discette of per email: Word 6.0


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

BESTUUR:

Voorzitter

Marc van Etten, 

Vice-voorzitter

Marcel von Hobe, 


Secretaris + speciale activiteiten

Marc Tempels, 

Penningmeester

Kees Blijleven, 

Website


Rob Plas, 

Lid

Jan Willem Stokkers, 

REGIOCOÖRDINATOREN

Noordwest Nederland:

Jan van Veen, 


Noordoost Nederland:

Wim Oldekamp, 

Midden Nederland:

Peter Vierhout, 

Zuidwest Nederland:

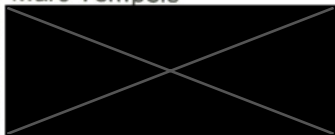
Bert Lindeboom, 

Zuidoost Nederland:

Vacant

SECRETARIAAT

Marc Tempels



REDACTIE

Jan van Veen



Kees Blijleven



LIDMAATSCHAP per kalenderjaar: t/m 18 jr € 11,50; > 18 jr € 14,-; buitenland € 20,50
Betaling op postbank 3026112 t.n.v. TWENOT, Heiloo (IBAN: NL23 PSTB 0003026112 BIC: PSTBNL21)

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN VAN ARTIKELEN EN/OF AFBEELDINGEN IS TOEGESTAAN NA (SCHRIFTELIJKE) TOESTEMMING VAN DE REDACTIE.
DE REDACTIE IS NIET AANSPRAKELIJK VOOR EVENUELE ONJUISTHEDEN OF OMISSIES IN DE TANK EN IS NIET VERANTWOORDELIJK VOOR DE INHOUD VAN DE AAN HAAR GELEVERDE KOPIJ. ZIJ BEHOUDT ZICH HET RECHT VOOR INGEZONDEN STUKKEN ZONDER OPGAVE VAN REDENEN TE WEIGEREN, IN TE KORTEN OF INHOUDELIJK TE WIJZIGEN.

Foto's voorpagina

Foto boven: Amerikaanse troepen, gekleed in de maar kort gebruikte gevlekte camouflage-uniformen, bemannen een 57 mm anti-tankkanon in een straat in het Normandische plaatsje, juni 1944 (US Army in WW2, Pictorial Record, The War against Germany: Europe and adjacent Areas).

Grote foto: Het diorama "First In Deed", gebouwd door Roy Schugers. "Best of Show" van de bijeenkomst op 4 maart j.l.

AGENDA

- | | |
|------------|---|
| 4+5 juni | : Sonderausstellung Modellbau Panzermuseum te Munster (D) |
| 10 juni | : 2 ^e TWENOT bijeenkomst, Oorlogs- & Verzetsmuseum, Overloon |
| 16+17 juni | : Open Dagen Kon. Luchtmacht, vliegbasis Leeuwarden |
| 24 juni | : Regiomiddag Regio Midden, De Polakkers, Deventer |

25 juni	: Open Dag Kapellen (buitendepot Legermuseum Brussel)
8 juli	: Regio Noordoost, Ureterp (aanvang 13.30 uur)
14, 15 & 16 juli	: Vlootdagen, Den Helder
19 t/m 23 juli	: War & Peace Show, Beltring (GB)
16 september	: IMM Spezialtreffen voor kleine schaal te Reken (D)
17 september	: KMK Scale World 2005 te Mol (B)
7+8 oktober	: DUZI, Wesel (D)
14 oktober	: 3° TWENOT bijeenkomst (TWENOT 30), Mercure Hotel, Bunnik.
15 oktober	: Open Dag Kapellen (buitendepot Legermuseum Brussel)
21 t/m 29 oktober	: Nationale Modelbouw Manifestatie IPMS te Soesterberg
4 november	: IPMS Nationals.

De tweede ledenbijeenkomst van dit jaar vindt plaats op **10 juni a.s.** in het vernieuwde en onlangs heropende Nationaal Oorlogs- en Verzetsmuseum in Overloon, thans **Liberty Park** geheten. Het museum was altijd al de moeite waard, maar door het samengaan met het Marshall Museum in Zwijndrecht is het voor ons een van de top-locaties in Nederland geworden. Zorg dat je genoeg geheugenruimte hebt in je digitale camera! (zie ook het artikel elders in deze TANK). De toegang is voor TWENOT leden gratis, mits ze hun lidmaatschapskaart kunnen laten zien. Alle anderen moeten de normale toegangsprijs betalen.

Voor wat betreft onze bijeenkomst: het gebruikelijke stramien. Veel modellen, veel bekenden tegenkomen, veel bijpraten, veel bekijken en misschien ook weer veel geld uitgeven want er zal ongetwijfeld weer veel handel zijn.

Vanaf een uur of tien is alles op orde en is iedereen welkom. Je weet: *een model inschrijven voor de wedstrijd betekent dat je ook opgeeft voor het jureren.*

Tot 10 juni a.s. in Overloon.

Voor ons verjaardagsfeest op 14 oktober a.s. (TWENOT 30 jaar!) zijn een heleboel handen nodig voor de zogenoemde "hand- en spandiensten".
Opgeven bij Marc Tempels.

REGIONIEUWS

Regio Noordoost

De afgelopen twee maanden hebben de Noordelijke Twenotters niet stil hoeven te zitten. Ga maar na, Twenot Amersfoort, IPMS Antwerpen, 2 x Ureterp, waar we steeds meer nieuwe gezichten tegenkomen, een prima ontwikkeling!

Met de Pasen naar Zaandam wordt ook al een traditie, evenals Bussum Bridgehead waar we zelfs de voorzitter van de IPMS tegen het lijf liepen!

De open dagen van de KL op de JPK te H. (het leger is gek op afkortingen) werden ook een doorslaand succes, mede dankzij het niet voorspelde prachtige weer. De boekenbeurs bij Hartenstein is een must voor de Arnhem-freaks.

Waarom zou je dan ook nog (extra) activiteiten ontplooiën in de regio? Nou, om nog meer mensen uit hun huis te lokken en deel te laten meenemen aan onze modelbouwsport. Dus mensen, schreeuw het van de daken, laat weten dat we er zijn. Elke hobby is leuk en er zijn nog genoeg stille bouwers onder ons.

Sprekende voorbeelden hiervan: ik sprak een accountant die op mijn werk ondersteunende werkzaamheden verrichtte; blijkt een fervent bouwer te zijn, niet georganiseerd! Nog één; mijn dochter werd geïnterviewd voor de regionale televisie, blijkt de interviewer een model van de Pfeil aan het bouwen te zijn, helaas een Duits vliegding, maar toch!

Geen verslag dus dit keer, wie bij bovenstaande evenementen is geweest weet waar ik het over heb, de rest kan op Twenot.nl de nodige foto's bekijken en besluiten volgend jaar ook eens zo'n evenement te bezoeken. En kent u van die stille bouwers, moedig ze aan lid te worden van de Twenot, hoe groter we zijn, des te sterker we zijn!

Op 10 juni zien we jullie natuurlijk in Overloon, wie (in het Noorden) vervoersproblemen heeft mag mij bellen (zie binnenkant voorblad), misschien kan ik iets regelen. De regio Sneek e.o. gaat met zo'n 9 man, daar kan vast nog wel iemand bij.

Op 8 juli is er nog een Ureterp bijeenkomst, voor wie dan nog niet met vakantie is, hartelijk welkom in mfc de Wier.

Oant sjen!
Wim Oldekamp

Regio Midden

De eerstvolgende regiomiddag voor Regio Midden is op **zaterdagmiddag 24 juni** a.s. Alle

leden van regio Midden en natuurlijk de overige regio's zijn van harte welkom op de gezamenlijke regiomiddag van Twenot regio Midden en IPMS regio Oost. Of uw modellen nu af zijn of nog in bewerking, neem ze mee, er valt genoeg te zien, te bespreken en te leren van elkaar!

De deur van de gebruikelijke locatie Wijkgebouw 'De Polakkers' te Deventer gaat open om 13.30 en rond 16.30 zal de middag ten einde zijn. Omdat er nogal wat aan het wegennet in Deventer verbouwd is, heb ik (helaas) geen routebeschrijving meer. Neem op de A1 de afslag Deventer Oost en kijk direct na de afslag op de kaart aldaar. Of gebruik uw tomtomme-tje, mocht u die bezitten. Het adres van de Polakkers is Zwaluwenburg 2, 7423 DS Deventer.

Vergeet vooral niet uw modellen mee te nemen!!

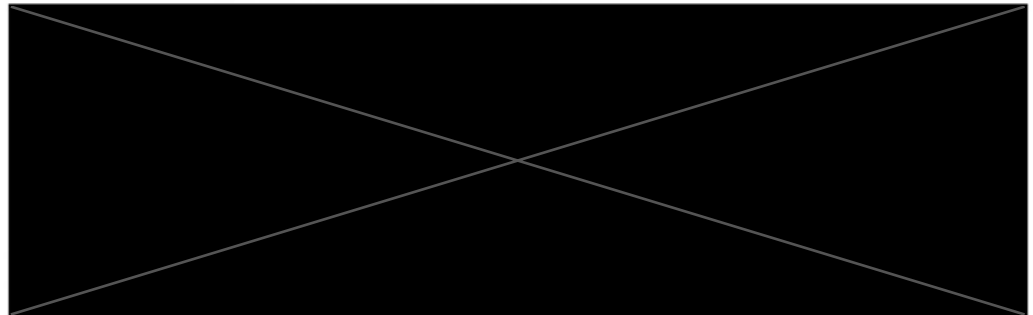
Tot ziens op 24 juni.

Peter Vierhout,

NIEUWE LEDEN

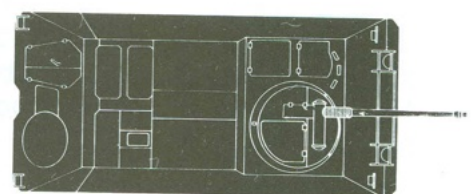
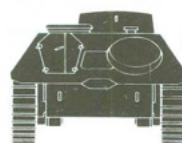
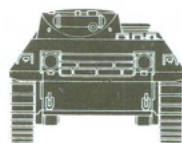
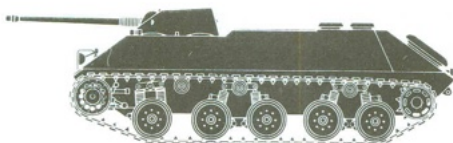
Naam	Adres	Woonplaats	Telefoon	E-mail
------	-------	------------	----------	--------

S. van den BERK
R.J. DAHMEIJER
P. KROES
C.C. MOTSHAGEN
M. ORBONS
G.E.T. PONJEE
T. de PORTO
R. SCHOUENBERG
H. SLOPER
V. THELOSEN



Welkom bij TWENOT!

NB: Ledenlijsten zijn per email verkrijgbaar. Stuur een miltje naar Kees Blijleven, [redacted] email: [redacted] en hij komt naar je toe.



HS 30



Het D-Day diorama

Secretaris-generaal van de NAVO Jaap de Hoop Scheffer verrichte woensdag 3 mei j.l., in aanwezigheid van tal van genodigden, de opening van het geheel gerenoveerde en uitgebreide Nationaal Oorlogs- en Verzetsmuseum Overloon. Het museum is samengegaan met het General George C. Marshall Museum in Zwijndrecht. De naam en de opzet van de beide musea zijn veranderd. Het terrein waar de beide gebouwen en een aantal objecten staan opgesteld gaat het Liberty Park heten. Het park is overdag gratis voor het publiek toegankelijk. Op het park staan dan het Nationaal Oorlogs- en Verzetsmuseum en het Marshall Museum. Speciaal voor deze grote verzameling is er op het terrein van het museum een nieuwe hal bijgebouwd.

Geschiedenis musea

Overloon

De Amerikaanse 7^e pantserdivisie voerde in september '44 bij Overloon een aanval uit op de daar aanwezige Duitse troepen. Het werd de enige tankslag van de Tweede Wereldoorlog op Nederlands grondgebied en wordt wel de slag in de schaduw van de operatie Market Garden genoemd. Na een week van maten-gevechten slaagden de geallieerden er in door te breken, echter met achterlating van 2.500 gesneuvelden, veel uitrusting,

voertuigen en een Overloon dat geheel in puin lag.

Al snel na de oorlog ontstond het plan om op dit voormalig slagveld een museum te stichten. De bedoeling was een zo realistisch mogelijke wergave van een slagveld te creëren. In augustus '45 arriveerden de eerste voertuigen, toen de Engelsen een Cromwell-, een Churchill- en een buitgemaakte Panthertank naar het nieuwe museum sleepten. Het museum werd in mei '46 geopend en in het eerste jaar kwam er al 40.000 bezoekers. In de loop der

jaren werden dat er steeds meer en werd ook het museum steeds verder uitgebreid. Zo kwamen er onder andere een wapenhal en een herdenkingsruimte bij.

Zwijndrecht

Het General George C. Marshall Museum in Zwijndrecht is eigenlijk geen oorlogsmuseum, maar een logistiek museum, met bijzondere aandacht voor de Red Ball Express. Het is een uit de hand gelopen hobby van Jaap de Groot, voormalig directeur en eigenaar van een staalconstructiebedrijf. Hij richtte na zijn pensionering in 1991 het museum op, als eerbetoon aan generaal George C. Marshall, de chef-staf van het Amerikaanse leger tijdens de Tweede Wereldoorlog, na de oorlog Minister van Buitenlandse Zaken en bedenker van de naar hem genoemde Marshall-hulp.

Samenwerking

Het Marshall Museum was op zoek naar een andere locatie en de directie van Overloon zocht wat nieuwe impulsen voor het museum. "Overloon" reageerde enthousiast op de grote collectie voertuigen van het Marshall Museum, en Jaap de Groot was gecharmeerd van de locatie en de naamsbekendheid van "Overloon".

Het vergunningentraject werd snel afgelegd. De beide verzamelingen zouden worden samengevoegd zodat er een uniek en bezienswaardig geheel zou ontstaan.

Nieuwe hal

Het museum in Overloon had vroeger bijna alle grote stukken zoals artillerie en voertuigen buiten staan. Oudere lezers zullen zich dit nog heel goed herinneren. Enkele jaren geleden besloot de directie een voertuigenhal te bouwen. Dit werd de Keperhal. Hier kregen verschillende voertuigen, vliegtuigen en minionderzeeboten, die vroeger in weer en wind stonden, een nieuwe plaats. Ook de baileybrug werd naar binnen gehaald en zo geplaatst dat bezoekers via de brug van de ene naar de andere kant van de hal konden lopen en tegelijk de voertuigen van boven konden bekijken.

Met de samenvoeging van beide musea ontstond de behoefte aan een nieuwe grotere hal. En die kwam er, maar liefst 13.000 vierkante meter groot. Beide hallen zijn aan elkaar gekoppeld.

Verhuizing

De verhuizing begon in de zomer van 2005 en zorgde af en toe voor D-Day-achtige toestan-



den. De bewoners van het dorp Overloon waren wel wat gewend maar werden af toe toch wel verrast door de grote tanktransporters met hun lading. Beslist spectaculair was het overbrengen van de BARC in februari j.l.

Behalve de verhuizing van Zwijndrecht naar Overloon moest er ook intern verhuisd worden. Zo ging de baileybrug weer naar buiten, enkele tanks kregen een andere plaats en andere tanks gingen van buiten naar de nieuwe hal.

Steunverlening genie

Het museum in Overloon kreeg veel steun van de genie uit Vught. Het werd, doordat er sprake kon zijn van dienst en wederdienst, een geweldige samenwerking. Een klas van 28 genisten kon in Overloon proeven van bekwaamheid afleggen en in een praktijksituatie leren omgaan met bijvoorbeeld de motorkettingzaag en andere zware handgereedschappen. De genisten in opleiding werden bijgestaan door enkele vuttende ex-onderofficieren van de genie, die gaarne bereid waren een handje te helpen. Op deze manier zagen ze bijvoorbeeld kans om in twee dagen de enorme baileybrug van binnen in de hal naar buiten te plaatsen.

De directie en medewerkers van het nieuwe museum zijn zeer te spreken over de medewerking, zonder welke de klus niet had kunnen worden geklaard. "De verhuizing is mede geslaagd dank zij het enthousiasme van de leerlingen/cursisten".



Blikvanger

Na de verhuizing zijn er in het nieuwe museum ongeveer 400 voertuigen en talloze andere objecten te bekijken. Het laatst overgebrachte voertuig en een van blikvangers van het nieuwe museum is de BARC. Dit is een amfibisch voertuig dat door het Amerikaanse leger in Korea en Vietnam werd gebruikt. Het kon probleemloos tweehonderd man plus uitrusting vervoeren. Het was lang de vraag of het wel

van Zwijndrecht naar Overloon kon worden gebracht. Het voertuig weegt namelijk 90 ton, is zes meter hoog, acht meter breed en 20 meter lang. Na een voorbereiding van ongeveer een half jaar rolde het echter op 18 februari het nieuwe museum binnen.

De verzameling

De bezoeker komt via de bestaande hoofdingang eerst in de oude hal, waar nu enkele tanks staan die vroeger buiten stonden. Zoals bijvoorbeeld de Sherman vlegeltank. Een van de blikvangers in de nieuwe hal is een commandovoertuig met daarin een pop in het uniform van generaal George C. Marshall. Boven hem hangt een bord met de tekst "Marshall: soldier and statesman", geflankeerd door de vijf sterren die zijn rang aangaven.

Bezoekers die al enige tijd niet meer in Overloon zijn geweest, kijken nu hun ogen uit. Er staat een groot aantal voertuigen en andere objecten per onderdeel opgesteld. Er is veel aandacht voor logistiek, zoals ook het geval was in Zwijndrecht. Voorts is er een hoek voor de genie en wordt ook de intendance niet vergeten. Zo zien de bezoekers een mobiele douche-installatie en een uitgiftepunt klasse I. Ook de koude oorlog en vredesmissies komen aan bod. Het museum toont een aantal Russische en Oost-Duitse voertuigen en een MIG-21 heeft een plaatsje gekregen in een echt schitterend decor. De Nederlandse vredesmissies

krijgen aandacht in de vorm van een YP-408 uit de Libanonperiode. Er zijn drie grote diorama's, te weten over de landing in Normandië, de operatie Market Garden en het Ardennenoffensief.

De doelstelling van de directie van het Liberty Park is om de bezoekers, jong en oud, kennis te laten nemen van een stuk militaire geschiedenis uit de 20^e eeuw en hier lering uit te trekken. Een bezoek is zeer de moeite waard.

Het Liberty Park is overdag gratis toegankelijk. De entree van het museum bedraagt € 9,50 voor volwassenen, € 8,50 voor 65-plussers, € 6,50 voor jeugdigen van 4 t/m 18 jaar en € 4,75 voor houders van een veteranenpas.

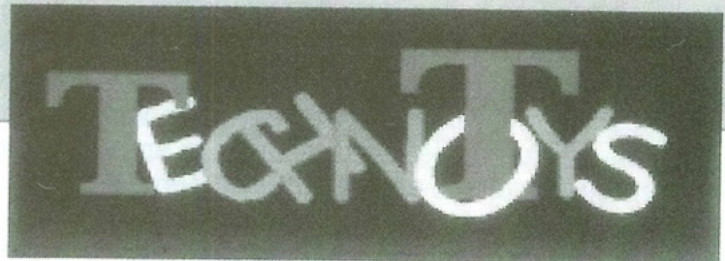
Het adres is: Liberty Park, Museumpark 1, 5825 AM Overloon, tel. 0478-641820

www.oorlogsmuseum.nl

Theo Mensing

Brattinga Speelgoed

www.technotoys.nl



Producten die wij voeren:

Tamiya, Revell, Italeri, PST, Miragehobby, CMK, MPM, Verlinden, Dragon, Airfix, Heller, Trumpeter, Fujimi, Plusmodels, Attack, Hasagawa, Zvezda, Monogram, AFV-Club, Hobbycraft, Hat, Academy, Warhammer, Eastern Express, Skiff, Corel, JB models, Imex, PM models, Extra Tech, Hauler, Emhar, Preiser, VLS, Orion, Wespe models, Planet models, Minicraft, ICM, Warriors, Master Box, Roden, Maquette, UM, Pegasus Models, Smer, Kopro.

Boeken:

Concord, Squadron, Achtung Panzer, Verlinden en Osprey.

Toebehoren:

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

Lijmen: Revell, Tamiya Humbrol en secondenlijm van Greven en Pattex.

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

**Zoek u een special model?!!
Bel of mail ons, hebben wij
het niet dan willen wij het
graag voor u bestellen.**

Email: technotoys@home.nl

Brattinga Speelgoed, wie zijn wij:

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

Beide winkels hebben een groot assortiment speelgoed en modelbouwartikelen.

Wij zijn ook aanwezig op de verschillende TWENOT bijeenkomsten in het land.

Wij hopen u eens te ontmoeten in een van de winkels of op een bijeenkomst.

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

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



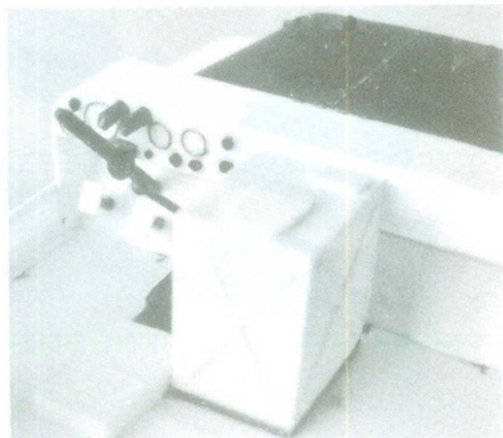
Een actiefoto van een van de eerste 6x6 ¾ tonners in de duinen bij Camp Gordon Johnson (Army Transport Command), Florida, januari 1943.

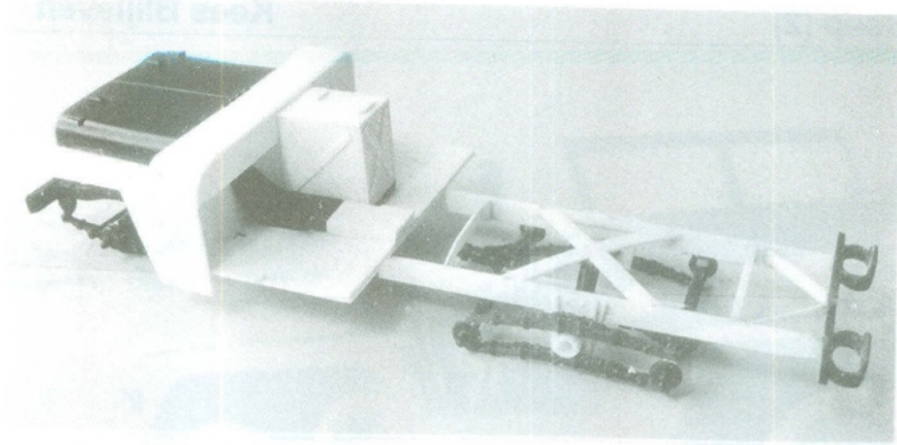
Na de eenvoudige veldmodificatie (zie de vorige TANK) had ik de smaak van de verlengde jeep te pakken. Er zijn ook officiële verlengde jeeps geweest en die leken mij wel wat. Ford was de eerste die een 6x6 jeep bouwde, maar gebruikte daarvoor verschillende onderdelen van andere Ford voertuigen en van de Dodge ¾ tonner. Willys-Overland volgde "op neuslengte afstand". Hun eerste 6x6 jeep was in juli 1941 gereed. Het was de T-14 37 mm Gun Motor Carriage. Er werden twee versies van gebouwd, waarvan alleen de achterassen van elkaar verschilden. Beide voertuigen werden in januari 1942 op de Aberdeen proving Grounds getest, maar legden het af tegen de ¾ ton weapons carrier van Dodge, later bekend als de M6 Gun Motor Carriage. Willys werkte nog enige tijd door aan het ontwerp, wat o.a. leidde tot de MT-C 6x6 Field Ambulance, de MT-CA #3 cargo and troop carrier, de T-24 Armoured 6x6 en de **MT-TUG**, de laatste versie van de Willys 6x6 (**MT** staat voor Military Truck en **TUG** voor trekker).

De MT-TUG werd "mijn" versie. Hij was uitgerust met de standaard 2,2 liter Willys Go-Devil motor, die alle drie de assen aandreef. Aan de beide achterassen waren omgekeerd dubbele semi-elliptische bladveren gemonteerd. De wielbasis was 110 inch, totale lengte 170,5 inch, breedte 63 inch en hoogte 56 inch. Er zijn er tot april 1943 15 gebouwd, die de registratienummers 2179612 t/m 2179626 hadden. Hij werd beproefd als een lichte algemene vrachtwagen en trekker voor opleggers. Bij gebruik als trekker was er in de laadbak een koppeling voor opleggers gemonteerd.

Voor de bouw heb je twee Italeri jeeps nodig. Ik ben begonnen met het chassis. Het chassis van het model (onderdeel 10) werd direct achter de motor doorgezaagd en vervolgens met Evergreen strip zodanig verlengd dat er ruimte ontstond voor het tweede stel achterwielen. Vervolgens heb ik met behulp van foto's en door passen en meten met de wielen de positie bepaald waar de bevestigingsplaat voor de achterassen moest komen. Toen deze op zijn plek zat (aan twee kanten natuurlijk), werden de verstevigingsbalken tussen het chassis gemaakt en op hun plaats gelijmd. De volgende stap was het plaatsen van de achterassen en de bladveren. De foto's laten zien hoe deze komen te zitten. Denk om de gebogen verstevigingsbuis tussen de beide chassisbalken.

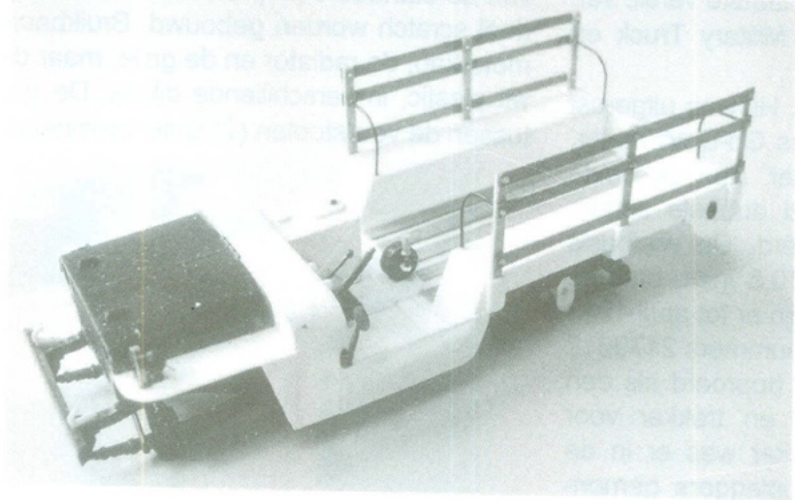
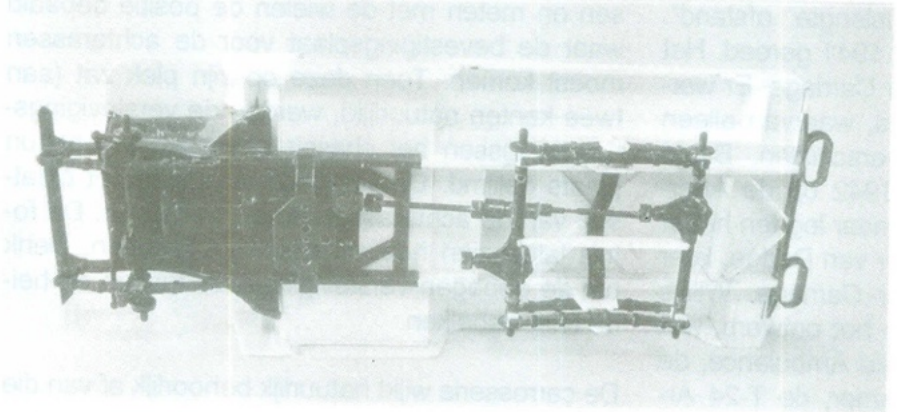
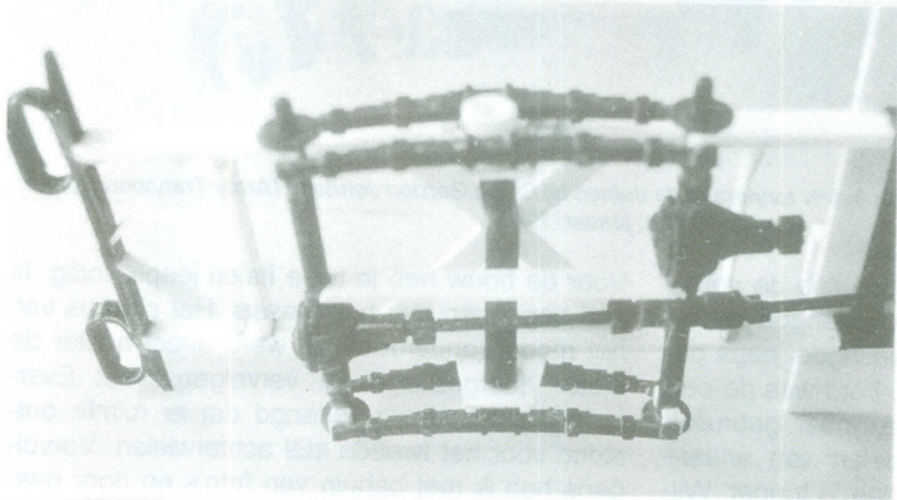
De carrosserie wijkt natuurlijk behoorlijk af van die van de standaard jeep en moet voor het grootste deel scratch worden gebouwd. Bruikbaar zijn de motorkap, de radiator en de grille, maar de rest is wit plastic, in verschillende diktes. De grote kast tussen de voorstoelen (↓) is de benzinetank.





De verschillende stadia van de bouw. Van boven naar beneden:

- . het verlengde chassis,
- . de dubbele achterveren,
- . de complete onderkant
- . de carrosserie



De meters op het dashboard zijn gemaakt van ringetjes van dun koperdraad, die met secondenlijm zijn bevestigd. De verschillende knoppen zijn gemaakt met de *punch & die set*. De rechtop staande trommel met de hendel, rechts naast de bestuurderstoel, is de bediening van de remmen van een eventuele aanhanger. Ik heb hem gemaakt van twee munitietrommels voor de Vickers K-mitrailleur + de draaghandgreep van een Bren.

Op de vloer van de manschappenruimte heb ik een paar balsa strips gelijmd. Ik kon op foto's niet zien of die er in het echt ook zaten, maar het zou best kunnen en het staat aardig. Dezelfde balsa strips (verkrijgbaar in verschillende maten in de modelbouwwinkel en prima te lijmen met behulp van mijn favoriete plastic lijm, "Verdunner" van Bison) zijn gebruikt voor de zijkanten van de manschappenruimte. De gebogen armsteunen zijn gemaakt van 1 mm koperdraad.

Koplamp, zijspiegel, stoelen, stuurwiel en versnellingshendel komen uit de Italeri doos. De

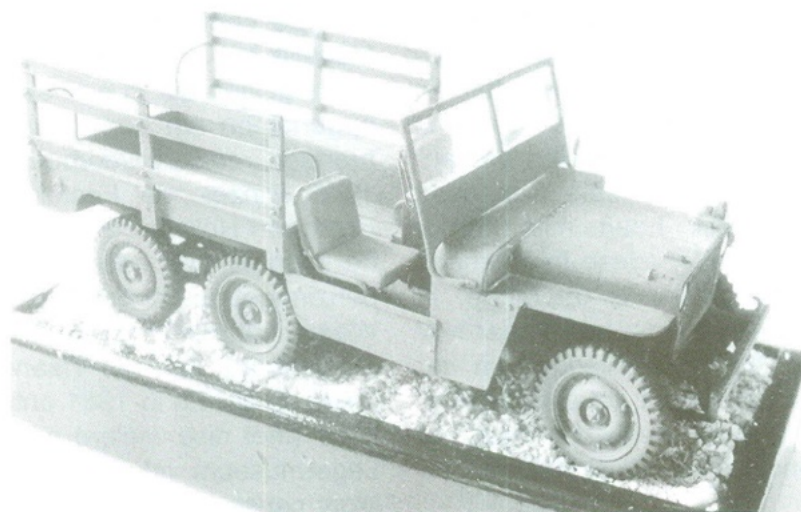
voorruit van de MT-TUG was breder dan die van de gewone jeep. Ik heb hem gemaakt met behulp van de twee beschikbare voorruit.

Ik hem groen gespoten en hier en daar wat verweerd en *geweathered*. Op de foto's van de oorspronkelijke voertuigen zijn geen herkenningstekens of nummers te onderscheiden, dus die heb ik er ook niet opgedaan. Hij staat nu op zijn plankje tussen de andere jeeps.

Het was een leuk en achteraf niet al te moeilijk bouw- / ombouwproject. Ik zag onlangs dat er ook een resin kit van deze jeepvariant te koop is. Hij is een stuk duurder dan mijn MT-TUG en geeft waarschijnlijk minder modelbouwplezier.

Bronnen:

- . MT-TUG, Wheels & Tracks No. 40
- . Super Jeep, the History of the 6x6 Super Jeep MT-TUG, Mark Askew, Military Machines International, maart 2003



Het eindresultaat

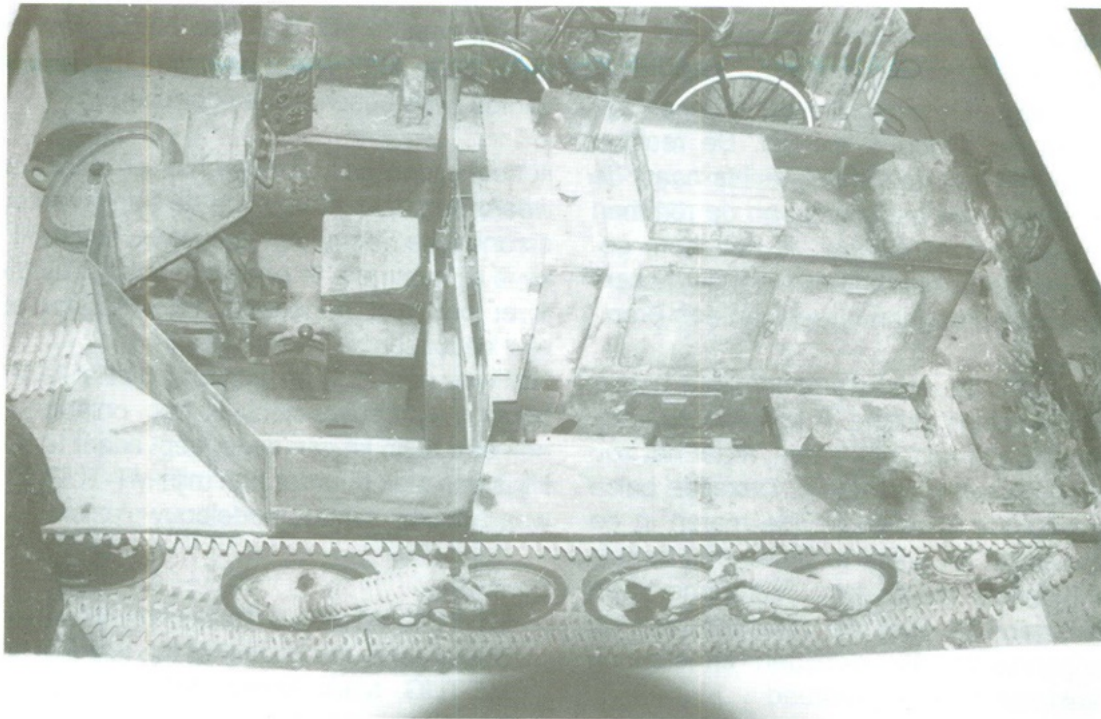
T16, de grote Amerikaanse neef van de Universal Carrier (2)

Van C.J. Olsthoorn, Kloosterweg 40 in Den Briel kregen we onderstaand artikel, naar aanleiding van het artikel over de T16 Carrier in DE TANK 178

In de jaren zestig ben ik in het bezit gekomen van een T16 Carrier en daar wil ik de geïnteresseerde lezer graag het een en ander over vertellen.

Bij een handelaar in landbouwtrekkers vond ik jaren geleden, onder een berg oud ijzer, een rupsvoertuig, dat later een T16 bleek te zijn. Na de oorlog opgekocht op een dump en omgebouwd tot kraanplatform, waarbij de motor

direct naast de bestuurdersplaats in het voorste compartiment werd geplaatst. Voordien had men het zijpantser afgesneden, evenals het pantser van het linker voorcompartiment. De driehoekige ophangplaten van de spanwielen waren verwisseld, waardoor deze wielen direct bodemcontact kregen, zodat de carrier een stabielere basis had.



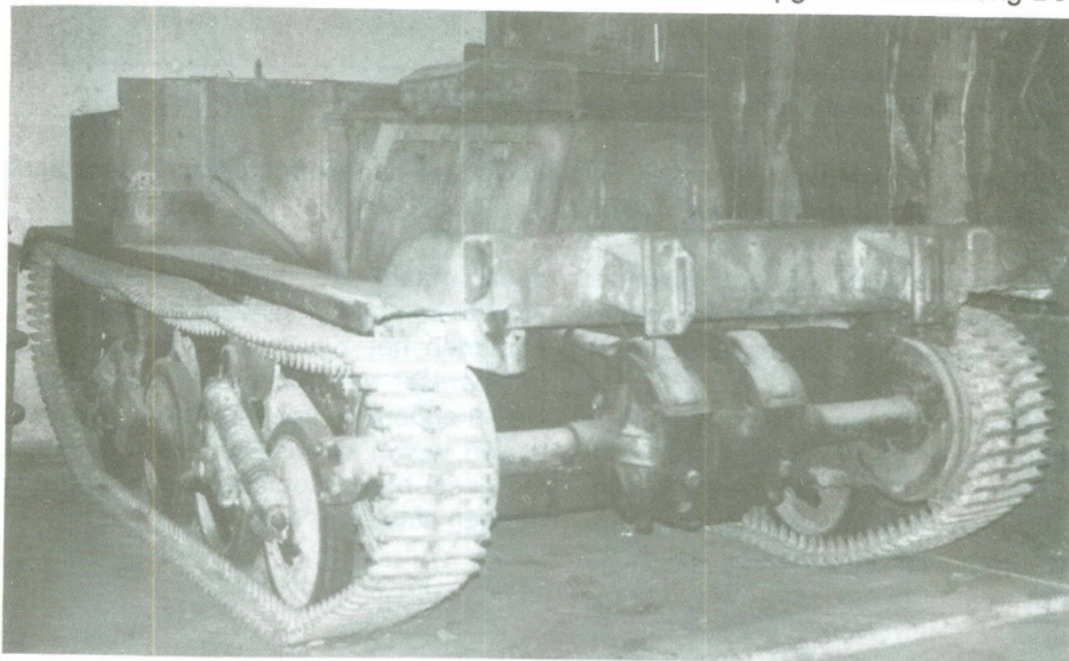
Duidelijk is te zien dat de pantsering rond het achtercompartiment ontbreekt.

Omwille van de kraan en de toegevoegde motor had de handelaar het voertuig van de eerste eigenaar opgekocht. Zelf heb ik later het linker compartiment "gerestaureerd" tot een dummy en de twee span-schijfwielen vervangen door spaakwielen van een Canadese brenccarrier. Vermoedelijk heeft mijn carrier dienst gedaan bij de 1^e Canadese Infanteriedivisie, welke in 1943 geland is op Sicilië. In 1945 werd deze divisie overgeplaatst naar NW Europa en ingezet bij de verovering van het gebied westelijk van de IJssel, tot aan Utrecht. Na de capitulatie trok de divisie op naar het westen van ons land, tot aan de Noordzee.

Naspeuringen in Ottawa naar de eenheden die

dit type carrier gebruikten, waren tevergeefs. Mogelijk heb ik destijds in Naaldwijk een aantal T16's gezien die in een speciale "force" waren opgenomen om hoge Duitse officieren "op te brengen", zoals bijvoorbeeld op zondag 13 mei 1945 Flinzer, de Festungskommandant van Hoek van Holland. Ik herinner mij dat een van de carriers het halverwege door panne (of benzinegebrek) begaf en achterbleef.

Waar vindt men nog een T16? Er zou er een in Aardenburg, Zeeuws Vlaanderen, als gedenkteken staan. En in 1981 ontdekte ik een exemplaar (met disc wielen) op het terrein van het Legermuseum in Warschau. Kennelijk via Moermansk in het Rode Leger terecht gekomen en mee opgetrokken richting Berlijn.

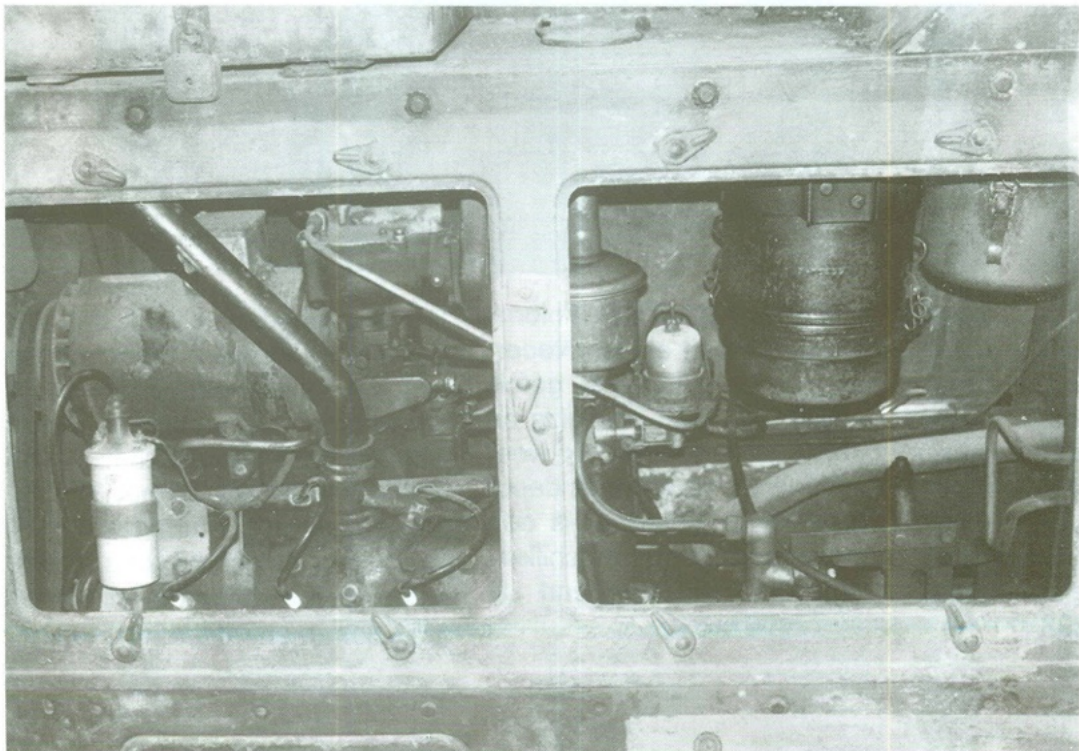
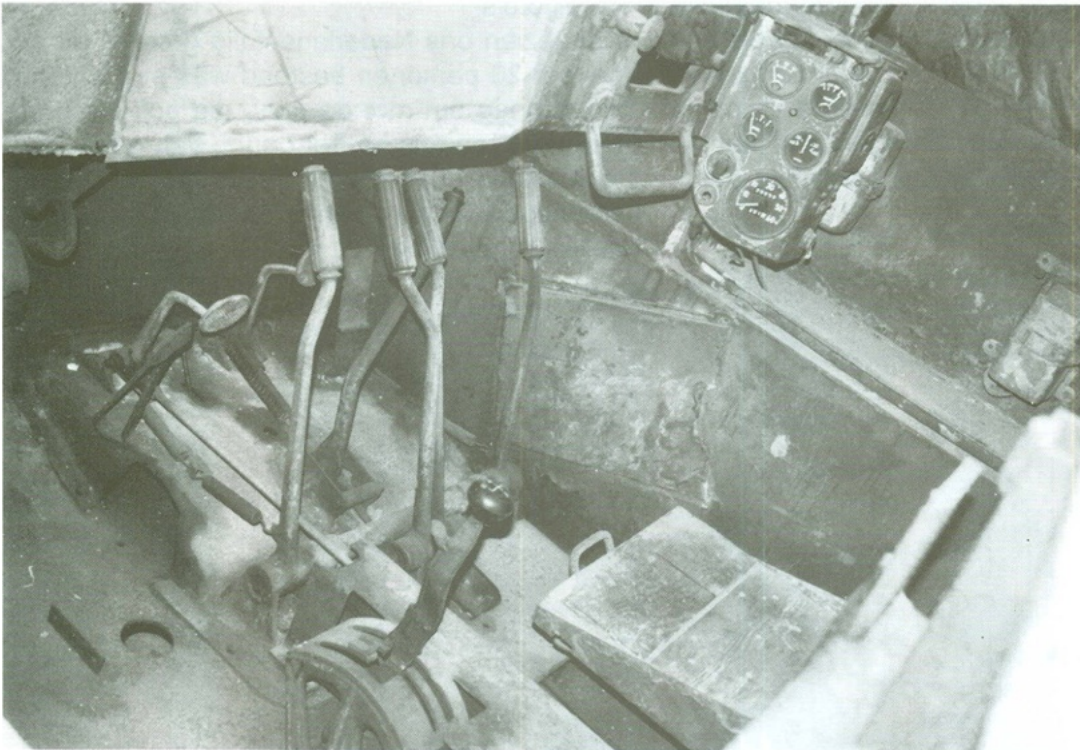


Enkele bijzonderheden van mijn carrier: de constructie van de trekhaak voor het a.t. kanon is anders dan op de foto in DE TANK (zie de onderste foto op de vorige pagina) en het bovenstuk, met inbegrip van de uit- en inlaat, ontbreekt. De stroomverdelerkap zit recht onder de radiator, waardoor gemorst water scheuring veroorzaakte in de verdeelkap. Achterin links en rechts een benzinetank, welke dubbelwandig is, met daartussen asbest platen, evenals op de luikjes opzij van de motor. Doordat de koppelingsplaat "plakt", moet men eerst de motor warm draaien alvorens (in choke) in de 1^e of 2^e versnelling op te trekken.

Verder functioneren de twee buitenste besturingshendels niet meer, evenals de terugloopwielen aan beide zijden. Om een bocht te maken heeft men veel ruimte nodig, anders loopt de rupsband van de loopwielen af. Voorwaar, geen lolletje om erin te rijden. Alleen de motor draait nog als een zonnetje.

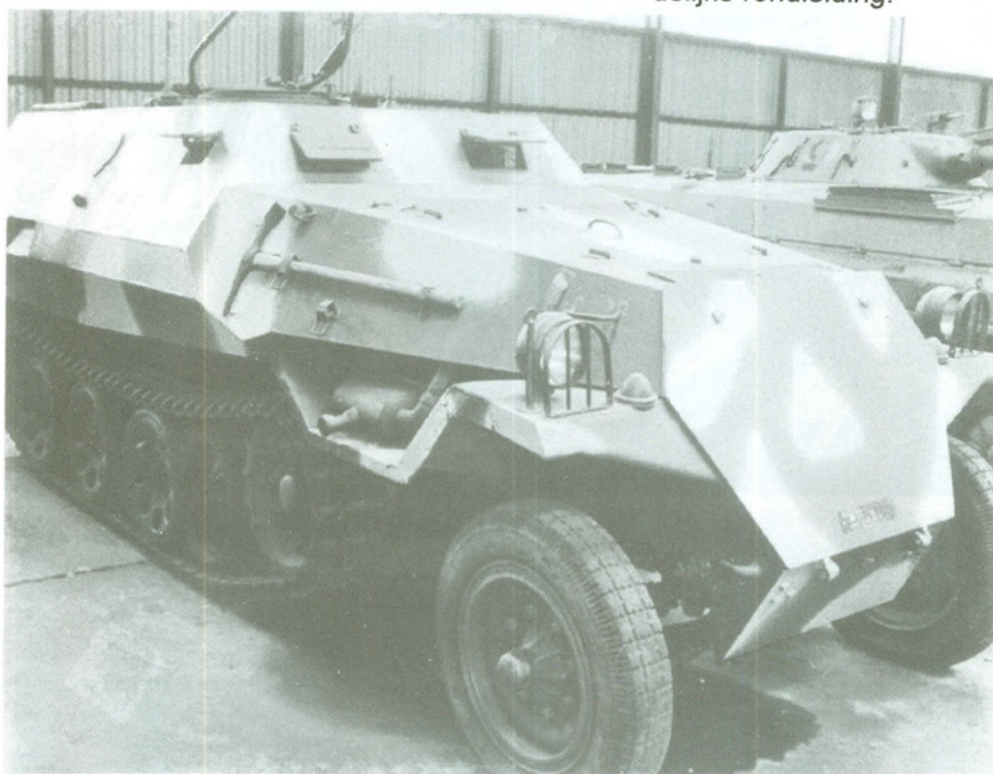
Vanwege deze gebreken blijft dit historische voertuig, deze T16E1, in militaire vakliteratuur gekwalificeerd als *unreliable*, lekker "in ruste" op z'n plekje in de schuur staan.

Op onderstaande foto's de bestuurdersplaats en de motor.



Een bezoek aan Kapellen

Zondag 23 april j.l. hebben we met vijf man van onze modelbouwclub (de Brabantse Modelbouw Club) een bezoek gebracht aan een buitendepot van het Brussels Koninklijk Leermuseum te Kapellen. In dit buitendepot bevinden zich "de zware en omvangrijke voorwerpen", wat neerkomt op meer dan honderd tanks, vrachtwagens, jeeps, pantservoertuigen en artilleriestukken. Met recht een gigantische verzameling, die de periode vanaf de eerste wereldoorlog tot en met het heden bestrijkt. Normaal gesproken is het depot niet toegankelijk voor het publiek, maar wegens de vele aanvragen zijn er dit jaar vier datums "geprikt" waarop eenieder die geïnteresseerd is, op afspraak een bezoek kan brengen aan het depot. Zondag 23 april was dus de eerste datum voor dit jaar.



Een Tsjechische OT-810

We begonnen onze rondleiding in een werkplaats waar door vrijwilligers iedere week aan de voertuigen wordt gewerkt. Alles wordt in rijdende staat gebracht, al duurt het soms wel tot vier jaar per voertuig! Hierna hebben we een viertal gigantische loodsen bezocht waar om en nabij de honderd voertuigen stonden, die allemaal gefotografeerd mochten worden. Sommige mochten zelfs ook beklommen worden. Je kunt je vrij bewegen tussen alle voertuigen die er staan, dus ruimte genoeg voor detailfoto's.

Aangezien ons Nederlandstalig groepje uit ongeveer 20 personen bestond was er ruimte en tijd genoeg om met de gids, die ook als monteur werkzaam is op het depot, van gedachten te wisselen over allerlei details betreffende de voertuigen. Kortom een vriendelijke en gemoeidelijke rondleiding.

Na ontvangst in de kantine door een kolonel van het Belgische leger werden er een Nederlandstalige en een Franstalige groep gevormd, die onder begeleiding van een gids op het complex een rondleiding kregen. Ik weet niet precies wat de oppervlakte van het depot is, maar om een indicatie te geven: er is een spoorverbinding en rangeerterrein, verschillende loodsen en een fortificatie daterend uit 1888.

Het is onbegonnen werk om alle getoonde types op te noemen, maar enkele voorbeelden lukt wel: Challenger, Sherman in verschillende uitvoeringen, Churchill, Centurion, Chieftain, Conqueror, Patton, T-34, T-55, T-62, S103, DAF YP408, Sdkfz.7 met 37 mm FLAK (in originele kleuren!), Sturmgeschütz III typeF, NVA voertuigen, vrachtwagens, jeeps en gepantserde wielvoertuigen in allerlei types, PaK's in alle soorten en maten, enz. enz.

Na deze indrukwekkende verzameling zijn we de oude fortificaties uit 1888 gaan bekijken, die ook deel uitmaken van het complex. En als klap op de vuurpijl kregen we een demonstratie voorgeschoteld met een viertal voertuigen, te weten Leopard 1, SU-152, Chieftain en een Zwitserse Pz.68, die op een stuk heideveld op het complex een showtje terreinrijden gaven. Wat lekker om de grond te voelen trillen en de lucht vol uitlaatgas van deze gepantserde reuzen op te snuiven!

Dit was dan ook een perfecte afsluiting van een geslaagde middag, en aangezien de samenstelling van de verzameling steeds verandert, zal dit ook zeker niet het laatste bezoek aan Kapellen zijn!

Het depot is dit jaar nog twee maal te bezichtigen, namelijk zondag 25 juni en zondag 15

oktober. De entree is € 5,- per persoon voor volwassenen en het depot is makkelijk te vinden: snelweg E19/A16 Breda-Antwerpen, afslag Brasschaat/Kapellen. In Kapellen centrum rechts, achter het oorlogsmonument de Fortsteenweg inrijden en na 300 meter ben je er.

Op de website van het depot (www.KLM-MRA.be) is nog meer informatie te vinden.

Met vriendelijke groet,

Theo van Summeren



De SU-152

DIORAMAWORLD

LIFE-LIKE RESIN MINIATURES

Dioramaworld is een Nieuwe Nederlandse producent van diorama producten. Onze specialisatie is het vervaardigen van ondergrondjes, vignettes en diorama's in resin, van klein tot grotere afmetingen en voor diverse schalen o.a 1:35, 54 mm figuren. Onze producten zijn zowel voor de beginnende tot en met de gevorderde : figuurschilder, tank- en diorama- bouwer geschikt.

VOOR MEER INFORMATIE KIJK OP:

WWW.DIORAMAWORLD.NL



E-MAIL: INFO@DIORAMAWORLD.NL

FTF vierasser en Nootboom semi-dieplader voor Rekwisieten Commissie KL.

Wim den Dunnen

Op 30 september 2005 werd door de Rekwisieten Commissie van de Koninklijke Landmacht (KL) een wel heel bijzondere trekker in gebruik genomen. De commissie, gelegerd op het mobilisatiecomplex Maaldrift te Wassenaar, met als voorzitter de heer G.F. Santes, is een onderdeel van de Traditie Commissie KL. De eenheid is regelmatig aanwezig bij bijvoorbeeld de Landmachtdagen, commandowisselingen en reünies van de KL. Er kunnen dan met historische militaire voertuigen, wapens en uniformen demonstraties worden gegeven.

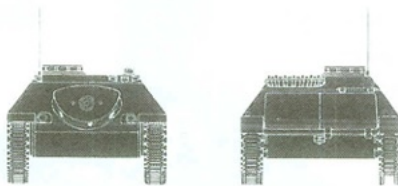
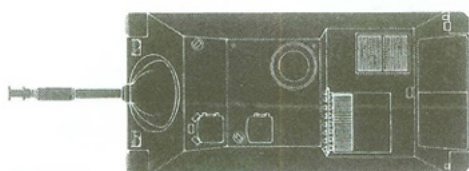
Een van de jongste aanwinsten is een FTF trekker, een vierasser van het type FD-8.8.20DI, met 8x4 aandrijving, van het bouwjaar 1981. Bijzonder is dat het voertuig geen militaire achtergrond heeft. Jarenlang was het, met zijn Detroit Diesel van 420 pk, in gebruik bij transportbedrijf W.v.d. Meijden te Koudekerk a/d Rijn. Het sleet daar zijn dagen met het trekken van opleggers met betonelementen. In 1998 werd de truck verkocht en kwam terecht bij handelaar Verseveld te Kerkdriel, waar hij vervolgens werd gesignaleerd en aangeschaft door de Rekwisieten Commissie KL. Dit voor transporten met historische militaire voertuigen van deze club, naar b.v. de Landmachtdagen. Maar eerst werd de trekker grondig onder handen genomen door het restauratiebedrijf van Leo Bol te Klazienaveen, waar alles werd gestript en weer opgebouwd. Als laatste werden nieuwe banden gemonteerd, waarna het voertuig legergroen werd gespoten. Om over een complete combinatie te beschikken werd er bij Nootboom ook nog een semi-dieplader van het type Euro-83-04 verworven. Bouwjaar 2001, met een GVW van 76 ton en een demontabele zwanenhals.

Op 30 september 2005 was het de grote dag voor de FTF trekker. De semi-dieplader werd bij Nootboom opgehaald. Die zelfde dag werd de combinatie op het mobilisatiecomplex Schaijk uitvoerig getest door personeel van de KL, gespecialiseerd in zwaar transport, en een servicemonteur van Nootboom. Een van de daar aanwezige Leopard 2 tanks (55 ton), waarvan er nog een aantal daar in mobopslag staat, werd diverse keren de dieplader op en af gereden, waarna nog wat zaken aan de hydroliek werden aangepast en afgesteld. De test werd succesvol afgerond.

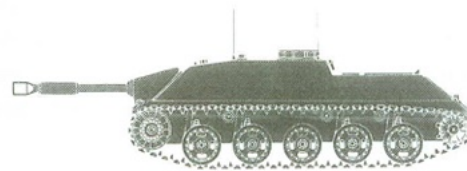
En zo heeft de Rekwisieten Commissie KL er op de thuisbasis Maaldrift een unieke aanwinst bij. Want van dit type FTF trekker zijn er nauwelijks survivors. De combinatie blijkt nu zelfs zo uniek dat deze regelmatig operationeel wordt ingezet voor het vervoer van een grote vorkheftruck/vèrrijker van de KL, waarmee containers worden gestapeld. Kostbaar transport van deze bijzonder grote vèrrijker moest altijd worden uitbesteed aan een particulier transportbedrijf, maar kan nu met de FTF / Nootboom van de Rekwisieten Commissie KL worden uitgevoerd. Dit geeft op jaarbasis een aanzienlijke besparing. Het mes snijdt dus aan twee kanten.

Samen met de FTF trekker van het Legermuseum, die in bruikleen is gegeven aan de commissie, zijn er nu twee unieke FTF's voor het nageslacht bewaard (zie ook Transmobiel nr. 123, december/januari 2005/2006).

*Foto's 1 en 2: de nieuwe FTF trekker, type FD-8.8.20DI
Foto's 3 en 4: de Leopard 2 op de Nootboom semi-dieplader, type Euro-83-04*

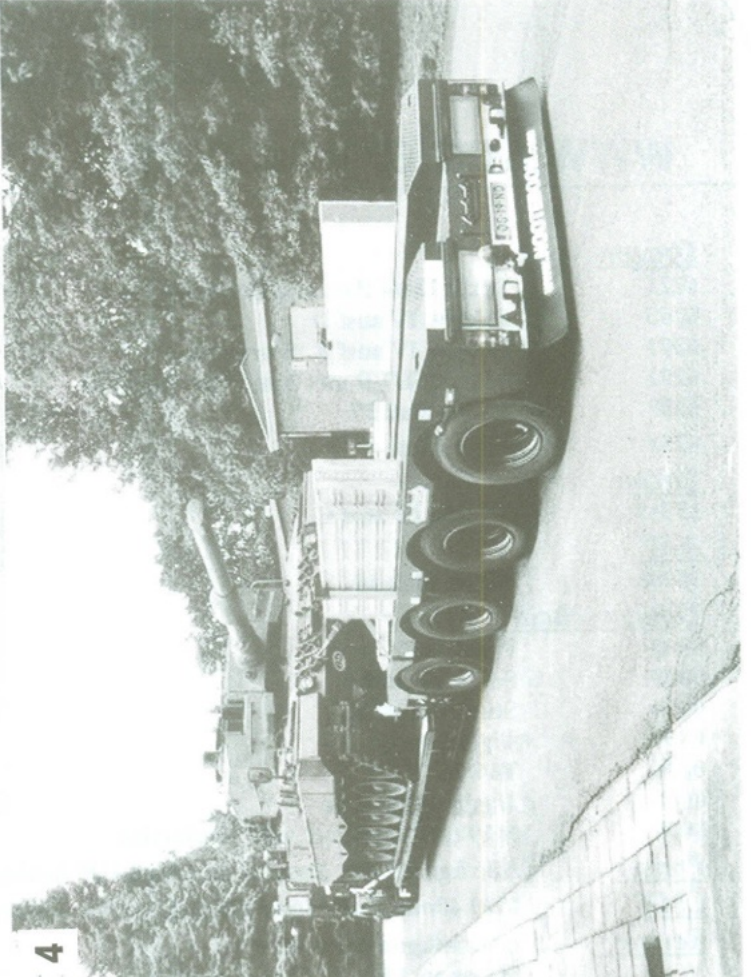


JPz Kan
Kanonen Jagdpanzer

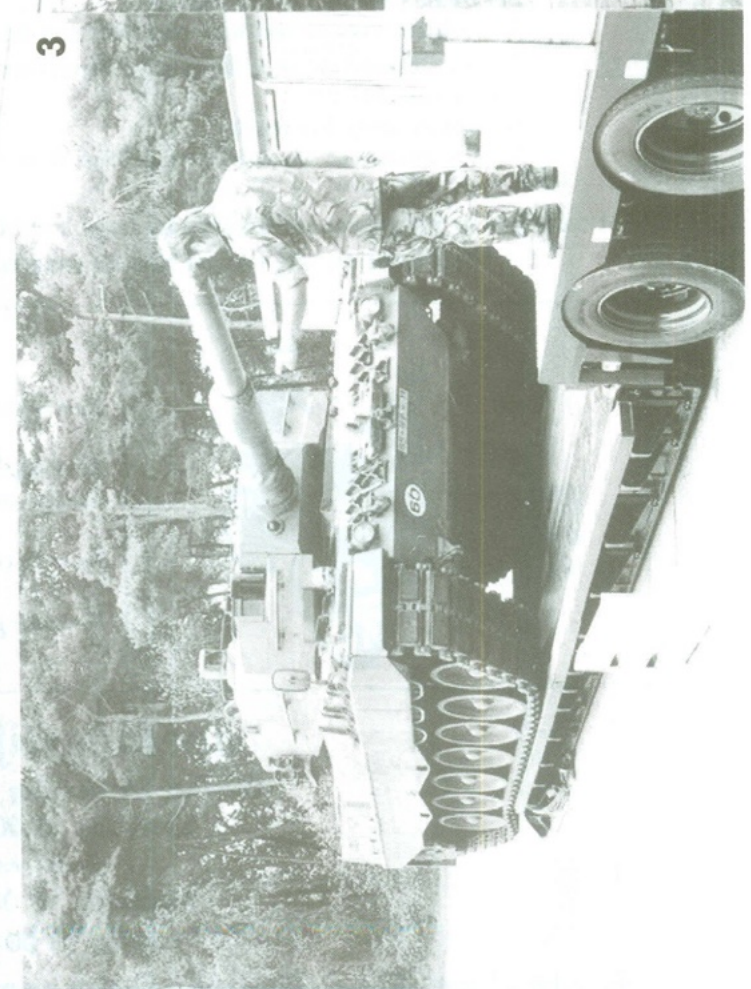




1 2



3 4



SCALE-LINE

www.scale-line.com

tel. 0488-420212

Dragon

6221	Sdkfz 234/4 Panzerspähwagen	€27,95
6265	Pzkw IV ausf D	€27,95
6301	Pzkw IV ausf E "Vorpanzer"	€27,95
6292	Sdkfz 251/7 D met 2cm Schwebelafette	€28,95
6287	88mm Flak 37	€32,95
6253	Tiger I late	€28,95

Tristar

35017	Pzkw IV ausf C	€33,95
-------	----------------	--------

AFV

35088	88mm Flak 18	€29,95
-------	--------------	--------

Tamiya schaal 1/48

0000	Panther G	€19,95
0000	Sdkfz IV ausf J	€19,95
0000	Stug III ausf B	€17,95
0000	Tiger I early	€21,50
0000	T34/76 1941	€17,95
0000	Jagdpanther late	€19,95
0000	M10 tankdestroyer, mid production	€17,95

Preiser

Alle figuren van dit merk in schaal 1/35 hebben wij op voorraad, waaronder heel mooie burger figuren

CMK

M19 40mm Gun Motor Carrige, heel mooie resin kit

Resicast

Antitankgun 6 pounder
Sherman ARV MKI, new tooling

We hebben weer de nieuwste modellen van dit merk op voorraad

Calibre35

Mooie ombouw set voor de Tamiya Famo tot artillerie versie
88mm Flak 18
Opel Blitz army fire truck

Voor de bovengenoemde modellen van C35 geldt "op = op". Ze kunnen voor deze prijzen niet worden nabesteld.

Ook hebben wij weer op voorraad een set met hoge kwaliteit penselen. Per set 5 stuks rond en 5 stuks plat.
Ook hebben wij van af nu het magazine Model Military in onze winkel.



Nieuw van Scale line

Een echte Hollandse bakfiets, in gebruik bij de Wehrmacht

Kit compleet met 2 figuren, lading, extra accessoires en een lensje voor in de koplamp

Voor de eerste 10 Twenot leden die hem bestellen € 29,95

Normale prijs € 36,95

openingstijden

Dinsdag t/m vrijdag 12.00-17.00 uur

Zaterdag 10.00-17.00 uur

Koopavonden

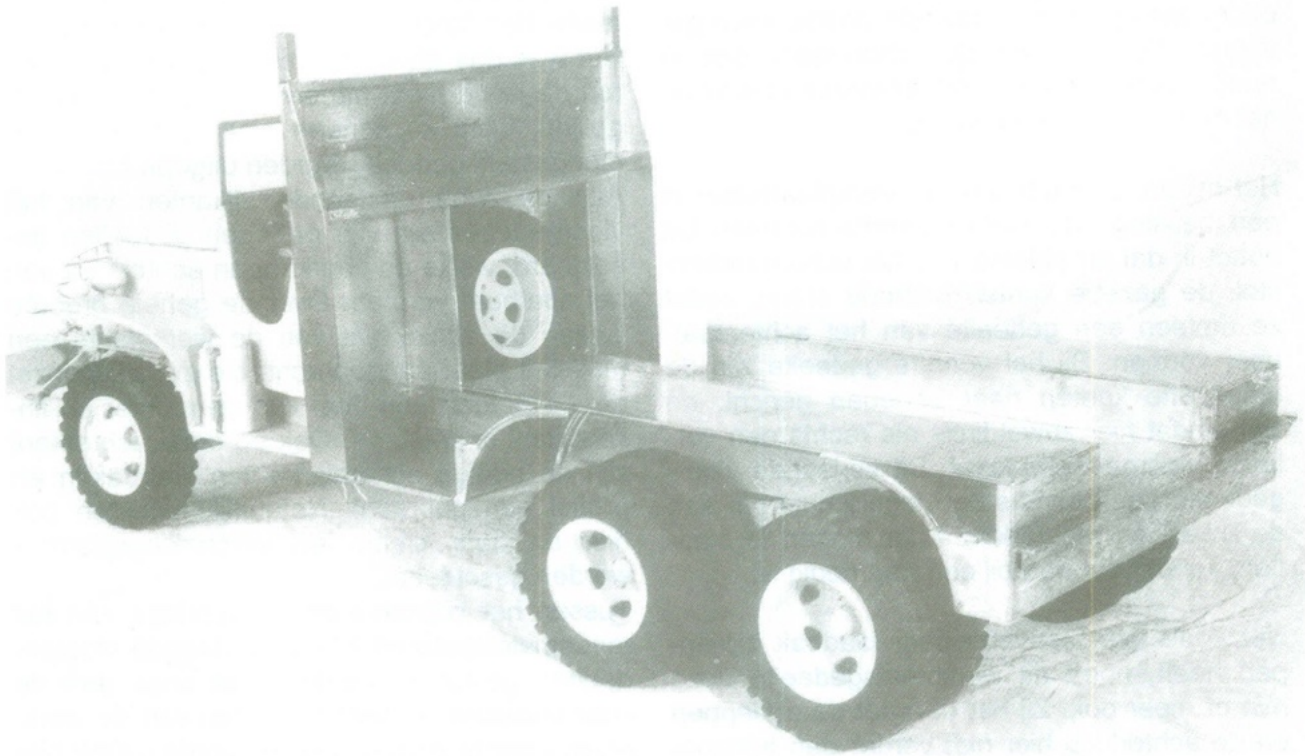
Woensdag 18.00-20.00 uur

Vrijdag 18.00-21.00 uur

Scale-line Modelbouw Bakkerstraat 22 6671AB Zetten

Hoe een amateur een GMC "TOOLSET" in schaal 1:12 bouwt (6)

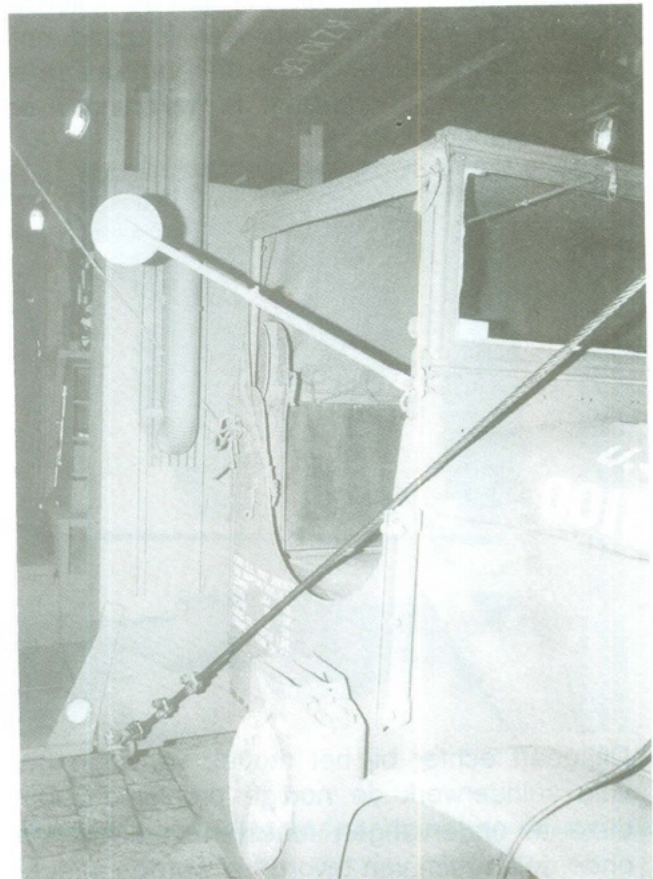
Rob Visser



Er is dan nu een begin gemaakt met het werkplaatsgedeelte. Ook dit wordt geheel uitgevoerd in messing plaat en messing profiel (zie tekening 5 en bovenstaande foto). Het kopschot (tekening 6) is een geheel vlakke plaat waaraan enkele omgezette kanten zijn aangebracht. Deze zijn voor de vormgeving en om de bevestiging van de overige delen te vergemakkelijken. Zo kan alles eerst met boutjes worden bevestigd, en daarna worden gesoldeerd.

Op het kopschot zijn enkele legborden aangebracht voor de gereedschappen e.d. Waar nodig zijn de randen afgewerkt met hoekprofiel. Ook zijn op het kopschot twee verticale versterkingen aangebracht die de hoofdverbinding vormen en het overige vloergedeelte versterken. Tussen deze versterkingen is het reserve wiel geplaatst, zodanig dat het ook gedeeltelijk tussen de chassisbalken ligt. Het linker deel van het kopschot, vanaf de vloer tot onderkant legbord, is voor de brandstoftank. Hierin zal bij het model de nodige elektronica worden geplaatst. In de ruimte rechts naast het reserve wiel komt de verwarmingseenheid, net als bij het echte voertuig. Hiermee werd, zo goed en zo kwaad als dat ging, de temperatuur onder de zeildoeken kap geregeld. Een heuse ka-

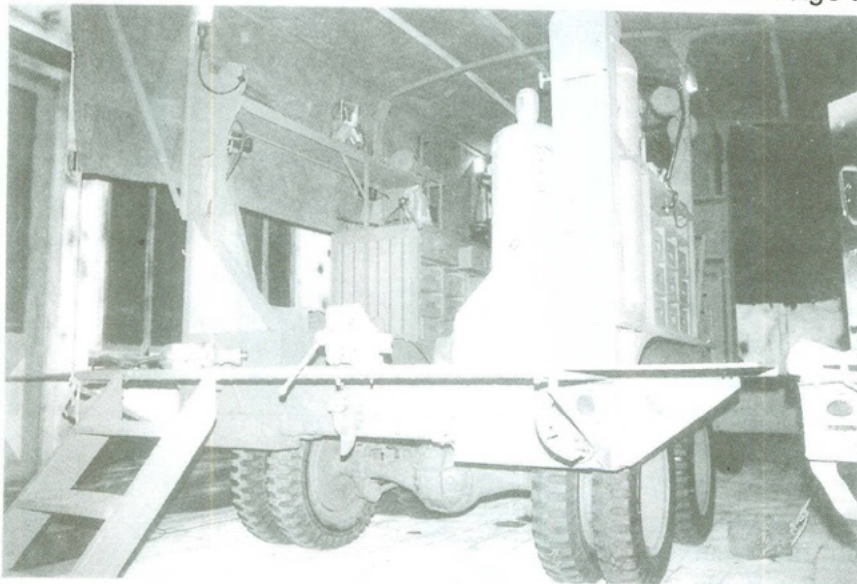
chelpijp zorgde voor de afvoer van de rookgassen. Hij was geplaatst aan de rechter voorkant van het kopschot (zie onderstaande foto).



De benodigde stahoogte kon worden gereali-
seerd doordat de hele kap boven het werk-
plaatsgedeelte ongeveer 40 cm in hoogte ver-
stelbaar is. Het spreekt voor zich dat de kap
onder het rijden in de laagste positie werd ge-
plaatst. Daarom was de schoorsteen ook in
hoogte verstelbaar en vanzelfsprekend is dit op
het model ook zo uitgevoerd.

Het middengedeelte van de werkplaatsvloer is
een messing plaat met omgezette zijkanten. Dit
houdt in dat ter plaatse van het achtertandem-
stel, de gezette kanten omhoog staan, zodat
ze meteen een gedeelte van het achterspat-
bord vormen. Bij het voorste gedeelte zijn de
omgezette kanten naar beneden gericht, en
wel omdat hier zowel links als rechts een ver-
laagd vloergedeelte komt. Dit verlaagde vloer-
gedeelte geeft tevens de mogelijkheid om aan
de linker- en rechterkant naar binnen te stap-
pen, zonder dat daarbij een trap nodig is.

Net zoals een conventionele laadbak zijklep-
pen heeft, heeft dit werkplaatsgedeelte deze
min of meer ook. Zij het dan dat de zijkleppen
en de achterklep hier niet verder dan horizon-
taal naar beneden geklapt kunnen worden.
Daarna worden er op ingenieuze wijze onder-
steuningën uitgekapt, zodat dat de zijkleppen
en achterklep ondersteund worden in hun hori-
zontale positie. Hierdoor is er aan de buitenzij-
de rondom de werkplaats een looppad ont-
staan, zodat de werkplaats ook van buiten af
aan drie zijden bereikbaar is (tekening 7 en
onderstaande foto).



Dit geeft echter bij het model, vanwege het
vele soldeerwerk de nodige problemen. Om
deze te ondervangen moesten verschillende
onderdelen ruim van tevoren al worden aange-

bracht. Bijvoorbeeld de halve scharnierdelen
van onder andere de zijkleppen, om te voor-
komen dat het direct aanliggende tinsoldeer-
werk los zou gaan vloeien, wanneer de schar-
nierhelften later zouden worden aangebracht.
Het was dus afwachten of deze scharnierhelf-
ten de juiste maat hadden en goed waren uit-
gelijnd, want ze konden niet op een los sa-
mengesteld gedeelte worden uitgeprobeerd.

Aan de twee opstaande zijkanten van het
vloergedeelte zijn vier gebogen gedeelten ge-
soldeerd, welke de voorkant en achterkant van
het spatbord vormen. Over de gehele breedte
is aan de achterkant van de werkplaats een
messing plaat aangebracht, die zo is omgezet
dat er meteen een deel van de rechter en lin-
kerzijkant is ontstaan. Ook op deze achterkant
zijn de nodige scharnierhelften, kaphaken en
profiel aan gebracht. Natuurlijk moesten ook
hier en daar steun- en versterkingsplaatjes
worden gesoldeerd.

Tussen het kopschot en de voorkant van het
tandemstelspatbord zijn de verlaagde vloer-
gedeelten geplaatst, zodanig dat deze aan de
naar beneden omgezette kanten van de werk-
plaatsvloer bevestigd konden worden. Ook hier
moesten halve scharnierdelen worden aange-
soldeerd voordat het een en ander verder kon
worden afgemonteerd. De bovenkant van het
betreffende spatbord is een geheel vlakke
plaat, die vanaf de achterkant werkplaats tot
aan het verlaagde vloergedeelte bij het kop-
schot doorloopt. Alles is bevestigd en afge-
werkt met behulp van messing hoekprofielen
en het nodige tin soldeerwerk.

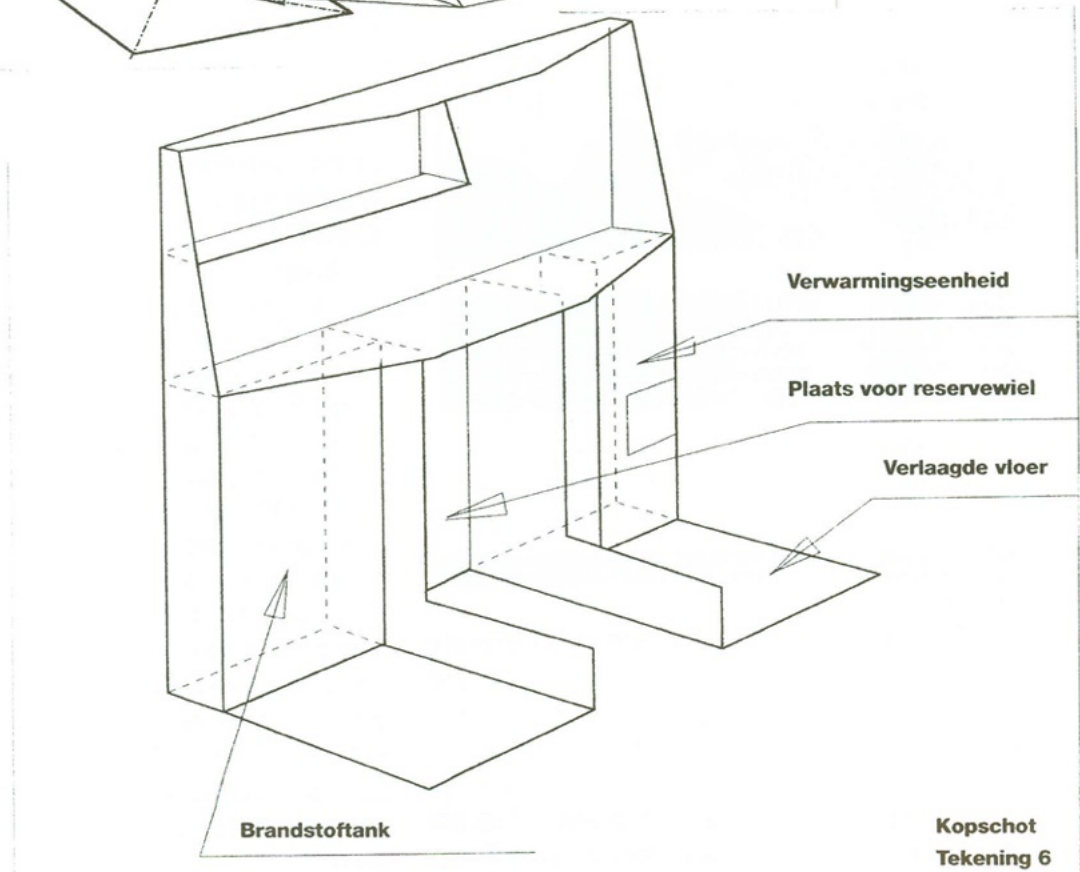
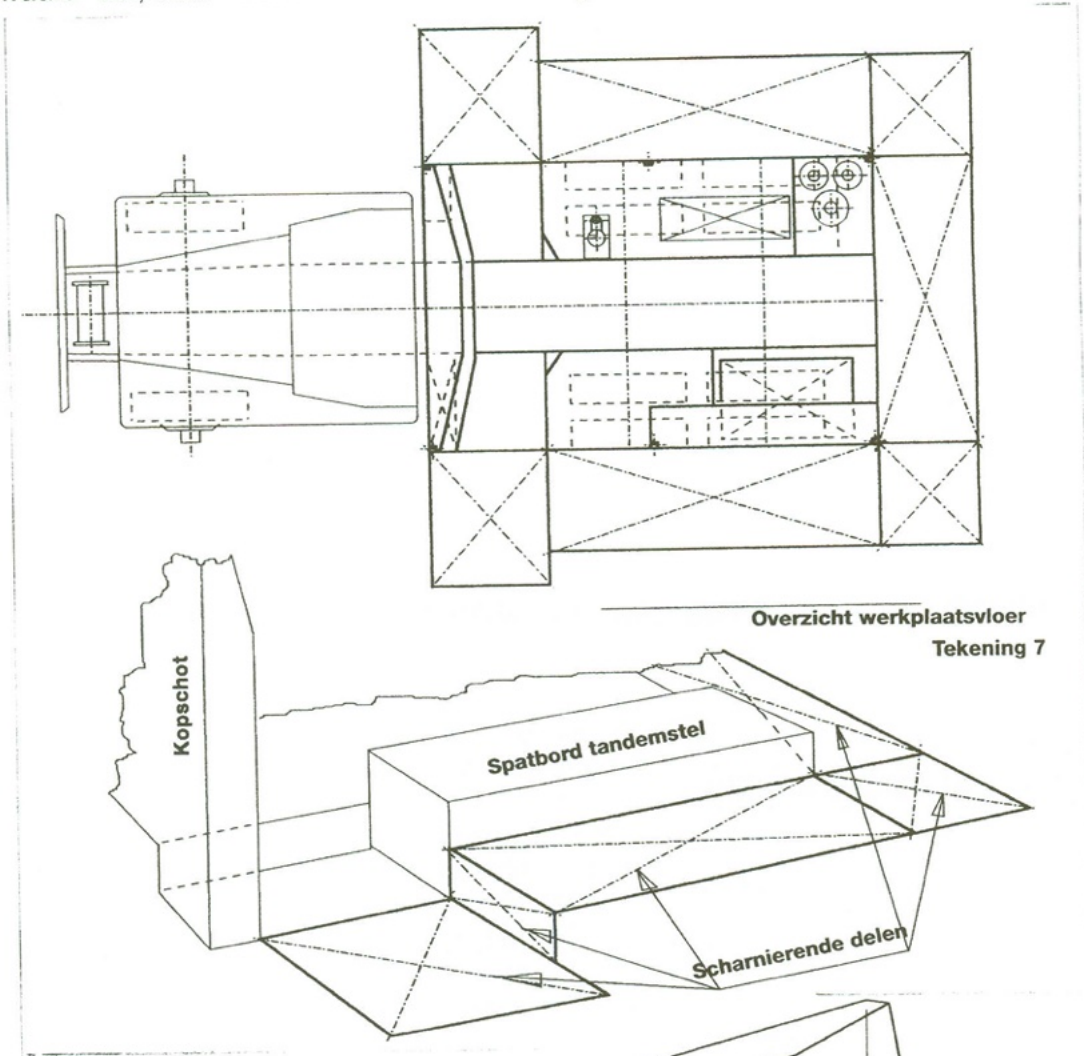
Door deze constructiemetho-
de is er dus links en rechts
een verhoogd vloergedeelte
ontstaan, dat tevens fungeert
als vloer voor alle in het voer-
tuig aanwezige apparatuur en
werkbanken. Ook wordt er op
het verhoogde linker achter-
gedeelte een fundatie ge-
plaatst voor een aggregaat.
Bij het echte voertuig wordt
deze aangedreven door mid-
del van een verbrandings-
motor, maar het zal duidelijk
zijn dat er in het model een
nep unit geplaatst gaat wor-
den.

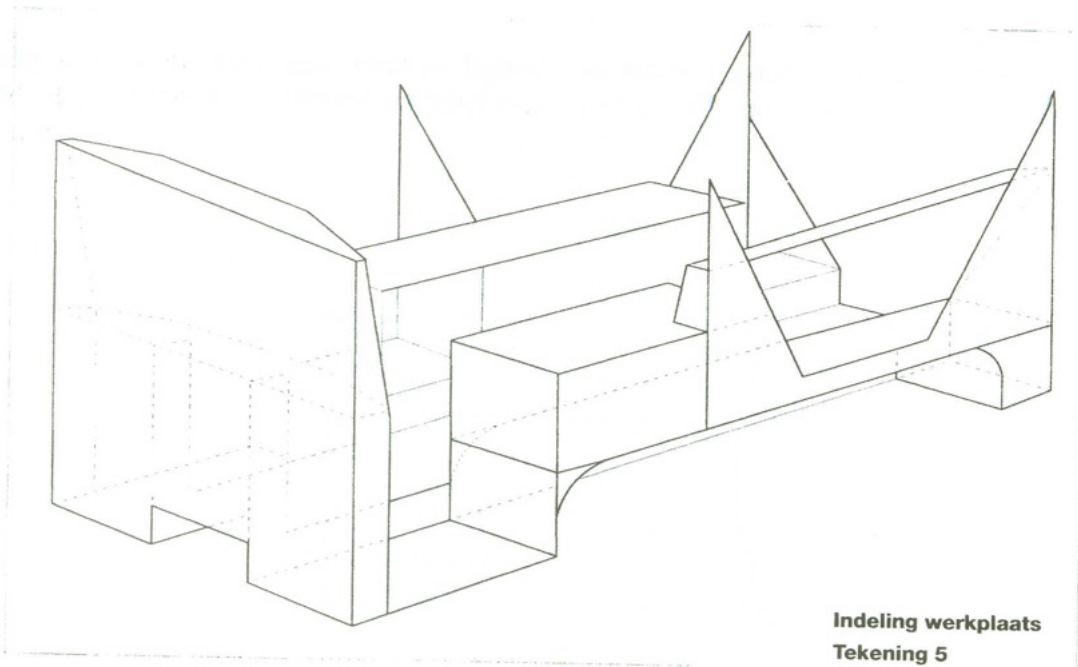
Het hoeft geen betoog dat er tijdens het solde-
ren veel, zo niet te veel warmte in het messing
materiaal wordt ingebracht. Om te voorkomen
dat dit gaat vervormen en of dat andere gesol-

deerde delen weer los gaan vloeien, moet er worden gekoeld. Ook is het het vermelden waard dat, daar waar veel delen samenge-

voegd werden, veelvuldig gebruik is gemaakt van tijdelijke boutjes, voorafgaand aan het solderen.

Wordt vervolgd.





Indeling werkplaats
Tekening 5

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

AIRBRUSH



SERVICES ALMERE

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



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

Airbrush Services Almere
Operetteweg 26
1323 VA Almere

telefoon/fax 036-5331531
info@airbrush-services-almere.nl
www.airbrush-services-almere.nl

Dé airbrush specialist in Nederland.

te krijgen, ... dan zal het een paar centen moeten kosten. Dan maar een PE setje minder. En hoe meer man er komen, hoe minder het kost en hoe meer vreugd we hebben.

Heb je interesse, laat het ons ff weten via of Of via de mail: of

Er wordt pas begonnen bij voldoende aanmelding.

Groeten,
Bas & Richard

Hans Leppen,

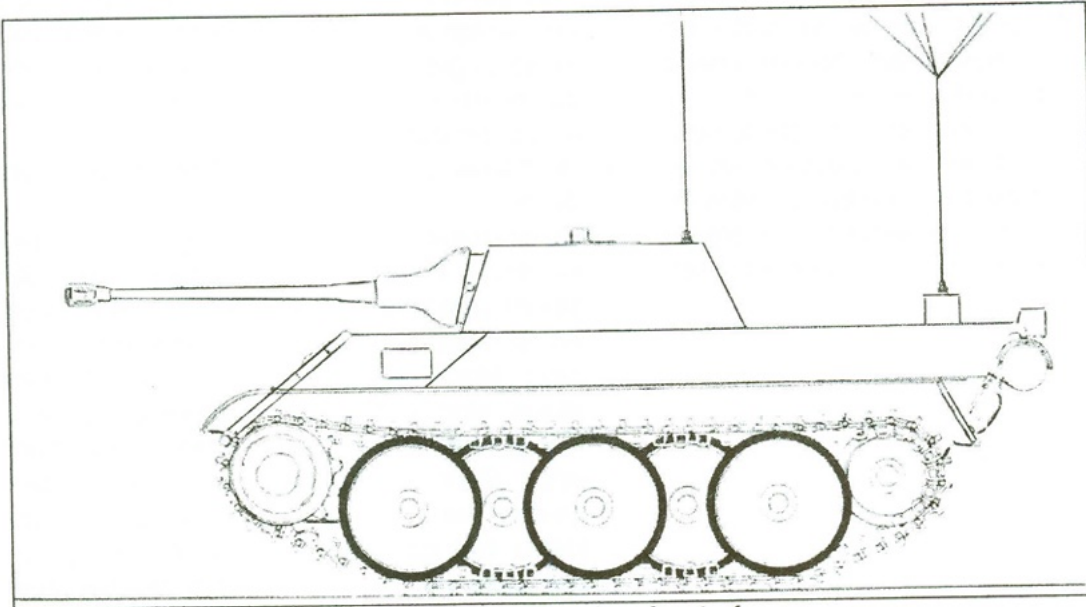
Te koop:

- Tamiya: Japanese Type 61 (1993 uitgave met enkele nieuwe onderdelen), € 14, T-62 met een verzameling extra onderdelen van de T-55 (Esci en Verlinden resin), € 19
- Italeri: Crusader Mk.II, € 14
- Eduard etssetjes voor M48A3 Patton, Warrior MCV en M3A1 Scout Car, € 9 per stuk.
- Dragon: 120mm Sturmbahnführer Ardennes '44, € 9; 120mm Cavalry Division 'Florian Geyer', € 14

Gezocht: tijdens de laatste TWENOT bijeenkomst in Amersfoort heb ik een Italeri Puma gekocht waarvan de decals bleken te ontbreken. Heeft de verkoper deze nog voor me? Een andere donor is ook welkom (als je toch van plan bent t.z.t. de nieuwe Dragon kit te kopen).

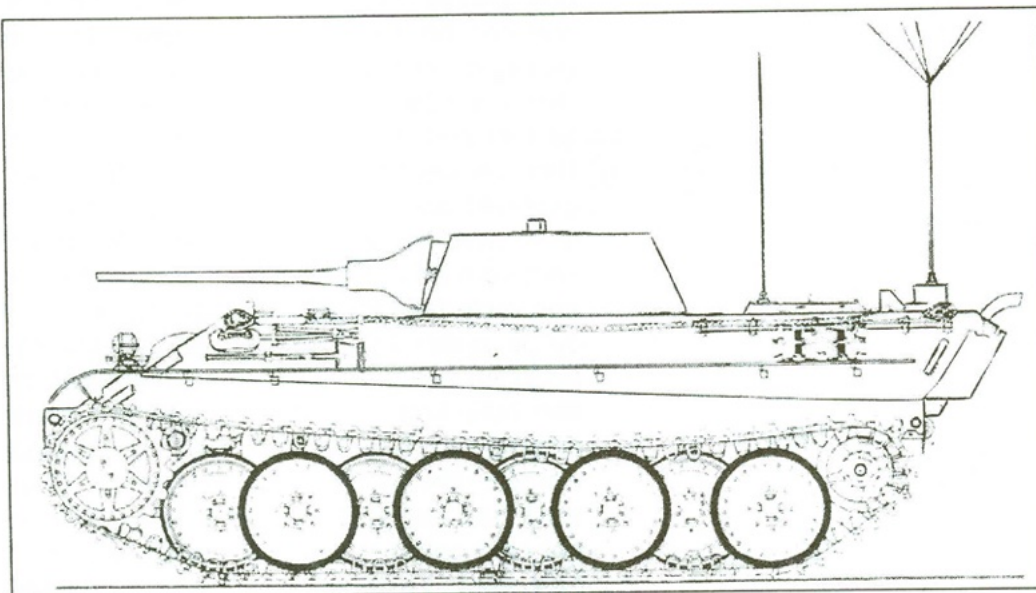
Bas Hermsen en ik (Richard Polderman) zoeken bouwers die zin hebben om 1x per maand op een donderdagavond samen te komen om gezellig te bouwen. Het is de bedoeling dit in Zutphen te doen. Er is al een zaaltje op het oog, maar dat is niet gratis. Daarom zoeken we nog verder naar een zo goedkoop mogelijk zaaltje. En lukt het niet om iets gratis

Omdat de verkenningsstank "Luchs" in zowel pantsering als bewapening te licht was, kreeg de firma MIAG opdracht een opvolger te ontwerpen. Dit werd de VK1602. Dit voertuig, dat de naam "Leopard" kreeg, werd eveneens aangemerkt als verkenningsstank. Daar het ontwerp echter te veel overeenkomsten vertoonde met de gelijktijdig ontwikkelde "Panther-ontwerpen", werd er reeds in de tekentafelfase mee gestopt.



De "Leopard" verkenningsstank.

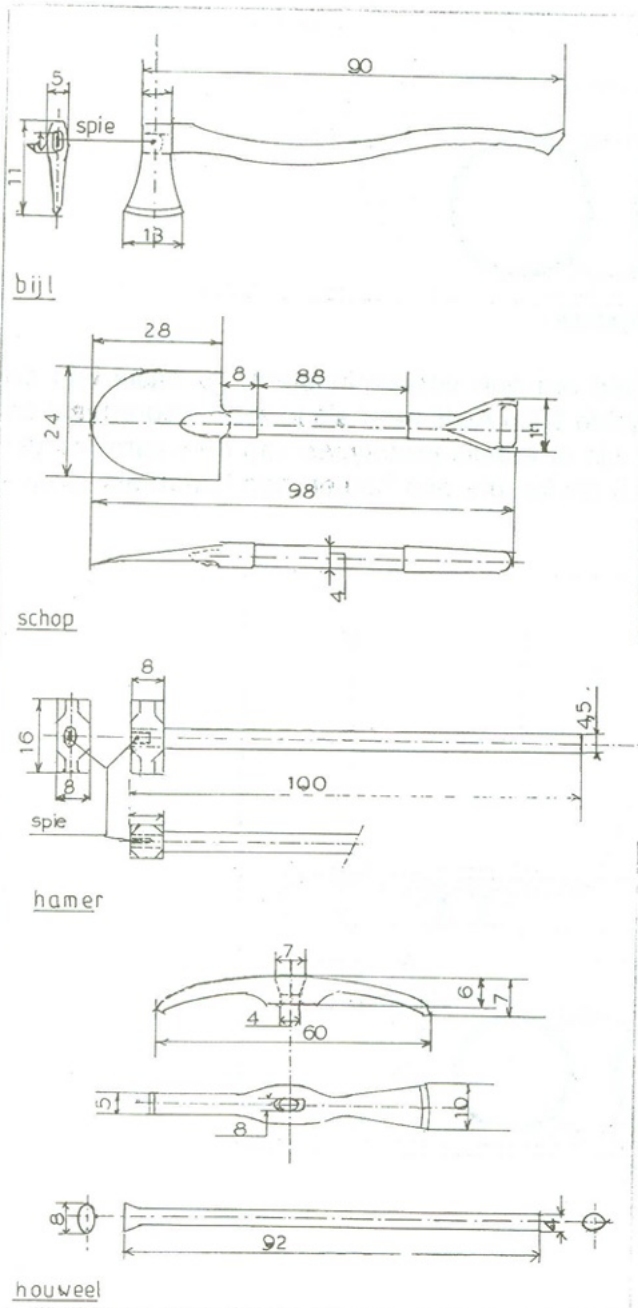
In plaats daarvan onderzocht men de mogelijkheid om een verkenningsstank op basis van de Panther te ontwerpen, maar het hiervoor voorgestelde 5 cm KwK werd als te zwak beoordeeld en dus ging ook dit ontwerp de prullenmand in. Wel zijn er enkele prototypen van de waarnemingspanther gebouwd, die echter in plaats van een 7,5 cm kanon, een houten nep kanon als "bewapening" hadden gekregen.



De "Pantherverkenningsstank".

Bij het detailleren van modellen van militaire voertuigen zijn bijna altijd pioniergereedschappen nodig. Meestal zijn dan aanwezig: een bijl, hamer, houweel en een schop. Voor modellen op grote schaal, zoals 1:10, zijn ze betrekkelijk eenvoudig zelf te maken, vaak van afvalmateriaal. De metalen delen van de hieronder beschreven gereedschappen zijn, op een enkele uitzondering na, gemaakt van aluminium.

1. De bijl is gevijld uit een stuk vrij dikke strip. Het zijaanzicht aftekenen, uitzagen en vijlen. Daarna het blad van de bijl op dikte vijlen en de achterzijde afwerken. Vervolgens twee gaatjes boren voor de steel en met



een figuurzaagje op maat brengen. Het gat heeft evenwijdige zijden. Zoals alle stelen is de steel gevijld uit een houten stokje van een vuurpijl (oudejaarsavond). Het uiteinde wordt op maat gevijld zodat het in het bijlblad getikt kan worden. De spie is gevijld uit een stukje aluminiumplaat en in de kop van de steel getikt. Daarna werd het geheel in de gewenste kleur gebracht en de snede met een vijltje van verf ontdaan.

2. De hamer is op dezelfde wijze gemaakt als de bijl.
3. De houweel: gezaagd en gevijld uit een dikke strook aluminium, afkomstig van een gesloopt apparaat. Bovenaanzicht aftekenen en op maat vijlen. Zo ook daarna het zijaanzicht. Mocht de plaat te dun zijn, dan een stukje strip eronder lijmen (secondenlijm). Het geheel in een klem zetten en op maat vijlen. Boor voor het gat voor de steel twee gaatjes van 1,5 mm (gebeurt ook in de klem). Het gat loopt naar de "buiten" gebogen zijde van de houweel taps uit. De steel wordt afzonderlijk opgeborgen en door het gat gestoken. De tapse kop van de steel valt dan in het tapse gat. Hiermee wordt bereikt dat de houweel tijdens het gebruik niet van de steel kan vliegen.
4. De schop bestaat uit drie delen: het blad, de steel en de greep. Het blad is geknipt uit een plaatje aluminium (dik ca. $\frac{3}{4}$ mm) en met een bol hamertje in de gewenste vorm geslagen. Het bolle hamertje was jaren geleden gemaakt als ombouw van een hamertje met een doorsnede van ca 10 x10 mm. Hierover werd een blikken busje geschoven, gemaakt door een strip blik over vijf zijden te vouwen en dicht te solderen. Met dit kokertje om de hamer omhoog gericht werd er een oude lagerkogel in gelegd. Het kokertje op de zijden iets ingeknipt, om het kogeltje getikt en gesoldeerd. Het hamertje heeft nu een bolle kop die gehard is. Op een harde ondergrond kan nu het blad bol geklopt worden. Hierbij de rand niet raken. Deze komt dan wat omhoog zodat de bolling van het blad ontstaat. Het deel waar de steel in past wordt, zover het in het blad ligt, tussen de bekken van de bankschroef in de vorm van de uitloop van het buisvormige deel buiten het blad uitgedreven. Buiten het blad

kan men het uitstekende deel om een passend boortje tot een buisje wikkelen. De steel is gemaakt van een cilindrisch stukje hout.

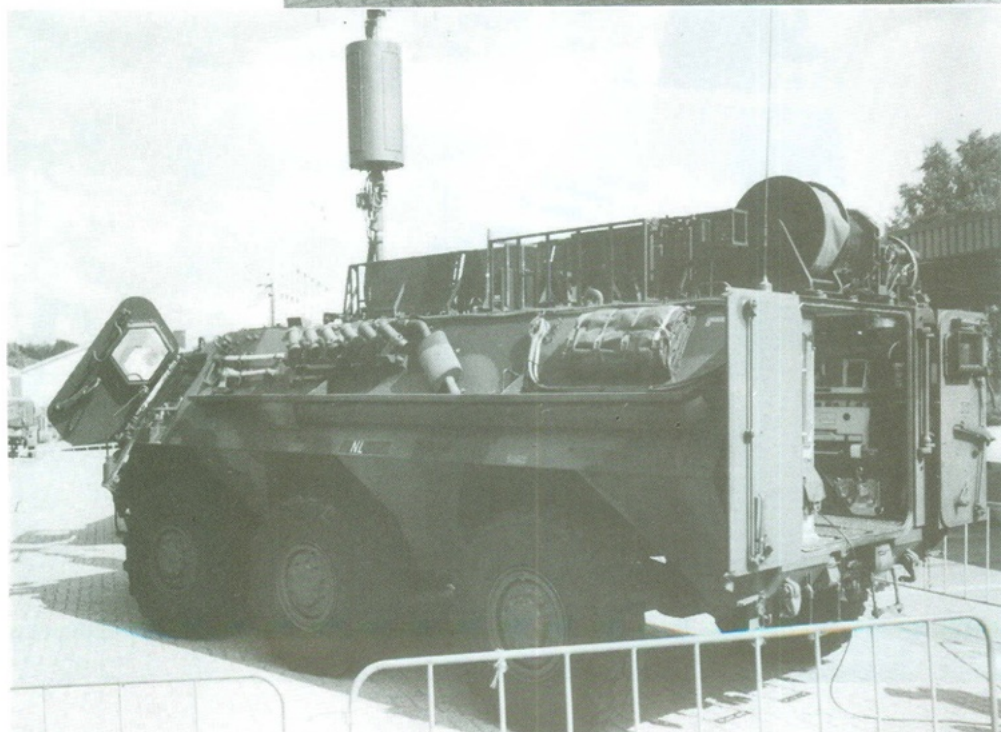
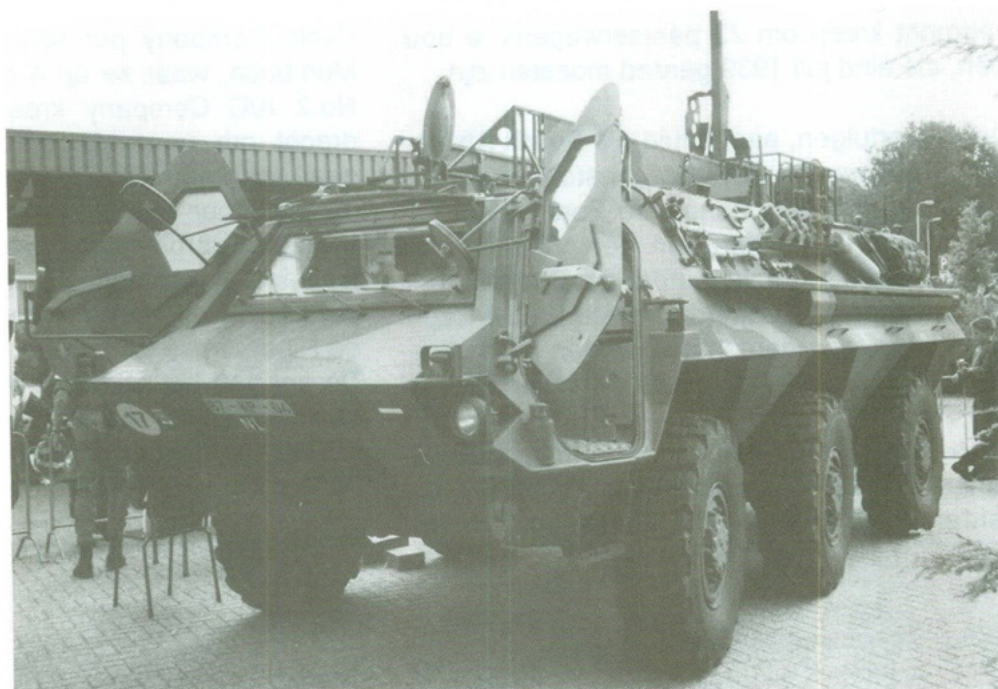
De greep bestaat uit een buisje om de steel. Het uitstekende deel is ingezaagd en gebogen en gevijld tot een vork. In het einden van de vorkpoten wordt een gaatje geboord voor een stukje spijker met bolle kop, waarmee het houten handvat vastgezet wordt.

Op het voertuig zijn de gereedschappen gestouwd in een standaard raam of in individuele steunen geplaatst. Bij alle gereedschappen zijn de snijkanten en bij de hamer de eindvlakken

door vijlen van verf ontdaan. De kleur is aangepast aan die van het voertuig. Ook de stelen, hoewel die ook de kleur van het blanke hout kunnen hebben.

Ik heb de beschreven zaken gemaakt op schaal 1:10. Bij grotere schalen kunnen de schopdelen aan elkaar bevestigd worden met het juiste aantal spijkertjes met bolle kop. Op een kleinere schaal zal hier en daar een vereenvoudiging nodig zijn. Dat hangt gedeeltelijk af van de mogelijkheden en fantasie van de bouwer.

FUCHS
Peilvoertuig



Begin 1939, toen donkere wolken zich boven Europa begonnen samen te pakken, probeerde de Generale Staf van het Zuidafrikaanse leger in Groot Brittannië en in de Verenigde Staten pantserwagens aan te kopen, maar geen van beide landen was bereid hieraan mee te werken. Dit leidde ertoe dat het Zuidafrikaanse bedrijf *ISCOR (Iron and Steel Corporation)* proeven ging nemen om zelf pantserstalen platen te maken, waarmee vervolgens, met behulp van Ford vrachtwagenonderstellen, pantserwagens werden gemaakt. De eerste proeven waren zo veelbelovend, dat de bevoorradingssectie van de Union Defence Force opdracht kreeg om 22 pantserwagens te bouwen, die eind juli 1939 gereed moesten zijn.

Deze voertuigen, aangeduid als **South African Reconnaissance Car Mk.I**, bestonden uit het onderstel van een Canadese Ford 3 ton 4x2 vrachtwagen, voorzien van een V8 motor en een pantsering die varieerde van 6 tot 12 mm. De bewapening bestond uit twee .303 Vickers mitrailleurs, een gemonteerd in een ronde koepel en de andere achter in de linker zijwand van de romp.

De eerste 22 Mk.I voertuigen vormden de uitrusting van No.2 Armoured Car Company, die verder bestonden uit 14 motorfietsen, 7 motor-

fietsen met zijspan, 1 personenauto, 11 1-ton vrachtwagens en 10 3-ton vrachtwagens. Er zijn in totaal 135 Mk.I's gebouwd.

In juli 1940 werden No.2 A/C Company en No.2 Motor Cycle Company overgeplaatst naar Barberton in Oost Transvaal, om daar een trainingsprogramma met de 5th South African Infantry Brigade uit te voeren. Eveneens in die tijd begon de Italiaanse druk op de noordelijke grens van Kenia toe te nemen, als gevolg waarvan Zuidafrikaanse troepen Oost Afrika binnentrokken. Op 26 september 1940 vertrokken No.2 en No.3 A/C Company en No.1 Motor Cycle Company per schip van Durham naar Mombasa, waar ze op 4 oktober aankwamen. No.2 A/C Company kreeg vrijwel direct opdracht om naar Mitiburi Camp bij Thika te gaan, zo'n 50 mijl van Nairobi. Hier kwamen ze op 8 oktober aan. Vier dagen later moest men wederom verplaatsen, naar de oostgrens met Italiaans Somaliland. De compagnie arriveerde daar op 14 oktober en voegde zich samen met de Nigeriaanse Brigade.

De eer van het eerste contact met de Italiaanse vijand kwam toe aan het 1e peloton, onder leiding van majoor Walker. Dit was op 15 oktober om 08.00 uur vertrokken voor een verken-

Een Mk.I tijdens de veldtocht in Somaliland, 1941.



ningstocht naar de waterbron bij Hagadera. Deze was vrij van vijanden aangetroffen, waarna men op een afstand van zo'n 35 mijl van de grenspost van Leboi overnachtte. De volgende morgen trok men verder naar de grens, waarbij, op twee mijl afstand van de grens, contact werd gemaakt met Italiaanse strijdkrachten die waren binnengedrongen. Verschillende pantserwagens werden geraakt, doch zonder nadelige gevolgen.

In zijn rapport verklaarde majoor Walker dat de vijandelijke granaten en geweerkogels geen effect hadden op de pantsering van de voertuigen. Wel was van een wagen een band lek geschoten. Hij benadrukte de noodzaak van schotvrije banden, vooral omdat de standaard banden vaak lek raakten door dorens van struikgewas. Een andere punt dat aandacht vroeg was de vering, die versterkt moest worden om bestand te zijn tegen de voortdurende zware belasting. Ook de motoren waren erg gesleten, maar men moet daarbij wel bedenken dat de voertuigen vrijwel zonder onderbreking sinds mei van dat jaar in gebruik waren geweest, zonder ander onderhoud dan datgene wat de bemanning zelf kon doen.

Inmiddels was er al een commissie gevormd voor het beproeven van en rapporteren over een nieuwe pantserwagen, waarin de ervaring die met de Mk.I waren opgedaan waren verwerkt. In essentie betrof het een Mk.I romp, aangedreven door een Ford V8 motor en gemonteerd op een 134 inch onderstel, maar met een aangedreven vooras. Deze was, samen met een tussenbak met hoge en lage gearing, geleverd door de Marmon-Herrington Company uit Indianapolis, U.S.A. De assemblage werd uitgevoerd door de Ford Motor Company of South Africa en de Dorman Long Structural Steel Company.

Het voertuig werd op 18 september 1939 in Johannesburg afgeleverd, waarna een serie intensieve beproevingen werd uitgevoerd. Na een aantal aanpassingen werd het in november 1939 wederom getest in een proefrit over 1000 mijl en nu bleken het koelsysteem en de vering niet te voldoen. Ook liep op natte wegen, waarbij veel in lage versnellingen werd gereden, het brandstofverbruik op tot 7 a 8 mijl per gallon. Na de nodige aanpassingen werd er in januari 1940 nogmaals een proefrit van 1200 mijl uitgevoerd, waarna hij werd goedgekeurd voor productie, met als aanduiding **South African Reconnaissance Car Mk.II**

De vorderingen werden met belangstelling gevolgd door het Britse War Office in Londen en al vrij snel werden de Zuid-Afrikanen gevraagd pantserwagens te leveren voor gebruik in het Midden-Oosten.

Voor de Britse regimenten, die het tot die tijd hadden moeten doen met Morris verkenningervoertuigen en verouderde Rolls-Royce pantserwagens, betekenden ze een aanzienlijke verbetering. De 85 pk Canadese versie van de Ford V8 motor was betrouwbaar en er was veel ruimte in de romp, wat heel plezierig was als je dagen achter elkaar bezig was met patrouilles diep in de Libische woestijn.

Het minst geslaagd was ongetwijfeld de kleine en bekrompen toren en al vrij snel gaven voertuigcommandanten de voorkeur aan buitenop geplaatste mitrailleurs in plaats van de twijfelachtige veiligheid van de toren.

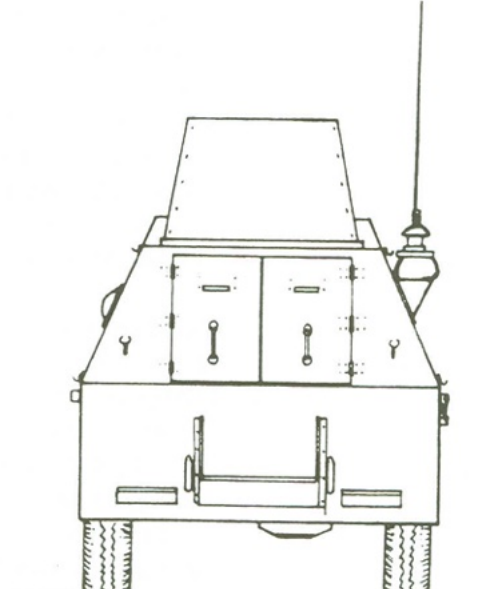
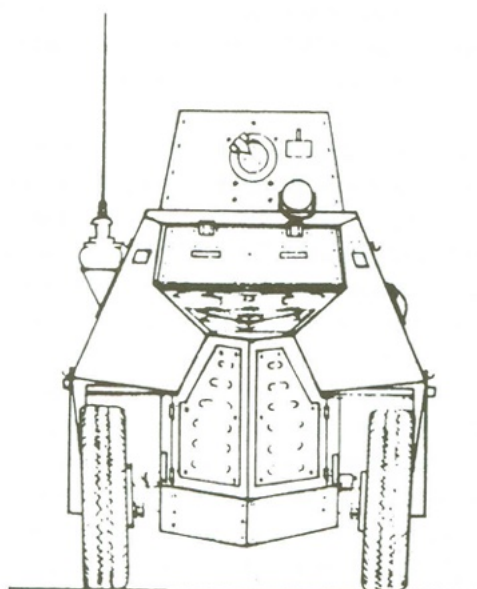
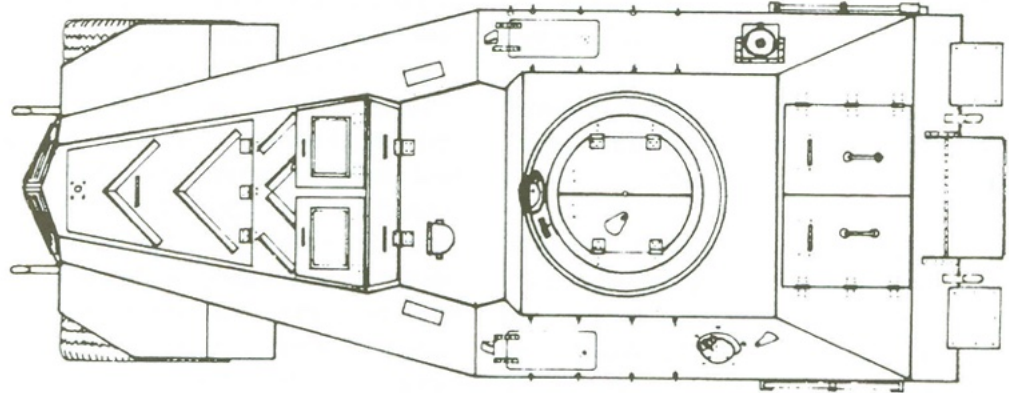
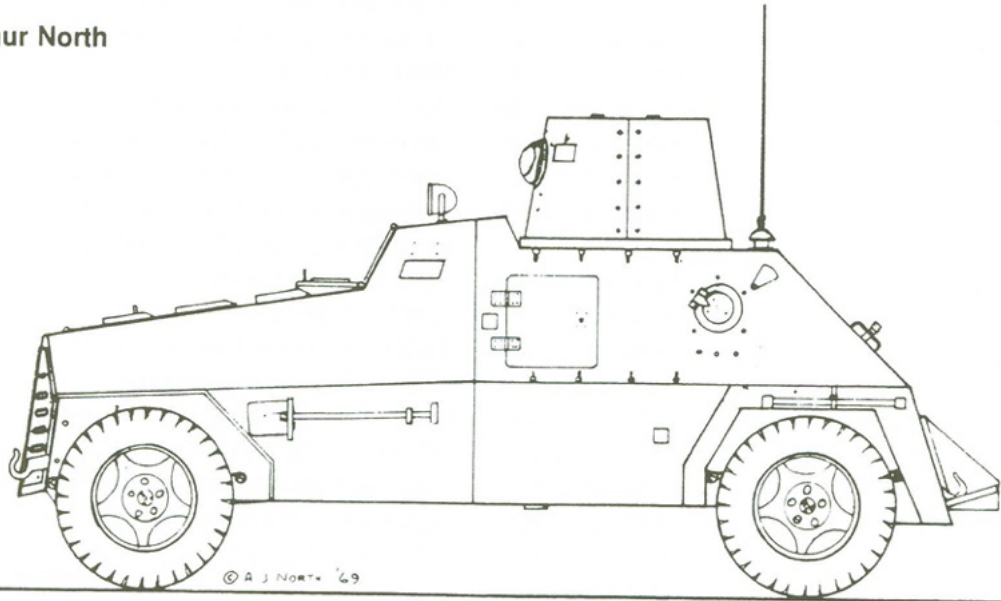
Waarschijnlijk het eerste Britse regiment dat er mee werd uitgerust (en ook het eerste dat de naam verkeerd spelde) was het Kings Dragoon Guards, dat eind december 1940 in Egypte waren aangekomen. Het was in Engeland opgeleid als tankregiment en dus was men wat verbaasd dat men pantserwagens kreeg, maar dat was van korte duur. Het B-Squadron had als eerste de opleiding voltooid en ondernam al spoedig lange verkenningstochten door de Egyptische en Libische woestijn. De enige serieuze klachten die men over de pantserwagens had betroffen de geringe dikte van de pantsering (slechts 6 mm), die maar weinig bescherming bood bij luchtaanvallen.

In de geraadpleegde bronnen was niet te achterhalen wanneer precies en waarom de voertuigen onder de naam Marmon-Herrington werden aangeduid. David Fletcher verwijst in zijn artikel naar verschillende Britse regimentsgeschiedenissen uit WO2, waarin wordt gesproken over Marmon-Harringtons. Men bedoelt hiermee de door deze regimenten gebruikte South African Reconnaissance Car Mk.II. Onduidelijk blijft waarom de naam dan is ontleend aan de leverancier van de ombouwset voor de vierwielaandrijving (Marmon-Herrington) en niet aan de leverancier van het complete onderstel plus motor (Ford), die immers een veel groter deel van geheel uitmaken.

De Mk.I en Mk.II waren uiterlijk vrijwel aan elkaar gelijk. De Mk.II had alleen iets anders ge-

SOUTH AFRICAN MARMON HERRINGTON MK.II

Drawn by Arthur North



1:32 scale

vormde voorspatborden om de voorwielen meer bewegingsruimte te geven.

De pantsering varieerde van 6 tot 12 mm. De radiator werd beschermd door twee deuren met horizontale koelspleten, de bestuurder door een pantserplaat over de gehele breedte van de romp, met twee kijkspleten. In beide zij-kanten zat een enkele deur, in de achterwand zat een dubbele deur. De deuren in de zijwanden hadden bij de eerste productievoertuigen een L-vorm en waren ter hoogte van de bestuurdersruimte geplaatst. Later werd de vorm gewijzigd in rechthoekig en waren ze ook meer naar achteren geplaatst. Tegen de linker zijwand was een reservewiel gemonteerd, eerst ter hoogte van de gevechtsruimte en na het verplaatsen van de deuren ter hoogte van de bestuurdersruimte.

De Mk.II was er in twee varianten: **ME (Middle East)** en **MFF (Mobile Field Force)**. De MFF uitvoering had dezelfde bewapening als de Mk.I, te weten een .303 Vickers mitrailleur in een kogelaffuit voor in de toren en een tweede in een kogelaffuit achter in de linker zijwand. Bij de ME uitvoering had men een rechthoekige opening in de voorkant van de toren gemaakt, waarop een soort neusstuk was gelast met daarin bevestigingspunten voor een .55 inch Boys antitankgeweer en een .303 inch lichte Bren mitrailleur. Het kogelaffuit in de romp was vervangen door een bevestigingspunt voor een Bren mitrailleur en er stond op de toren ook een luchtafweeraffuit voor een Bren mitrailleur.

De vuurkracht vormde in Noord-Afrika al spoedig een probleem. De Boys en de Bren volde-

den wel in het West-Europese landschap, maar niet op de wijde open woestijnvlaktes. Het was onmogelijk te voorspellen welke tegenstand men op langeafstandspatrouilles zou ontmoeten en daarom gingen bemanningen op zoek naar meer vuurkracht. Al spoedig zag men .303 Vickers mitrailleurs op de torens verschijnen, maar er kwamen ook meer drastische oplossingen. Er ontstond een soort huisindustrie, waarin op alle mogelijke manieren de bewapening werd verbeterd. Tijdens de eerste veldtochten in Libië waren veel Italiaanse wapens buitgemaakt en het 20 mm Breda zware machinegeweer werd een populair wapen. Om dit te kunnen plaatsen werd de toren in zijn geheel verwijderd, evenals het grootste deel van de bovenpantsering van de romp. De Breda werd vervolgens op een affuit of een frame opgesteld achter een pantserschild. Deze aanpassing was vooral in trek bij de Royal Dragoon Guards.

Andere vaak gebruikte wapens waren Franse 25 mm, Duitse 37 mm en Italiaanse 47 mm kanonnen en één voertuig, in gebruik bij een Zuid-Afrikaans regiment, had zelfs een Britse 2-ponder geïnstalleerd die afkomstig was uit een uitgeschakelde tank.

De lichte pantsering van de Mk.II vormde een ander probleem. Hij was ontworpen voor bescherming tegen het vuur van handvuurwapens en granaatscherven. De door de Duitse luchtmacht gebruikte pantserdoorborende munitie drong makkelijk door de pantsering heen, totdat men merkte dat deze munitie platsloeg op de bekapping die vaak aan de buitenkant van de voertuigen werd meegevoerd. Als gevolg van deze ontdekking werden al spoedig,

nog meer dan voorheen, zoveel mogelijk dekenrollen, plunjezakken en andere uitrusting aan de buitenkant van de voertuigen opgehangen als bescherming tegen deze pantserdoorborende projectielen.

Wanneer men, zestig jaar na dato, op deze tijd terugkijkt, dan is er onmiskenbaar iets avontuurlijks, om niet te zeggen romantisch, aan deze periode van de woestijnoorlog, en in het bij-
← De op de toren geplaatste Vickers luchtafweermitsrailleur van een Marmion-Herrington Mk.II. De schutter staat in de opening van de achterdeuren.





Een Marmon-Herrington Mk.II van een Zuid-Afrikaanse eenheid ten tijde van de slag bij El Alamein. Het voertuig heeft er waarschijnlijk al heel wat kilometers opzitten en is daarbij op een gegeven moment het linker voorspatbord kwijtgeraakt. Let op de dubbele deuren die de radiator en de koplampen beschermen. De Vickers mitrailleur wordt gevoed vanuit een merkwaardige ronde patroontrommel.

zonder het gedeelte betreffende de pantserwagens. Alle ingrediënten zijn aanwezig: de wijde open vlaktes, het beroep op de dienst aan het vaderland en de onstuimige jonge cavalerieofficier, die in de toren van zijn kleine, dappere pantserwagen door de woestijn jaagt. In dit beeld vergeten we dan de vliegen, de soms ondragelijke hitte en het voortdurende gevaar, maar het heeft wel iets van de waarheid in zich. Veel (Britse) jongemannen waren van nature avontuurlijk ingesteld en binnen de taken van een pantserwagenregiment waren voldoende uitdagingen aanwezig. Het is verantwoordelijk voor het uitvoeren van verkenningen over een breed front, waardoor het vrijwel nooit als een geheel opereert. Het is vrijwel altijd opgedeeld in drie squadrons, die ver van elkaar actief zijn, alleen via de radio contact hebben met hun hoofdkwartier (indien de apparatuur en de atmosfeer tenminste meewerken). Vaak werden individuele groepen op verkenningsopdrachten diep de woestijn ingestuurd, waarbij alle verantwoordelijkheid bij

de, vaak jonge, commanderende officieren werd gelegd.

En er bestond in de woestijn geen frontlijn. Eenheden waren voortdurend in beweging terwijl ze elkaars sterkte aftastten of een onbeschermde flank probeerden te vinden. Een typisch voorbeeld van zo'n actie is te vinden in de geschiedenis van de Royal Dragoons. Net na kerstmis 1941 werd hun C-squadron, toen bestaande uit 10 Marmon-Herrington pantserwagens, diep de Libische woestijn ingestuurd om een mogelijke route te verkennen en vast te stellen of een bepaalde oase door de vijand werd bezet. Op de eerste dag verloren ze een pantserwagen in een schermutseling met Duitse tanks en nog twee wagens vielen uit door pech. Enige tijd later kwamen ze oog in oog te staan met een Duitse verkenningspatrouille die dezelfde weg gebruikte. De jonge Britse majoor die het commando voerde zag zichzelf geconfronteerd met een probleem. Een gevecht met de Duitsers zou goed kunnen aflopen, maar misschien ook niet. En ongeacht

de uitslag was het de vraag of hij daarna nog in staat zou zijn zijn opdracht te voltooien. Het zekere voor het onzekere nemend, weken de Britten uit, de weg af, en de Duitsers vervolgden de hunne, zonder zelfs hun kanonnen op de vijand te richten.

Er zijn in totaal 887 Mk.II's gebouwd, 549 in MFF en 338 in ME uitvoering. In november 1943 werden 73 inmiddels overtuig geworden

Mk.II's omgebouwd tot LAD (Light Aid Detachment) voertuig.

Wordt vervolgd

Bronnen:

- . Classic Military Vehicles: Marmon-Herrington Armoured Cars, David Fletcher
- . MAFVA Tankette: Marmon-Herrington Marks 1-3, Steve Broomfield & Dave Blomley
- . Army and Navy Modelworld: South African Reconnaissance Car Mk.I and Mk.II, Arthur North

TWEEDE BIJEENKOMST BMC (BRABANTSE MODELBOUW CLUB)

Afgelopen 3 mei was de tweede bijeenkomst van onze nieuwe "club". En het was een gezellige avond! De bijeenkomst werd gehouden in ons nieuw "clubhuis". De vrouw van Theo van Summeren heeft een kinderdagverblijf en daar mogen we onze bijeenkomsten houden. Theo woont in Riel ongeveer 5 km onder Tilburg en het is ongeveer 5 minuten rijden van de snelweg A58. Het is een mooie, grote ruimte met goed licht en een grote tafel erin.

De avond begon om 7 uur. Bij een bakje koffie werden de foto's van onze trip naar Kappellen (zie elders in deze TANK) uitgewisseld en bekeken. Daarna kon het bouwen beginnen. John (een bouwer van voertuigen op schaal 1/16) had zijn meest recente model bij zich: een Amerikaanse truck in 1:16. Hij maakte hem van afvalhout en het zag er fantastisch uit. Alles werkt eraan en zelfs het kratje bier ontbrak niet.

Bas en Hein hadden het tegenovergestelde bij zich. Zij bouwen 1:72. Bas begon met het schilderen van zijn "legertje" zuiderlingen uit de Amerikaanse burgeroorlog. En na een half uurtje begon hij aan een leuke famo te werken in diezelfde kleine schaal. Hein had een Amerikaans amfibievoertuig meegenomen, waar hij ook lekker aan kon prielen.

Theo en ik bouwen 1:35. Theo begon aan een Dragon model van een 251 met PaK 40 erop; ik startte met een nieuw model van Zvezda, een GAZ-AA die ik voor het Modelbouw Magazine zal bouwen.

Er werden nuttige tips uitgewisseld en de laatste nieuwtjes uit modelbouwland en museumland besproken. John is ook lid van Keep them Rolling en heeft ons uitgenodigd om in juni naar een van hun meetings te komen. We kunnen dan meevaren met een amfibievoertuig en mogelijk (en hopelijk) meerijden of inzitten in andere voertuigen. John moest eerder weg en zijn plaats werd al snel ingenomen door de zoon van Theo, die even kwam kijken en binnen snel een modelletje van een Duitse motor ging halen.

Tegen een uurtje of half elf was het hoogste tijd om weer naar huis te gaan. Het kinderdagverblijf werd weer opgeruimd en er werd afscheid genomen.

De volgende bijeenkomst is begin juni gepland. Als je interesse hebt gekregen en het lijkt je leuk om bij onze club samen één keer in de maand te bouwen, dan kan je altijd even bellen naar Theo of naar mij. Het maakt niet uit wat je bouwt, of het nu om tanks, figuren, vliegtuigen of nog iets anders gaat. We kunnen allemaal van elkaar leren en zeg nu zelf, samen bouwen is gezelliger als alleen bouwen.

Er zijn geen kosten of verplichtingen aan verbonden. Het enige wat je mee moet nemen is modellen, gereedschap en goede zin.

Tot hoors of tot ziens in Riel .

Arjen van Broekhoven.



DE LANCIER MODELBOUW

Herenstraat 74
2802 KJ Gouda
Nederland

Tel: 0182-528185
Fax: 0182-584290
E-mail: delancier@zonnet.nl

RESICAST

35181 6 pounder Mk IV (late war infantry anti-tank gun)	€ 75,00
35183 M1 75mm US anti tank gun	€ 75,00
35184 M-1937 Range Field Kitchen conversie voor op de GMC van Tamiya	€ 47,50
35186 Sherman M4A1 big hatch, ex DD tank	€ 140,00

ARMOR PHOTOGALLERY BOOKS

Deze boekjes hebben zeer veel detail foto's in kleur en 1/35 schaaltekeningen. De volgende titels zijn nog leverbaar:

No. 4 SdKfz 234 8-wiel pantserwagen, met 100 kleuren detailfoto's	€ 12,50
No. 6 Crusader Cruiser tank Mk. VI met 230 kleuren foto's en 10 schaaltekeningen	€ 22,50
No. 7 Panzertriebwagen no. 16	€ 19,50
No. 9 Panzerjager Marder II SdKfz 131 met een serie detailfoto's van de Pak 40	€ 19,50
No. 10 Sturmgeschutz III Ausf. D SdKfz 142 assault gun met 161 kleuren detailfoto's	€ 21,50
No. 11 M4A2 Sherman deel 1 met 201 kleuren foto's, 74 z/w foto's en 7 schaaltekeningen	€ 26,50
No. 12 German railway gun Leopold 28cm K5 (E), geschreven door Jan Coen Wijnstok	€ 26,50
No. 13 Sherman VC Firefly met 260 kleuren foto's, 45 z/w foto's en 6 schaaltekeningen	€ 29,50

DRAGON MODELS

6221 SdKfz 234/4 Panzerspähwagen. Dit is een zeer gedetailleerd model van deze 8-rad	€ 34,00
6265 PzKpfw IV Ausf. D (3 in 1 kit)	€ 34,00

TAMIYA

35282 French Battle Tank Char B1 bis. Eindelijk weer eens een echte noviteit van Tamiya	(augustus)
---	------------

Van TOTAL DETAIL BOOKS is eindelijk het 3e deel verschenen. Archive part I, over de SdKfz 252, 253 en de vroege SdKfz 250 uitvoering. Van deze serie hebben wij de andere twee delen ook op voorraad.

€ 49,50

TROJCA BOEKEN

Van deze Poolse uitgeverij is een aantal zeer interessante titels verschenen:

-SdKfz 250/251 at War. Een boek met veel niet eerder gepubliceerde z/w foto's van beide halftrupsen	€ 79,50
-SdKfz 141 PzKpfw III. Een zeer uitgebreid boek met 371 pagina's. Veel niet eerder gepubliceerde foto's, veel technische detailfoto's, schaaltekeningen en kleurentekeningen.	€ 99,50
-88mm Flak 18-36 en 37. Foto detail boek (88 bladzijden)	€ 29,50
-PAK at War. Een uitgebreid fotoboek met meer dan 200 bladzijden	€ 84,50
-German Secret Panzer Projects	€ 29,50
-Panzerspähwagen at War. Veel foto's van de Duitse 8-wielvoertuigen, etc. (240 pagina's)	€ 84,50
-SdKfz 171 PzKpfw V Panther tank. Een hele dikke pil met zeer veel foto's en tekeningen.	€ 89,50

Mig JIMENEZ BOEK F.A.Q.

Dit boek is een aardig boek van MIG met veel foto's van zijn werk. Er wordt over dit boek veel 'tam tam' gemaakt, maar hij geeft uiteindelijk weinig uitleg. Veel foto's maar weinig leerzame tekst.

€ 59,50

APPLIED MODELLING ENCYCLOPAEDIA van Euromodellismo is in vergelijking wel een goed boek. Ook hier een bekende Spanjaard aan het werk met dezelfde technieken als Mig, maar dan wel met goede uitleg in tekst en begeleidende foto's. Een andere plezierige bijkomstigheid is dat het boek goedkoper is!

€ 34,50

Nieuw binnen is de British Comet van Bronco, Aber etchings, Part etchings en Lion Roar etchings. Van deze merken zijn ook alle noviteiten binnen. Zeer binnenkort hebben wij de Centurion Mk V van AFV-Club. Wij leveren ook het nieuwe MODEL MILITARY INTERNATIONAL magazine.

DE OPENINGSTIJDEN ZIJN: WOENSDAG TM ZATERDAG VAN 10.00 TOT 17.00 uur