

TWENOT



**TWEEDE
NEDERLANDSE
ORGANISATIE VAN
TANKHOBBYISTEN**



DE TANK



April 2008

In dit nummer o.a.:

**PUMA
wielpantservoertuig**

BMP-T

Amerikaanse lichte tanks

Een Chevrolet C15A in 1:12

De YP408 in 1:35 (4)



DE TANK

*TWE*ede Nederlandse Organisatie van Tankhobbyisten.

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

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

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

Ereleden: Rob Evers, Jan van Veen, Bert van der Velden

BESTUUR:

Voorzitter

Marc van Etten, 

Vice-voorzitter

Marcel von Hobe, 

Secretaris + speciale activiteiten

Marc Tempels, 

Penningmeester

Kees Blijleven, 

Website

Rob Plas, 

Lid

Jan Willem Stokkers, 

REGIOCOÖRDINATOREN

Noordwest Nederland:

Jan van Veen, 

Noordoost Nederland:

Wim Oldekamp, 

Midden Nederland:

Peter Vierhout, 

Zuidwest Nederland:

Bert Lindeboom, 

Zuidoost Nederland:

Robert Crombeecke,  (na 19.00 uur).

SECRETARIAAT

Marc Tempels



REDACTIE

Jan van Veen



Kees Blijleven



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

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

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

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

Foto's voorpagina

Kleine foto: Een Britse Comet tank, op de foto gezet in Beltring, enkele jaren geleden

Grote foto: Troop "B", 1st Cavalry in the October 1938 Cav. Maneuvers at Fort Riley, Kansas



VERENIGINGSNIEUWS

Op 1 maart j.l. togen zo'n 150 TWENOT leden naar Gorinchem voor de eerste ledenbijeenkomst van dit. Jaar. We waren te gast bij de "Dorstige Types", een vereniging van mensen die net zo geïnteresseerd zijn in militaire voertuigen als wij, alleen niet van plastic, maar ECHTE! In twee loodsen stonden zo'n 20 à 25 voornamelijk Nederlandse militaire voertuigen in verschillende stadia van onderhoud. Alle bekende types waren aanwezig: NEKAF, YA126, YA314, YA328 en YB626. Maar ook een Amerikaanse M35, een Russische ZIS, een Britse Saracen en zelfs een WO2 Britse brooddeeg machine. Ook de kantine, waar het grootste deel van onze bijeenkomst zich afspeelde, verdiende alle aandacht. Met allerlei militaria was er een sfeer gecreëerd waarin iedereen zich bijzonder op zijn gemak voelde.

Vermeldenswaard is zeker de sanitaire ruimte, die met



Roger Hurkmans neemt de beker voor de Best of Show in ontvangst

behelp van honderden onderdeelstegeltjes tot een ware nostalgische recreatieplaats was omgevormd.

Maar nu onze bijeenkomst. Op de wedstrijdtafel en op de showtafel stonden diverse modellen van hoog niveau. De wedstrijd was voor het eerst gesplitst in een Meesterklasse en een Standaardklasse en het lijkt erop dat dit nog niet zo gek is. Het leidt tot een wat leukere verdeling van de medailles. De Meesterklasse werd weer met een paar deelnemers uitgebreid. **Eelke Warrink** won met zijn **Humber Scout Car** de Publieksprijs, de **Best of Show** was voor **Roger Hurkmans** met zijn StuG III. Onze felicitaties!

Standaardklasse	G	Z	B	geen
Voertuigen gedetailleerd	1	3	1	3
Voertuigen recht uit de doos	-	3	2	1
Diorama's	1	1	2	3
Figuren & Bustes	-	2	1	2
"Naked Class"	-	1	-	1
Meesterklasse				
Diorama's	-	1	-	-
Totaal	2	11	6	10

De officiële vergadering nam zoals altijd maar weinig tijd in beslag. **Rob Plas** en **Marcel von Hobe** werden unaniem herkozen als bestuurslid. Toen was het tijd voor iets bijzonders: **Jan van Veen** werd tot erelid benoemd. Hij maakt zich al jarenlang op verschillende manieren verdienstelijk voor de TWENOT en het bestuur vond dat de waardering die we daarvoor hebben nu maar eens zichtbaar moest worden gemaakt. En aldus werd Jan het derde erelid van de TWENOT, naast Rob Evers en Bert van der Velden, de grondleggers van de TWENOT. Het was een gedenkwaardig moment!

Uw secretaris

AGENDA

5 april	IMM-Jahrestreffen, Gross-Reken, Westfalen
6 april	4 ^e NHMV Modelbouwdag te Zaandam
10 april	Bouwavond Zutphen
16 t/m 20 april	Intermodellbau te Dortmund (D)
8 mei	Bouwavond Zutphen
9 t/m 12 mei	Bussum Bridgehead te Bussum
10+11 mei	Sonderausstellung Modellbau Panzermuseum te Munster (D)

17 mei	TWENOT/IPMS Regio-Middag NO te Ureterp
30+31 mei	Open Dagen Kon. Landmacht, Oirschot
1 juni	Open Dagen Kon. Landmacht, Oirschot
5 juni	Bouwavond Zutphen
14 juni	2° TWENOT Ledenbijeenkomst, Liberty Park, Overloon
21 juni	TWENOT/IPMS Regio-Middag NO te Ureterp
10 juli	Bouwavond Zutphen
16 t/m 20 juli	War & Peace Show, Beltring (GB)
9+10 augustus	Wings and Wheels te Ussel (B)
? augustus	Militariabeurs, Museum 40-45 te Schaarsbergen
23 augustus	TWENOT/IPMS Regio-Middag NO te Ureterp
30+31 augustus	Tanks in Town te Bergen (B)
7 september	KMK Scale World 2007 te Mol (B)
? september	Remember September, Bevrijdingsmuseum, Groesbeek
20+21 september	Euro-Militaire, Folkstone (GB)
11 oktober	3° TWENOT Ledenbijeenkomst
11+12 oktober	DUZI, Niederrheinhalle, Wesel (D)
18 oktober	IPMS Euro Scale Modelling, Business Center, Nieuwegein
19 t/m 26 oktober	Nationale Modelbouw Manifestatie, Mil. Luchtvaart Museum, Soesterberg
26 oktober	Scale Model Challenge 2008, Eindhoven

REGIONIEUWS

Regio Zuidwest

Modelbouwshow, Goes,

Het weekend van 23 en 24 februari stond in het teken van de modelbouwshow in de Zeelandhallen te Goes. Dit jaar hadden we een behoorlijke stand. In voorgaande jaren hadden we de beschikking over een meter of twaalf, naast elkaar; verleden jaar waren we bevorderd tot een L-vorm en dit jaar hadden we carré-vormige, stand waar de bezoekers helemaal omheen konden lopen. Ze konden dus niet om ons heen. De bezetting was ook supersterk. Beide dagen een voltallige bemanning die het stuk voor stuk naar zijn zin had. De dagen werden doorgebracht met het demonstreren van figuurschilderen, air-brushen en PE-



gepriegel. Er werd volop gebouwd. De beurs zelf was ook de moeite waard. Er komt steeds meer aantrekkelijke handel en de spoorwagens en boten overheersen niet meer zo als in voorgaande jaren. Ook is er wat meer verband in de indeling. We stonden naast de IPMS en tegenover RC Armour, die voor wat herrie zorgden met door grasmaaiermotoren aangedreven RC-tanks. Om het geheel smeuïg te maken was er een paar kuip zand neergekiperd. Al met al een zeer geslaagd weekend.



Opening OorlogsVerzetsMuseumRotterdam.

Na de sluiting in oktober verleden jaar is er hard gewerkt aan de inrichting van het nieuwe museum aan de **Coolhaven**. Op 3 april wordt dit officieel geopend, waarna op zaterdag 5 april de publieke opening zal plaatsvinden. Op deze dag zullen er buiten het museum diverse activiteiten zijn. De dag begint om ongeveer 11.15 uur met een korte rit van diverse Canadees gerelateerde militaire voertuigen, onder begeleiding van een Pipes & Drum band. Na aankomst worden de voertuigen opgesteld bij het museum en worden er demonstraties gegeven van het de- en monteren van een pack-houwtizer, diverse re-enactors nemen hier in uniform van Britse airborne en Canadese troepen aan deel. Ook is er een re-enact-verzetsgroep aanwezig. Organisatie van dit geheel is in samenwerking met TWENOT.

Het museum is gevestigd onder de Pieter de Hooghbrug bij de Coolhaven (metrostation Coolhaven zit ernaast) bij het kruispunt Rochussenstraat - Pieter de Hoogweg - Heemraadsingel. Zie eventueel ook het routekaartje op de website van het museum: www.ovmrotterdam.nl

Informatie:

Bert Lindeboom



Regio Zuidoost

Op zondag 9 maart hebben we wederom een succesvol evenement kunnen aftikken, de **Master Class Workshops**. Na de nodige voorbereidingen was het dan eindelijk zover en konden we zelfs nog een extra special guest begroeten, namelijk Brian Murdoch, die samen met Phil Stutcinkas was gekomen.

De reacties van de 39 Nederlandse deelnemers en één Duitser waren weer zeer positief. Bovendien waren de heren Marijn, Adam, Phil, Brian, Rudi en Staf ook enthousiast en werd er alweer gesproken over: "als we het de volgende keer zus of zo doen, dan..." Het was eigenlijk de bedoeling om het bij deze ene keer te laten, maar



Staf demonstreert zijn vaardigheden

plannen zijn er om te worden aangepast, toch? Dus wie weet.

Vanuit het forum hebben Eric Reits en Robert Blokker al aangegeven een aantal behandelde technieken van Phil en Adam in het Nederlands op de site te zetten. Dus houdt het in de gaten. Ik hoop dat we er door middel van deze workshops weer een aantal modelbouwers van hebben kunnen overtuigen dat er in de 21^e eeuw betere en even snelle technieken zijn om je modellen te weatheren dan die afgrijselijke jaren '80 washes over je hele voertuig te kwasten.

Afijn, *as we speak*, wordt er al weer hard gewerkt aan **Scale Model Challenge 2008**. Op zondag 26 oktober is de tweede editie van SMC gepland en daarvoor kunnen we al een aantal bijzonderheden melden. Allereerst wordt het aantal wedstrijd categorieën uitgebreid. Er komt een aparte categorie voor 1/48 modellen met een eigen **Tamiya-trofee**. Daarnaast constateren we een grote toename voor fantasy / sci-fi, vooral, bij jongere modelbouwers en daarvoor komen twee categorieën, SF Fighting Machines voor rijdend, vliegende, varend of zich anders voortbewegend sci-fi en fantasy wapentuig en SF



Uitleg door Rudi

Figures (spreekt voor zich). Niet helemaal in de traditie van Twenot, maar we denken maar zo: "as 't moar ken schiete"

Verder kan ik reeds mededelen dat we de volgende special guests kunnen verwelkomen: **Per Olav Lund** uit Noorwegen, **Joaquin Garcia Gazquez** uit Spanje, **Robert Döpp** en **Stefan Müller Herdemertens** uit Duitsland. Allemaal gasten met een hele eigen modelbouwstijl en alleen deze namen maken het al dubbel en dwars waard om 26 oktober alvast vrij te houden.

Voor de competitief ingestelde bouwers met stalen zenuwen hebben we een wedstrijd **Speed PE Building** ingelast. Daarnaast hebben we in plaats van jaarlijkse koekhapen dit jaar dan toch maar besloten om het "Oud-Hollandsch Modelvliegtuig Werpen" voor de Golden Willy Award door te laten gaan. Verder staan er nog enkele verrassingen op het programma die dermate geheim zijn dat we zelf ook nog niet weten wat die precies behelzen. De handelsmeters zijn al volledig vol geboekt, en we hebben méér ruimte tot onze beschikking.

Uiteraard is er ook gratis ruimte voor clubs beschikbaar. We zouden het te gek vinden als we alle bouwgroepen van TWENOT vertegenwoordigd konden zien. Zutphen en Zuid Holland Zuid hebben zich al aangemeld. De rest is van harte welkom. Meld je even via ons hotmail adres!

De SMF Tourbus:

Na de eclatante successen van Roy en ondergetekende op de beurs van IPMS Antwerpen op 8 maart jongstleden zal Scale Model Factory acte de présènce op de volgende beurzen :

- 5 en 6 april bij AMSS in Antwerpen. Hier kun je twee dagen lang zien hoe je nu eigenlijk figuren moet schilderen.
- op 13 april 2008 zijn we te gast bij Moveleo op hun Modelforce 2008 in Leopoldsburg.

Twee niet te versmaden evenementen, dus zorg dat je erbij bent. Sterker nog, trek een model of wat van de plank en doe mee met de wedstrijden. Altijd leuk en een goede reden om de hele dag met je modelbouw-homies rond te hangen.

Tenslotte zal Scale Model Factory binnenkort haar vernieuwde website (met nieuwe URL!!) lanceren, gestyled door Marcel du Long. Zonder overdrijven: Marcel heeft er een pareltje van gemaakt.

Bouw ze en tot de volgende TANK.

Robert Crombeeck
scalemodelfactory@
hotmail.com



Modeltoons by Duane J. Pfister

Regio Noordoost

Na de – betrekkelijke – rust in de maanden december en januari konden de modelbouwers in het Noorden op 2 februari aan de bak op de al weer 7^o **Open Plastic Modelbouwdag** in Sneek. In eendrachtige samenwerking met de IPMS afd. Noord leverden de Sneker organisatoren (e.o.) weer een prima promotiedag af. Ruime dekking vooraf in de pers en zelfs een live radio interview op de ochtend zelf.

De vier factoren die zo'n dag maken, actieve bouw, show, handel en kits for kids, waren alle ruim aanwezig. Vooral de actieve bouwers, Jan Willem Stokkers, Geert Wierstra, Gerard Zuurmond, Jan van Veen, Dicky Noordbruis en Jaap Woort -deze laatste met zijn zelf ontworpen 'mobiele bouwbak'- trokken veel bekijks. Publiek was er voldoende, getuige de snelheid waarmee Peter Vierhout (dank je!) en ondergetekende de lootjes voor de tombola kwijt waren. De nazit bij de wok-chinees was ook weer ouderwets gezellig.

Op 1 maart konden we landelijk aan de bak in Gorinchem bij de **Dorstige Types** voor de 1^o ledenbijeenkomst van de TWENOT. Een leuke afwisseling in de locatie keuze, nog maar eens doen.. Een week later gingen we zelfs internationaal op de **Flanders** in Antwerpen.

Ook op **Wheels**, een 2-daags evenement in Zwolle was de TWENOT present. En op 29 maart j.l. was er weer een vertrouwde '**Ureterp**' bijeenkomst.

De bouwavonden in Groningen, coördinator Gert ten Brink, lopen ook lekker. Ik hoop er zelf ook nog eens een keer te gaan kijken c.q. bouwen.

Dit alles geeft wel aan dat een modelbouwer zich niet hoeft te vervelen. Enkele uitgaanstips voor na het verschijnen van deze TANK: 6 april Zaandan (NHMV), 1^o en 2^o Pinksterdag (11 + 12 mei) zowel Bussum Bridgehead als een evenement in Erica (Drenthe) waar het Industrieel Smalspoor Museum haar jaarlijkse voorjaarsevenement zal houden. Dit jaar geheel in het teken van Militaire hobby's. Op 2^o Pinksterdag is de TWENOT daar aanwezig (ikke dus, met Jan Frankema en wie nog meer mee wil). De eerstvolgende Ureterp is weer op 17 mei.

Graag zie ik jullie op één van de vele evenementen.

Oant sjen!

Wim Oldekamp

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

Frits Weisfelt [REDACTED] is vanwege het bouwen van een bevoorradingscolonne in Nederlands-Indië, ca. 1947, voor de modellencollectie van het Cavaleriemuseum, op zoek naar twee stuks van de Italeri bouwdoos van de aanhangwagen-set, u weet wel, de cargo trailer en de watertankwagen. Gebouwde modellen zijn, mits in goede staat, ook welkom.

R. Schouten, [REDACTED] schrijft:

"Wegens gevorderde leeftijd bied ik te koop aan: meer dan 120 bouwdozen 1:35 van de merken Tamiya, Italeri, Dragon

en andere bekende merken. Verder dozen vol met niet afgemaakte modellen en heel veel delen van gemaakte modellen. Zeer apart is een collectie modellen van Verlinden met zwaar Duits geschut, veel figuren, gebouwen, bunkers, ruïnes enz. Er is voor de diorama liefhebbers o.a. een doos met drie keukenwagens, verschillende koks, potten en pannen, een buitentoilet, kistjes met etenswaren, wijnflessen enz. Ook is er een doos met alléén rode kruis modellen, o.a. Opel Blitz ambulance, Kübel ambulance, verpleegsters en gewonden in allerlei houdingen. Zelfs nog een door paarden getrokken ambulance. Er zijn modellen bij uit 1971.

Er zijn natuurlijk modellen die voor weinig geld weg kunnen, maar je moet niet denken dat b.v. de Verlinden collectie voor een appel en een ei te koop is. Dit zijn meer collectors item modellen. Ook heb ik veel boeken, documentatie, foto's van diorama's, enz. te koop.

Het beste lijkt mij even een afspraak te maken (alléén serieuze gegadigden) en dan te komen kijken. Ik woon in Maartensdijk, dat is tussen Utrecht en Hilversum.

P .S. mocht iemand geïnteresseerd zijn in vliegtuigen, ook daar heb ik er wat van in 1:72 en 1:32

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

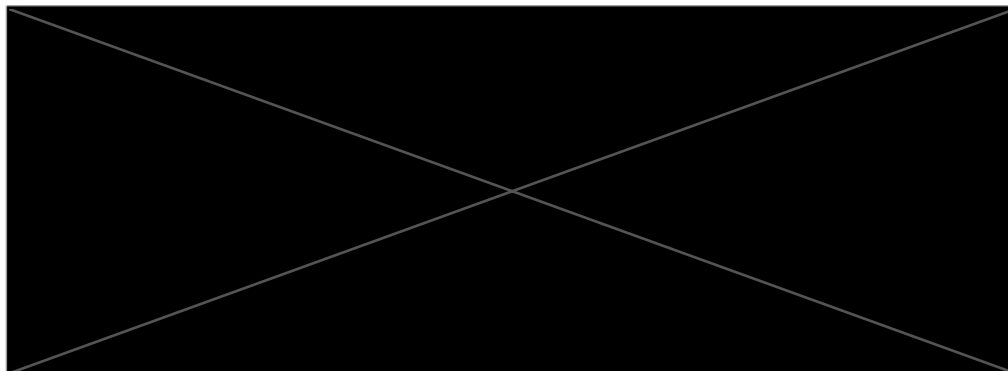
Dé airbrush specialist in Nederland.

De achterkant van de Comet tank op de omslag.



NAAMADRESWOONPLAATSTELEFOONE-MAIL

D. BOSCHITSCH
 BUTTINGER
 H.M. BRANDES
 R. BUSER
 L.A. EBBEN
 N. FERWERDA
 I. HOEK
 R. KUSTERS
 M. PEEZENKAMP
 R.P. WIERENGA



Welkom bij TWENOT!

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

Het hoogtepunt of dieptepunt van mijn hobby.**Manuel de Jong**

Ik bouw het liefste Sherman tanks. Sinds ik met modelbouwen begonnen ben heb ik er al zo'n 20 gebouwd. Op een zekere dag had ik van iemand drie nieuwe Shermans gekocht en van iemand anders had ik een hele doos met Sherman onderdelen gekregen. Nu had ik deze uit luiheid in de woonkamer geparkeerd; dit tot ergernis van mijn vriendin, die er al een paar keer een opmerking over had gemaakt. Niet dat ik ze niet wilde opruimen, maar mijn hobbykamer is op zolder en ik had nog geen zin gehad om daar heen te lopen.

Op een avond kwam het weer ter sprake dat het toch wel eens tijd werd om ze op te ruimen. Aangezien er negen dozen stonden kon ik me daar wel iets bij voorstellen. Ik heb toen eerst de nieuwe complete bouwdozen apart gezet, wat resulteerde in een vermindering van vier dozen. De resterende vijf bevatten dus alleen maar onderdelen. Ik besloot meteen maar goed aan de slag te gaan en alle onderdelen los te knippen en zo de nodige ruimte te besparen. Mijn vriendin blij dat ik eindelijk aan het opruimen was en ik vond het wel prettig om alle onderdelen bij elkaar te hebben.

Na ongeveer een uur bezig te zijn geweest, keek ik eens rond in het doosje met losse onderdelen. Wat me vooral

opviel was dat het alleen maar Sherman onderdelen waren en dat het er nogal veel waren. Ik zag een romp liggen, een upper hull en verschillende koepels, complete bogies, noem maar op. Ik heb er toen verder geen aandacht aan geschonken en ben verder gegaan met opruimen van de onderdelen. Nog een uur later waren alle sprues leeg en zat ik met een hele volle doos met losse onderdelen. De rest van de lege dozen en sprues had ik al verhuisd naar de kliko.

Nadat ik alles opgeruimd had en ik dus in plaats van negen dozen nog maar vier dozen had staan, ging ik eens kijken wat voor onderdelen het nou precies waren. EN TOEN KWAM HET:!!!! Ik zag dat ik genoeg onderdelen had om een volledige, compleet correcte tank te bouwen, maar dat ze uit meerdere restanten afkomstig waren. Deze Sherman is dus een samenraapsel van Tamiya, Italerie, Dragon en Academy onderdelen. Het moment waarop ik schrok en ook vond dat mijn hobby verslavende vormen ging aannemen. Ook kan ik zeggen dat dit het moment was waarop ik voor mezelf besloot om er nooit meer mee te stoppen.

Manuel



PUMA *Veicolo Blindato Leggero*

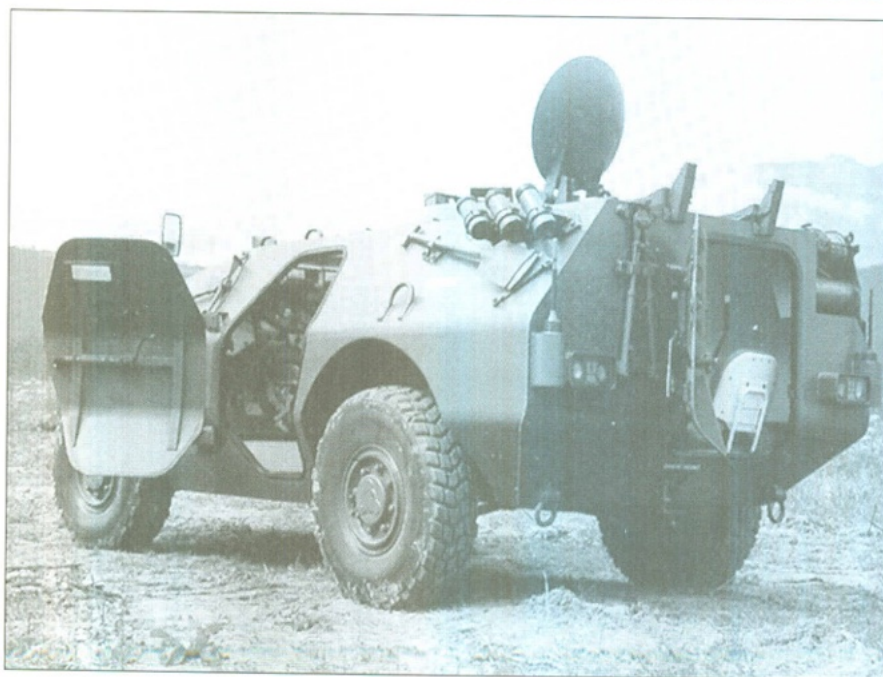
Het Puma gepantserde gevechtsvoertuig is een licht 4x4 gepantserd wielvoertuig, ontwikkeld door het consortium Iveco/Fiat/Oto Melara. Nadat Fiat in de jaren zestig al de 6614 en 6616 gepantserde 4x4 voertuigen had ontwikkeld, was het consortium vanaf begin van de jaren '80 bezig met de ontwikkeling van een geheel nieuwe generatie lichte pantservoertuigen voor het Italiaanse leger. Dit resulteerde in drie prototypes: twee in een 4x4 uitvoering, te weten een licht (5 ton) verkenningsvoertuig en een iets zwaarder troepen-transportvoertuig (aangeduid als resp. 6634 en 6633); en een 6x6 voertuig bestemd voor ge-

vechts- en ondersteuningstaken. Hoewel ook dit bleef bij prototypes, vormden deze voertuigen toch de basis voor de ontwikkeling van een nieuwe reeks voertuigen die voldeden aan de specifieke eisen van het Italiaanse leger. Het resultaat, de Puma, werd door de bouwers in 1987 gepresenteerd. Het was een licht gepantserd personeelsvoertuig, dat bestemd was voor de infanteriecomponent van de zes lichte pantserbrigades die het Italiaanse leger destijds van plan was in het leven te roepen. In het noorden van Italië, waar het gevaar van agressie door buitenlandse strijdkrachten altijd het grootst was geweest,



zouden zware pantserstrijdkrachten worden geleverd, uitgerust met de nieuwe C-1 Ariete gevechtstank en het VCC-80 infanteriegevechtsvoertuig, die beide eveneens door Iveco/FIAT/Oto-Melara werden ontwikkeld.

Omdat de rest van Italië ook goed moest worden verdedigd zouden er ook zes lichte en mobiele pantserbrigades worden opgericht, die met name het gevaar van amfibische en luchtlandingen moesten keren. De zware bewapening van deze brigades zou bestaan uit de eveneens nog in ontwikkeling zijnde B-1 Centauro pantservoertuigen, bewapend met een 105 mm kanon. Dit voertuig had natuurlijk infanterieondersteuning nodig en die moest worden geleverd door eenheden die waren uitgerust met Puma personeelsvoertuigen.



Om een effectief personeelsvoertuig te zijn moest de Puma groot genoeg zijn voor een halve infanteriesectie en derhalve was het 6634 concept verder ontwikkeld tot een iets groter voertuig, dat naast de bestuurder plaats bood aan zes inzittenden. Met een totaal gewicht van 5½ ton was het echter maar half zo zwaar als de meeste gepantserde wiel-personeelsvoertuigen. Door dit lagere

gewicht is de Puma veel zuiniger in het gebruik dan de meestal gebruikte zwaardere personeelsvoertuigen en ook is de mobiliteit veel groter. Zeker in gebieden met smalle weggetjes en kleine bruggetjes is dit een factor van belang. Nog een voordeel is dat hij makkelijk in een Chinook helikopter kan worden vervoerd.

Naast het gepantserde personeelsvoertuig, dat kan beschouwd worden als de basisuitvoering van de familie, zijn inmiddels ook enkele varianten ontwikkeld (raketdrager, mortierdrager, ambulance en commandovoertuig). Naast de 4x4 Puma is er ook een 6x6 versie van dit pantservoertuig ontwikkeld. Deze weegt 7500 kilo en kan behalve de bestuurder acht manschappen vervoeren.

Het Italiaanse leger bestelde in 1999 580 Puma pantservoertuigen, te weten 330 4x4 en 250 6x6 voertuigen. De aflevering begon in de eerste helft van 2001. De 6x6 versie was bedoeld voor de regimenten lichte infanterie, inclusief bergtroepen, amfibische en luchtlandingseenheden. Dit type heeft een lengte van 5½ meter en kan naast de chauffeur acht man vervoeren. De 4x4 Puma is 40 cm korter, biedt plaats aan zes passagiers en ging een combinatie vormen met de Centauro tankjager. De Puma werd voor het eerst operationeel ingezet in Zuid Irak, begin 2005.

Bewapening

De standaard bewapening bestaat uit een 7,62 mm of een

12,7 mm machinegeweer op het dak. Deze kan worden vervangen door antitank raketsystemen (TOW of Milan), Mistral luchtafweerraketten, een Oto-Melara toren met een onder pantser bediend 12,7 mm machinegeweer, een automatische 40 mm Mk.19 granaatwerper, etc. Achteraan de beide zijkanten van de romp zitten drie elektrisch bediende rookbuswerpers.

Bescherming

De gelaste pantserstalen romp geeft bescherming tegen munitie van klein kaliber wapens en granaatscherven. De zijkanten zijn gemaakt van voorgevormde pantserstalen panelen in plaats van gelaste secties. Ongewoon is dat de zijkanten in één stuk zijn uitgevoerd en niet in twee stukken die aan elkaar zijn gelast. De bemanning is beschermd tegen nucleaire, chemische en biologische strijdmiddelen door middel van een NBC systeem dat in de airconditioning is geïntegreerd. Het motorcompartiment heeft een branddetectie- en -blussysteem.

De koepel van de commandant staat midden op het dak. Hij heeft een enkel luik dat naar achteren open gaat. Vijf daglicht periscopen, waarvan de middelste kan worden vervangen door een passieve nachtzicht periscoop, geven een goede rondom waarneming. Direct achter de commandotoren zit een enkel luik dat naar achteren opengaat. De bestuurder zit links voorin. Hij heeft een enkel bolvormig luik dat naar boven opengaat. Voor het zicht onder pantser heeft hij drie daglicht periscopen. De



Een Puma 6x6 van het Italiaanse contingent in Zuid-Libanon

middelste daarvan kan worden vervangen door een passieve nachtzicht periscoop.



De achterzijde van de Puma 6x6. Let op de lier rechts naast de deur.

De deur in de zijkanten van het voertuig gaat naar voren open. In de bovenste helft van de deur zit een kijkopening met pantserglas, met daaronder een schietopening. In de achterwand zit een grote deur die naar links opengaat. Ook hierin zitten een kijkopening met pantserglas en een schietopening.

Aandrijving

De motor is voorin geplaatst, rechts naast de bestuurder. Het is een vier cilinder 180 pk turbodieselmotor, Iveco

Type 8042 TCA-4. De luchtinlaten zitten onder de voor- kant van de romp, de uitlaat zit aan de rechterkant. De automatische Renk Reco versnellingsbak heeft vijf versnellingen vooruit en één achteruit. De onafhankelijke hydropneumatische vering geeft een goede schokabsorbering in het terrein. De banden zijn speciaal door Michelin ontwikkeld. Ze zijn bestand tegen treffers door kogels en granaatscherven. De maximum snelheid op de weg is 105 km/uur, het klimvermogen is 60%, zijdelingse helling 30%, het waadvermogen (onvoorbereid) is 1 meter. Met een brandstofvoorraad van 145 liter heeft hij een actieradius van ca. 700 kilometer.

Accessoires

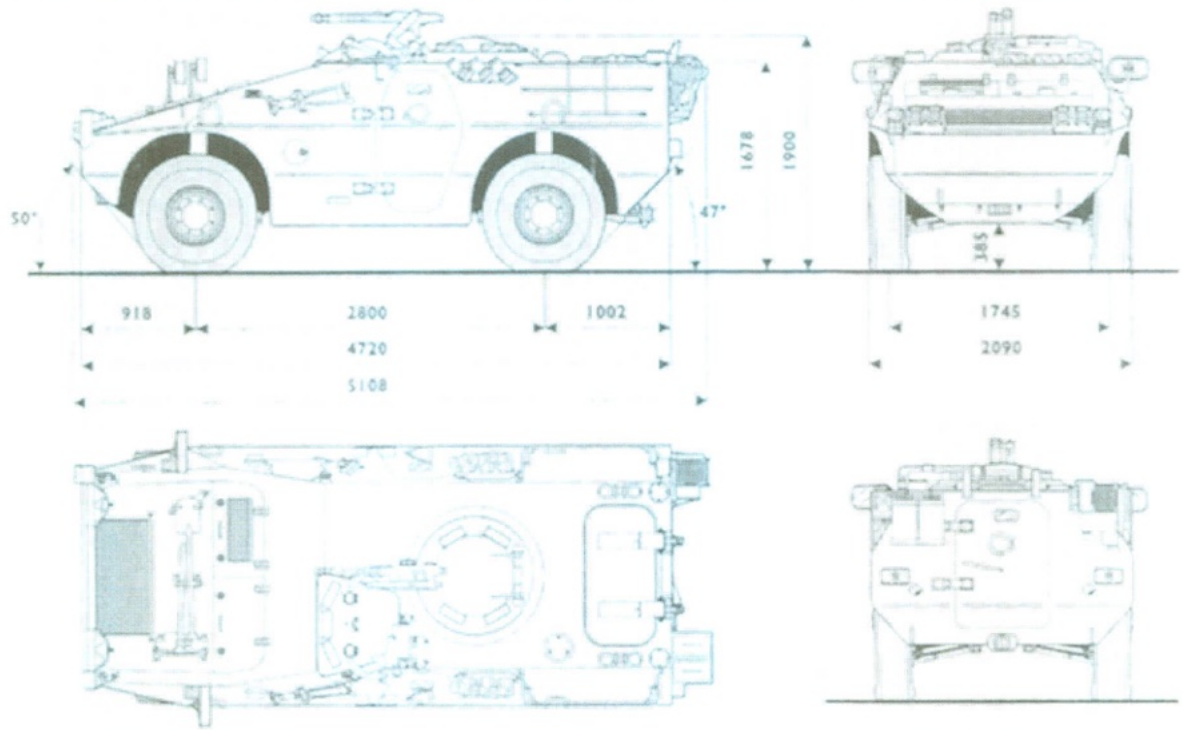
Standaard zijn NBC-bescherming, een branddetectie- en -blussysteem, twee radio's en geïntegreerde airconditioning. Rechts aan de achterkant is een lier geplaatst.

Bronnen

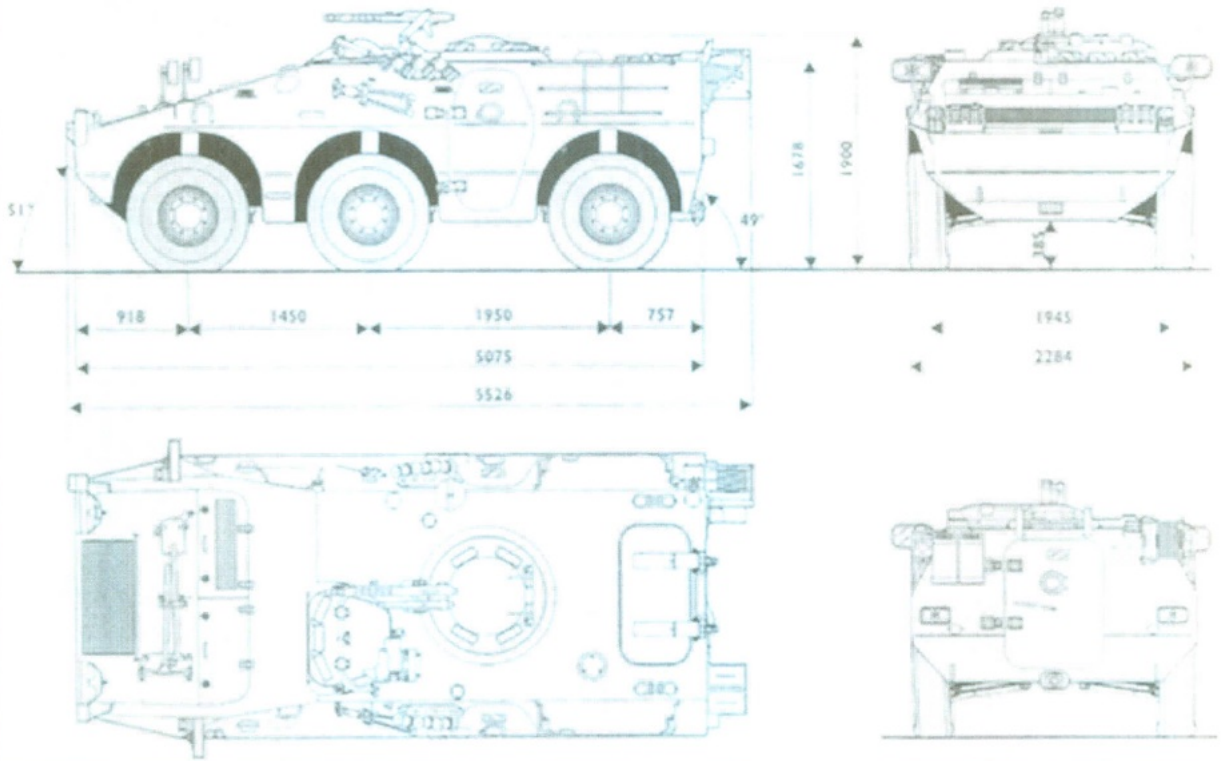
- A new light armoured vehicle for the Italian Army, R.M.Ogorkiewicz, International Defense Review 09/1989
- Enkele publicaties De legerkoerier
- Le véhicule blindé léger Italien PUMA, Raids 07/2001
- Italiaanse Puma APC, De Onderofficier, 05/2003
- Puma 4x4 Blindé Transport de Troupe, Army Recognition



PUMA (4 x 4)

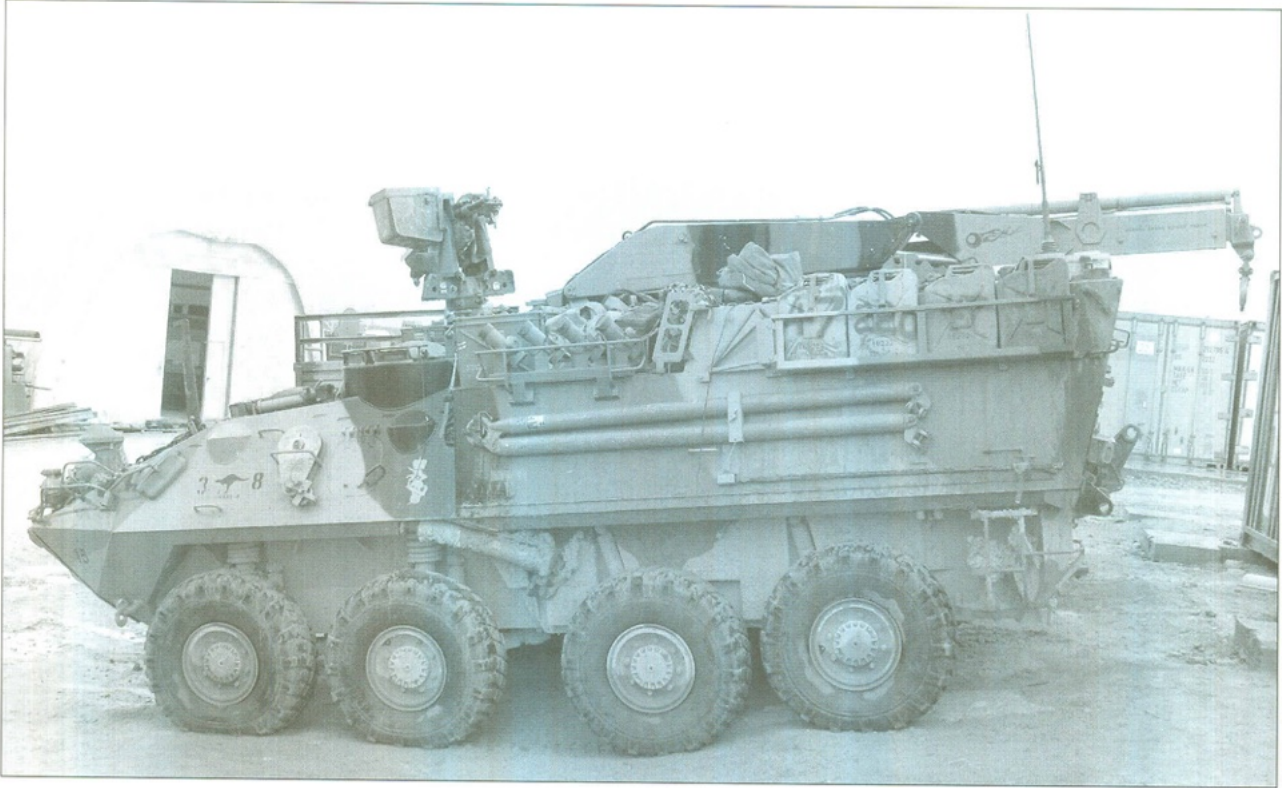


PUMA (6 x 6)



AFGHANISTAN

Alex, de zoon van een van onze leden, was onlangs in Afghanistan. Hij had zijn camera bij zich en maakte voor ons o.m. de volgende foto's.



Een ASLAV-F (Fitter) van het Australische contingent in Uruzgan



Australië kocht in mei 1990 14 LAV-25 voertuigen en één LAV-R uit de voorraden van het Amerikaanse Korps Mariniers. Ze waren bestemd voor het 2^e Cavalerie Regiment.

De voertuigen werden een jaar lang getest en beproefd en kennelijk accoord bevonden, want in december 1992 werden er 112 in verschillende uitvoeringen bijgekocht.

Eind 2000 werd de vloot nog verder uitgebreid door een aanschaf van nog eens 144 voertuigen.

De LAV is in zes varianten in gebruik. Door middel van een Mission Role Installation Kit (MRIK) gebruiken vier van deze zes varianten dezelfde basisromp.

De **ASLAV-25** is het ge-

vechtsvoertuig, bewapend met een 25 mm M242 chain gun, een 7,62 mm coax machinegeweer en een 7,62 mm MAG 58 tegen luchtdoelen.

De **ASLAV-PC** (Personnel Carrier) biedt naast de bestuurde en de commandant ruimte aan zeven manschappen + hun uitrusting. De bewapening bestaat uit een 12,7 mm M2 machinegeweer.

De **ASLAV-C** heeft dezelfde romp als de PC versie, die d.m.v. een MRIK is omgebouwd voor de commando rol.

De **ASLAV-S** heeft eveneens de PC romp en is d.m.v. een MRIK en een RASIT radarinstallatie omgebouwd tot waarnemings- en bewakingsvoertuig.

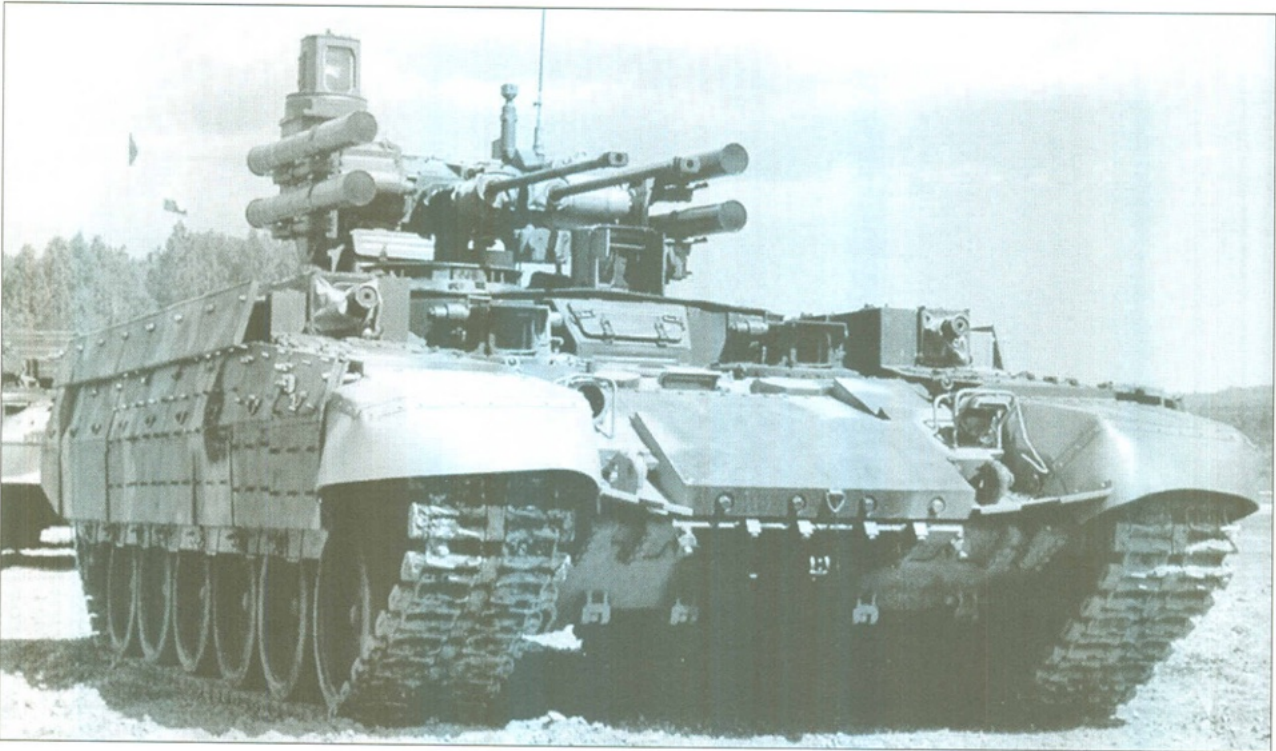
De **ASLAV-A** is d.m.v. een MRIK ingericht voor gewondenvervoer. De bemanning bestaat uit drie personen, er is ruimte voor zes gewonden.

Ook de **ASLAV-F** (Fitter) en de **ASLAV-R** (Recovery) zijn d.m.v. een MRIK (een kraan resp. een lier) voor hun specifieke taak geschikt gemaakt. De basis romp is weer die van de PC, maar op een aantal punten versterkt vanwege deze specifieke taken. De ASLAV-F wordt gebruikt door de Royal Australian Electrical and Mechanical Engineers (RAEME). De Fitters MRIK omvat o.a. een HIAB 650 Special hydraulische kraan met een hijscapaciteit van 4.000 kg. Het draaibereik is 260°. Het hijsvermogen van de kraan is groot genoeg voor het uittakelen van een ASLAV motor. Tussen het tweede en derde wiel bevindt zich aan beide zijden een hydraulisch stempel, dat bij takelwerkzaamheden dient als steunpunt. Rechts op de romp staat, naast de kraan, een opbergkist met extra stabilisatiemateriaal. Het voertuig heeft voorts oxy-acetyleen lasapparatuur aan boord + al het gereedschap dat nodig is voor het uitvoeren van reparaties en onderhoud aan ASLAV voertuigen. De bemanning bestaat uit drie personen (commandant, bestuurder en monteur), de bewapening bestaat uit een 7,62 mm machinegeweer.

Bronnen: Military Machines International, september 2004 en Google "ASLAV"



De Russische BMP-T

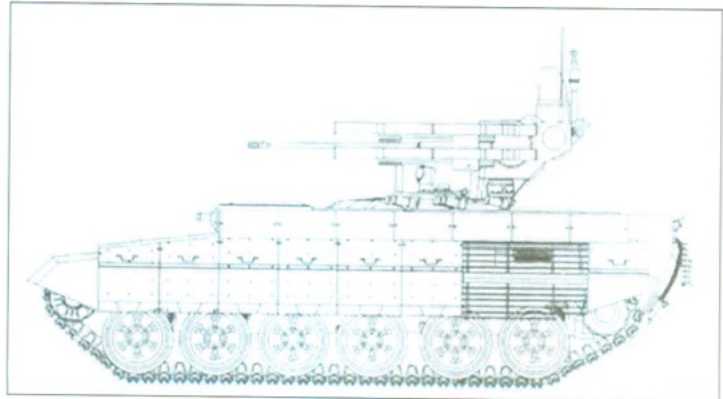


Het BMP-T Tank Ondersteunings- en Gevechtsvoertuig is ontwikkeld voor het leveren van ondersteuning aan pantserformaties door het aanvallen van antitank teams en het vernietigen van obstakels en versterkingen zoals bunkers en versterkte gebouwen.

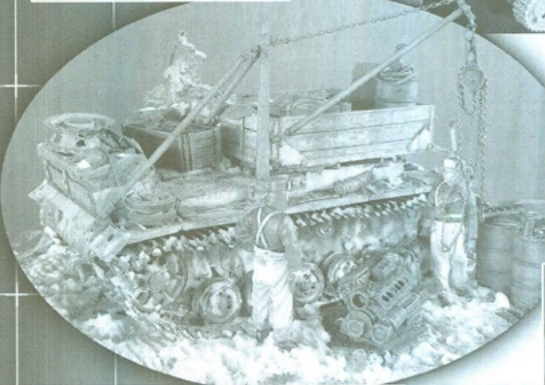
Het in 1995 voor het eerst tijdens de Omsk Defence Exhibition getoonde BTR-T zware gepantserde personeelsvoertuig was ontwikkeld op basis van de T-55 gevechtstank, maar als resultaat van de ervaringen welke waren opgedaan in diverse locale conflicten, werd voor de BMP-T het onderstel van de T-72 tank gebruikt. Het voertuig, soms ook wel aangeduid als de "Terminator", wordt vanaf 2005 door het Russische leger gebruikt. De geschiedenis van het voertuig begint tijdens de eerste oorlog in Tsjetsjenië. Bij hun mislukte "rollende donder" tactiek leed het Russische leger zware verliezen aan manschappen en materieel, en hoewel deze niet allemaal aan het ongeschikte materieel kunnen worden toegeschreven, was het toch wel duidelijk dat bij gevechten in een stedelijke omgeving een speciaal anti-personeel gevechtsvoertuig heel nuttig zou zijn. Als een korte termijn oplossing werd eerst gemechaniseerd luchtafweergeschut ingezet, maar deze voertuigen zijn over het algemeen minder gepantserd en minder mobiel dan gevechtstanks. Het was duidelijk dat het nieuwe gevechtsvoertuig op een tankonderstel moest

worden gebouwd en dezelfde of liefst betere bescherming moest bieden als een gevechtstank. Dit is bij de nieuwe BMP-T uitstekend gelukt, omdat er zowel actieve als passieve beschermingsmiddelen zijn toegepast.

Bij optreden in stedelijk gebied wordt de BMP-T gebruikt in een 2 op 1 verhouding. Dat wil zeggen dat twee BMP-T's één gevechtstank beschermen. In een landelijk gebied is de verhouding 1 op 2, wat wil zeggen dat één BMP-T twee gevechtstanks beschermt. Deze tactiek is het resultaat van ervaringen die zijn opgedaan in de harde praktijk. Door het beschikbaar komen van een dergelijk voertuig zijn acties in stedelijk gebied minder gevaarlijk geworden voor gevechtstanks, die zich daardoor ook beter kunnen concentreren op hun kerntaak: het uitschakelen van vijandelijke tanks en andere "harde" doelen ter ondersteuning van de eigen infanterie.



1° Bijeenkomst 2008 - Dorstige Types - Gorinchem



Best Of Show
Roger Hurkmans
Stug II Ausf G



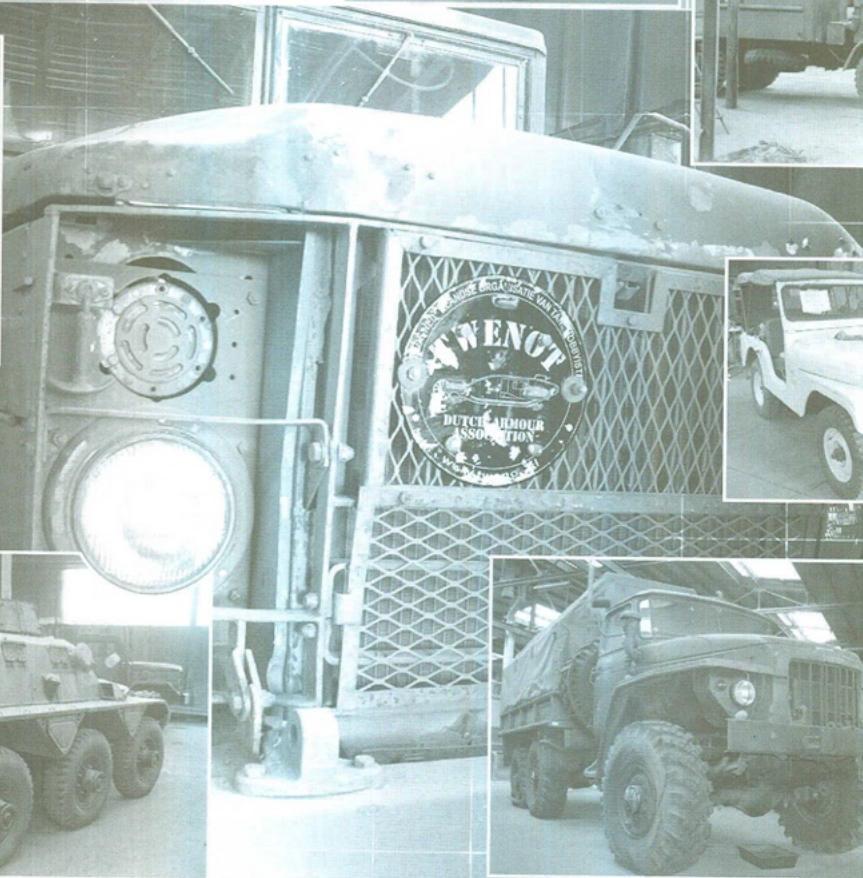
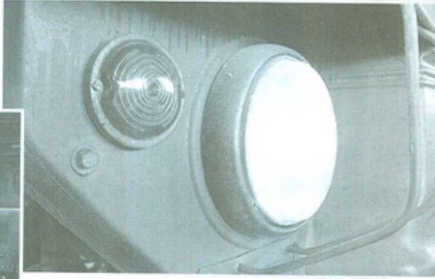
Publieksprijs
Humber Scout Car
Eelke Warrink



Erelidmaatschap voor
Jan van Veen

M.H. BOB





MM-1-03

Bescherming

De T-72 romp is achter de bestuurdersruimte verhoogd om meer ruimte te krijgen. Om betere overlevingskansen op het slagveld te bewerkstelligen, heeft de BMP-T extra reactieve pantsering aan de voorkant en de zijkanten. Het voorste deel van de ophanging aan beide zijden heeft schermen met reactief pantser; het achterste deel van de ophanging heeft passieve pantserroosters. Deze zijn ontworpen om inkomende HEAT projectielen te laten exploderen voordat ze de hoofdpantsering raken. De lage toren heeft ingebouwd reactief pantser.

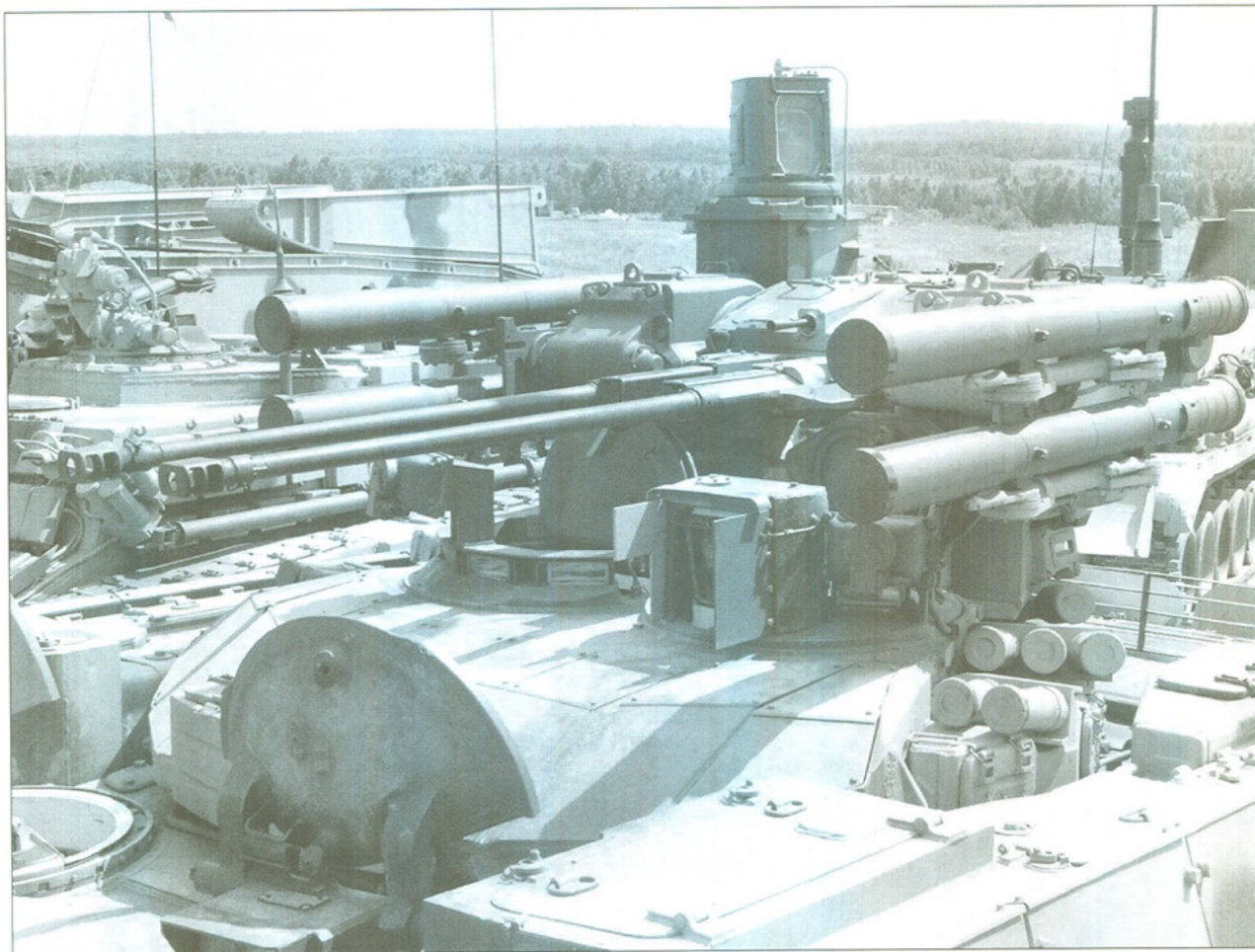
De bestuurder zit aan de voorkant van het voertuig, zoals gewoonlijk in het midden. Hij heeft een ééndelig luik dat omhoog gaat en vervolgens naar rechts opzij draait. Voor het zicht naar buiten heeft hij een groothoek daglicht periscoop, die bij het rijden in het donker kan worden verwisseld voor een passieve nachtzicht periscoop.

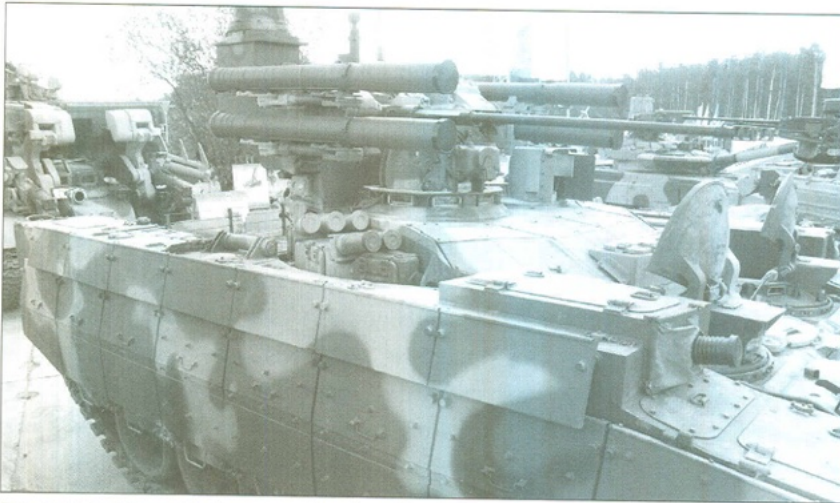
De midden op de romp geplaatste toren is geheel nieuw ontworpen. De commandant zit rechts, de schutter links. Links en rechts naast de bestuurder is een zitplaats voor de schutter van de 30 mm granaatwerper. Dit bemanningslid heeft een luik dat naar achteren opengaat en voor het zicht naar buiten heeft hij een grote Arat-MP dag- en nachtzicht periscoop, met aan beide zijden een standaard waarnemingsperiscoop.

Bewapening

De hoofdbewapening van de BMP-T zit in een wapenstation op de toren en bestaat uit twee 30 mm 2A42 kanonnen met daarboven een 7,62 mm machinegeweer. De twee kanonnen hebben een vuursnelheid van 600 schoten per minuut. De voorraad gereedheidmunitie bestaat uit 500 granaten, elders in het voertuig zijn er nog eens 400 opgeborgen. Het 30 mm 2A42 kanon wordt in het Russische leger al veel gebruikt. Het schiet brisantlichtspoor, pantserdoorborende, brisant-fragmentatie en pantserdoorborende lichtspoor munitie. Het wapenstation is volledig draaibaar, de elevatie gaat van -5 tot + 45 graden. Aan beide zijden van het station zitten twee lanceerbuizen voor Kornet geleide antitank raketten. Deze hebben een elevatie van -5 tot +25 graden. Deze raketten hebben een maximum bereik van 5.800 meter en kunnen met verschillende oorlogskoppen worden uitgerust. In een gepantserde doos aan beide zijden van de romp zit een 30 mm AGS-17D granaatwerper, waarmee onderdrukkend vuur naar voren toe kan worden afgegeven. Ze worden gevoed uit gepantserde magazijnen aan beide zijden van de romp, boven de rupsbanden. In plaats van deze granaatwerpers kunnen ook twee 7,62 mm machinegeweren worden gemonteerd.

Het wapenstation

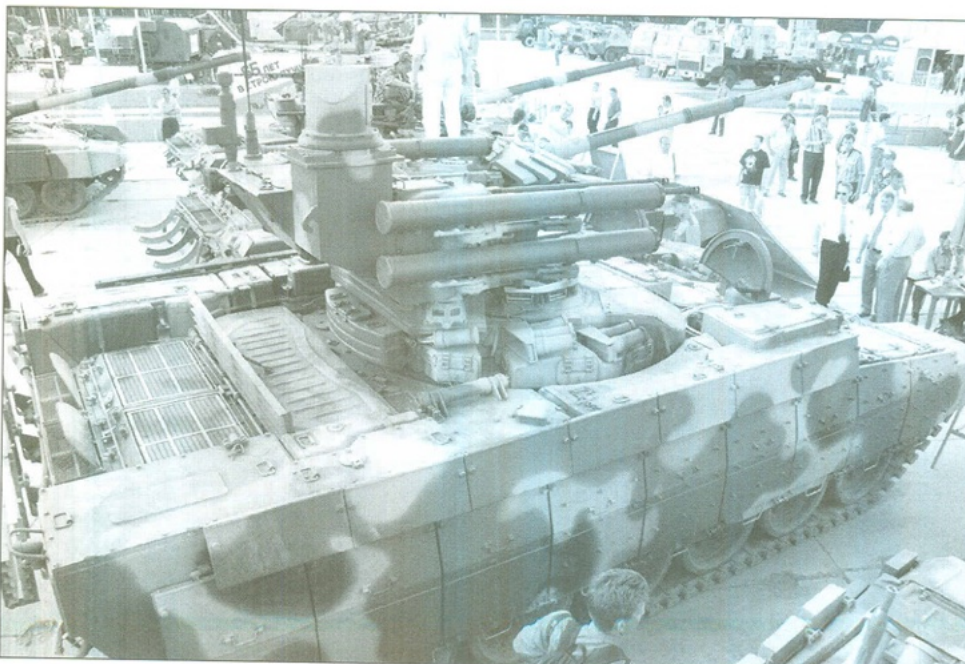




De gecombineerde bewapening is effectief tegen doelen op de grond, maar vooral ook tegen doelen die zich een paar meter boven de grond bevinden, bijvoorbeeld op de eerste of tweede verdieping van gebouwen.

Aandrijving

De aandrijving bestaat uit een B92C2 viertakt multi-brandstof turbo dieselmotor met vloeistof koeling. Deze heeft een vermogen van 1000 pk en geeft het voertuig een kracht / gewicht verhouding van 21,2 pk / ton. Het gevechtsgewicht is 47 ton, de bemanning bestaat uit vijf personen. De maximum snelheid is 65 km / uur en de actieradius (met extra externe brandstoftanks) is 550 km. De BMP-T heeft hetzelfde onderstel als de T-72 tank. Het met torsiestaven geveerde onderstel heeft aan iedere zijkant zes loopwielen, met de spanwielen aan de voorkant en de aandrijfwielen aan de achterkant. De drie toprollers steunen alleen de binnenkant van de rupsbanden. De eerste, tweede en zesde loopwielen hebben schokbrekers.



Accessoires

Tot de standaard uitrusting behoren een NBC-systeem, een 5 kW diesel-generator (opgeborgen in een gepantserd compartiment aan de rechterkant van de romp) en een automatisch brand detectie- en -blussysteem. Ook is er een laser detectiesysteem, gecombineerd met 81 mm rookbuswerpers. Aan de voorkant van de romp zit een standaard T-72 type dozerblad, dat kan worden gebruikt voor het ruimen van onstakels of voor het voorbereiden van

defensieve posities. Het voertuig kan desgewenst worden voorzien van verschillende typen mijnenruimers, zoals de KMT-8 ploeg of een EMT systeem, dat magnetische mijnen vóór het voertuig laat ontploffen.

De BMP-T was in eerste instantie bedoeld voor de export. Het Russische leger heeft hem echter ook in gebruik genomen omdat het in de afgelopen jaren vaak met asymmetrische conflicten en gevechten in stedelijke gebieden werd geconfronteerd. De indrukwekkende vuurkracht, de effectieve pantsering en het vermogen om ook hoger gelegen doelen te bevuren (bijvoorbeeld eerste en tweede etages van gebouwen), maken de BMP-T tot een geducht en uitstekend op zijn taken berekend voertuig.

Bronnen:

- Army Recognition nr. 8
- RAIDS, maart 2008
- Wikipedia

COMBAT CAR M1 en M2

Met de algemene inkrimping van het Amerikaanse leger na afloop van de Eerste Wereldoorlog ontbond de Generale Staf in 1919 het Tank Corps en in het kader van de National Defence Act van 1920 werden tanks en de ontwikkeling van tanks een verantwoordelijkheid van de infanterie. De Generale Staf definieerde als toekomstige taak van de tank: "het waarborgen van een ononderbroken opmars van de infanterie in de aanval".

De Britse experimenten met geïntegreerde gepantserde strijdkrachten waren evenwel in 1929 voor luitenant-kolonel Adna R. Chaffee aanleiding een aantal eenheden samen te voegen tot de "Gemechaniseerde Troepen". Deze legden beslag op bijna alle motorvoertuigen welke het Amerikaanse leger destijds rijk was en waren daarvoor dus een kort leven beschoren. Wel maakten ze de weg vrij voor de eerste reguliere opzet van een gemechaniseerd cavalerieregiment. De enige infanteriedeelname hierin bestond uit infanteristen die in vrachtauto's werden vervoerd.

In 1931 was generaal Douglas MacArthur chef van de Generale Staf geworden en hij was een sterk voorstander

van mechanisatie. Hij besloot onder meer dat, in dit gemechaniseerde tijdperk, met tanks en pantserwagens uitgeruste Amerikaanse cavalerie een explorerende rol moest vervullen, hetgeen een geheel andere was dan de infanterieondersteunende taak welke haar tot op dat moment was opgedragen. Als gevolg van dit besluit werden de Gemechaniseerde Troepen in de cavalerie opgenomen en ging deze zichzelf met tanks uitrusten. Wel moesten deze, teneinde de bepalingen van de National Defence Act te omzeilen, "combat cars" (vechtwagens) worden genoemd, in plaats van "tanks".

Eind jaren twintig had J.Walter Christie met zijn snelle rupsvoertuigen reeds de nodige aandacht getrokken en in het begin van de jaren dertig kocht het Amerikaanse leger zeven stuks van zijn Christie M1931, aangeduid als de convertible Medium Tank T3. Het "convertible" hield in dat de voertuigen zowel op rupsbanden als op hun loopwielen konden rijden. Vier van de aangekochte voertuigen werden overgedragen aan de cavalerie in Fort Knox, Kentucky. Vanwege de wettelijke bepalingen werden ze daar aangeduid als de **Combat Car T1**.(foto ↓).



Combat Car T1 tijdens een demonstratie voor kadetten. Fort Leavenworth, Kansas, 1934



Combat Car T1
Onderhoud "te velde", Fort Riley, Kansas, 18 mei 1934

De cavalerie had er in toegestemd dat de militaire karakteristieken voor gevechtsvoertuigen een bewapening specificieerden welke bestond uit een .30 en een .50 caliber machinegeweer, elk in een aparte toren. De T1 was conform deze eisen bewapend met een .50 caliber machinegeweer. Met de vier voertuigen werden verschillende proefnemingen gedaan op het gebied van aandrijving en bewapening. In 1936 waren hun onderhoudskosten te hoog geworden en werden ze buiten gebruik gesteld. Ze eindigden hun bestaan als doelwit op de schietbaan.

Onder de indruk van de demonstraties met de Christie M1928, de voorloper van de Christie M1931, besloot hret War Department in 1930 tot de verwerving van een pantservagen op basis van het wiel- / rupsband concept. Omdat er met Walter Christie geen overeenstemming kon worden bereikt, kreeg Rock Island Arsenal in 1931 de opdracht zo'n voertuig te bouwen. De eerste aanduiding werd Armored Car T5, wat al vrij snel werd gewijzigd in **Combat Car T2**. Het voertuig werd uitgebreid beproefd. Hierbij bleek dat het op een aantal essentiële punten niet aan de eisen voldeed en derhalve werd van verdere ont-



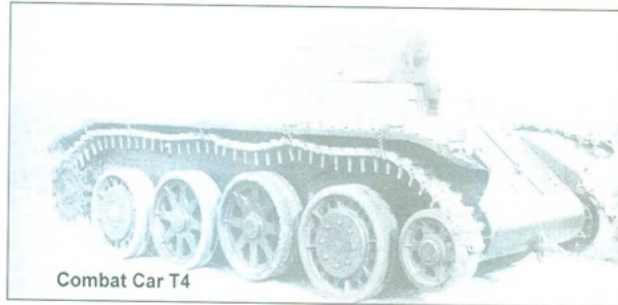
Combat Car T2

wikkeling afgezien.

De aanduiding **Combat Car T3** werd toegekend aan een aangepaste T1E1 Lichte Tank (een "infanterie tank") en eveneens aan een voorgestelde modificatie van de T2 Combat Car. Ook deze ontwikkeling werd stopgezet.

De **Combat Cars T4** en **T5** werden in 1933 en 1934 als onderlinge concurrenten ontwikkeld. De convertibele

Combat Car T4 was een voortzetting van de Christie-ontwikkeling, terwijl de T5 parallel aan de T2 Lichte (infanterie) Tank werd ontwikkeld. Hij kreeg het nieuwe verticale spiraalveringsysteem. De T2 Lichte Tank daarentegen had een systeem met bladveren van het Vickers type. Dit leidde tot een patstelling tussen het War De-



Combat Car T4

partment en de gebruiker, de Cavalerie. Het War Department gaf de voorkeur aan de T5, die zeer goed manoeuvreerbaar was. De cavalerie echter prefereerde het andere type, omdat dit een stabielere kanonplatform bood en een groter overschrijdingsvermogen had. Het War



Combat Car T5

Department won deze strijd, een beslissing welke werd genomen op de aanbevelingen van stafofficieren, van wie sommigen geen enkele of slechts heel weinig ervaring hadden op het gebied van tankonderstellen. Door deze beslissing ging het Amerikaanse leger het spiraalveringsysteem gebruiken en daarin kwam pas weer verandering bij de invoering van de M24 en de M26 tanks aan het einde van de Tweede Wereldoorlog.

De Combat Car T5E2 versie werd met de aanduiding **Combat Car M1** in 1937 in gebruik genomen. Hij had de D-vormige toren van de Combat Car T4 gekregen, met als bewapening een .30 en een .50 machinegeweer. In de boeg zat een tweede .30 machinegeweer. De motor was een 7 cilinder Continental benzinemotor, die het voertuig een maximum snelheid gaf van 70 km/uur. De bemanning bestond uit vier man, het gewicht was 8.800 kg. De **Combat Car M1A1** had een verbeterde transmissie en tegen het eind van 1938 had de 7e Cavalerie Brigade in totaal 113 M1 en M1A1 Combat Cars in gebruik. Zeven hiervan hadden een Guiberson dieselmotor en werden officieel aangeduid als de **Combat Car M1A1E1**.

De M1 en M1A1 hadden één belangrijk nadeel: de aandrijf-as deelde het gevechts-compartiment nagenoeg in tweeën. Dit nadeel werd gedeeltelijk opgeheven bij de **Combat Car M2**, die een T-1020 Guiberson 9 cilinder dieselmotor had. De voornaamste reden hiervoor was een verbetering van het brandstofverbruik. Daarnaast had de M2 nog enkele kleinere verbeteringen. De toren was hoger en bood meer hoofdruimte aan de commandant en de schutter. De achterkant van de romp en het motordek waren verbeterd en alle lucht in- en uitlaten waren bovenop de romp geplaatst. De loopstellen waren dichter bij elkaar gezet en er was een nieuw en groter spanwiel toegepast dat tevens diende als loopwiel. Hierdoor werd de bodemdruk verminderd. In 1940 werden 292 voertuigen besteld.

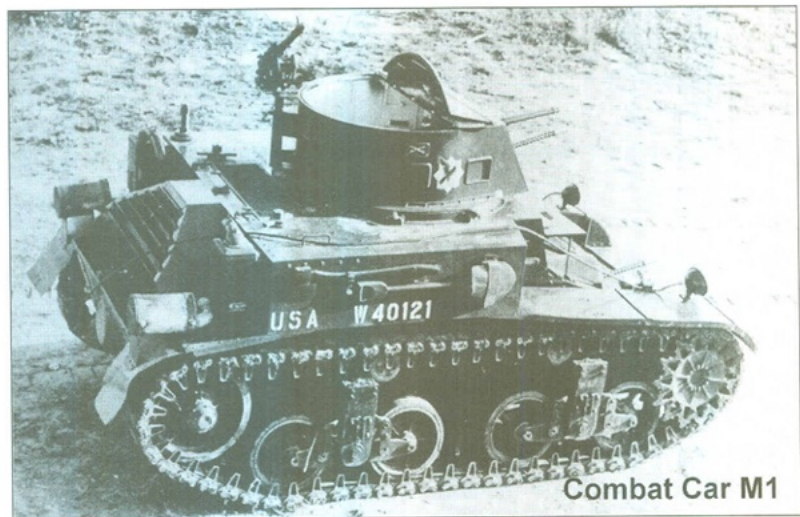
Intussen was op 10 juli 1940 de Armoured Force opgericht en hoefde er niet langer onderscheid te worden gemaakt tussen tanks en combat cars. Alle Combat Cars M2 werden **Lichte Tanks M1A1** en de Combat Cars M1 en M1A1 werden aangeduid als **Lichte Tank M1A2**. Ze bleven in gebruik voor trainingsdoeleinden. In december 1942 werden ze buiten gebruik gesteld omdat het onderhoud te intensief werd, en omdat ze niet meer in voldoende mate aansluiting boden op de inmiddels ingevoerde M3 Lichte Tank.

Technische gegevens Combat Car M1

Bemanning:	4 man (commandant, schutter, bestuurder, boegschutter)
Lengte:	4,14 meter
Breedte:	2,39 meter
Hoogte:	2,26 meter
gewicht:	8799 kg (gevechtsge-reed)
bodemdruk:	0,58 kg/cm ²
maximum snelheid	
op de weg:	72 km/uur
in terrein:	25-40 km/uur
actieradius:	240 km
waadvermogen:	1,32 meter
klimvermogen:	62%



Combat Car M1

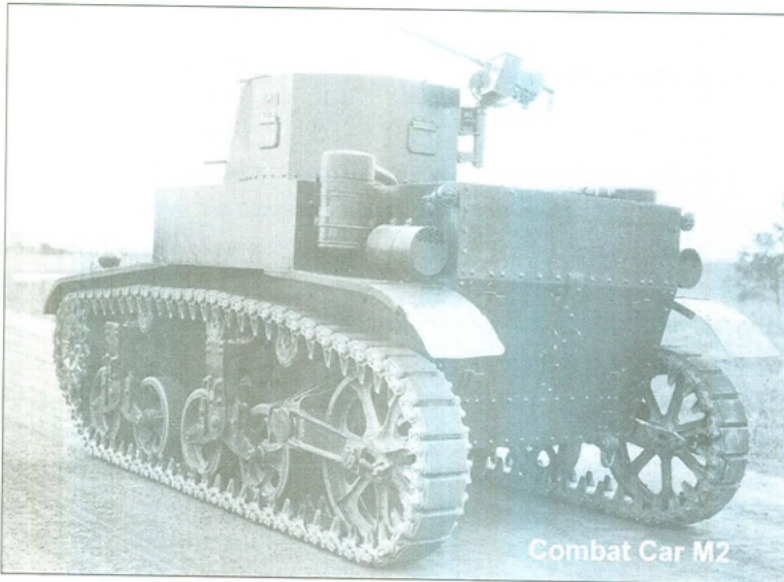


Combat Car M1



Combat Car M2





Motor:

M1: Continental Star 8 W670
lucht gekoelde 7 cilinder
stermotor, benzine, 250 pk
bij 2400 omw/min.

M2: Guiberson TI020 9 cilinder
radiaal dieselmotor.

Bewapening. 1x .50 cal. en 1x .30 cal.
machinegeweer in de toren,
1x .30 cal. machinegeweer in
de boeg.

Pantsering: 6 tot 16 mm

Wordt vervolgd



Tijdens het ordenen, ruimen en archiveren van alle in de afgelopen jaren verzamelde informatie kwam ik een foto tegen die mijn aandacht trok door de voorgevel van een DAF YA-328 (↓). Ik heb de "Dikke DAF" in mijn diensttijd goed leren kennen en ik heb er een 1:12 schaalmodel van gebouwd. Maar achter de Dikke DAF stond ook een interessante auto, te weten een "CHEVROLET C15A" uit de jaren 1940 –1945 en het zou best wel eens leuk kunnen zijn om die ook in schaal 1:12 na te bouwen. En dan natuurlijk ook volledig radiografisch gestuurd! Het zou, samen met de DAF en de inmiddels ook gebouwde GMC 353 "toolset", een uniek historisch drietal opleveren.



De foto waar het allemaal mee begon

Na wat wikken en wegen besloot ik om eerst maar eens uit te zoeken of het een haalbare zaak zou zijn en ben ik de nodige gegevens gaan verzamelen over welke uitvoering, voertuigafmetingen, welk materiaal het beste gebruikt kon worden, enzovoort, enzovoort. Al snel werd duidelijk dat er vele uitvoeringen zijn geweest zijn, die allemaal afgestemd waren op specifieke taken. Ook kwam ik er achter dat er niet alleen een Chevrolet C15A heeft bestaan, maar ook een Ford F15A, en dat beide voertuigen op enkele kleine details na geheel identiek aan elkaar waren. Alleen de motoren waren verschillend. Die van de Ford was een Ford V-8, de Chevrolet had een zes cilinder lijnmotor. De andere verschillen zijn voor een schaalmodel niet echt herkenbaar of van belang. Het Australische leger had als enige het cabinedak van zeildoek in plaats van metaal.

De definitieve keuze viel uiteindelijk de Chevrolet C15A, met een cabine nr. 13 en een wielbasis van 101 inch. (2,57 m). Het type met een laadbak met houten vloer en houten zijpanelen. Dit was om te bezuinigen op het staalgebruik, dat in die periode problemen begon te geven. Volgens informatie zijn er van dit type, inclusief de ver-

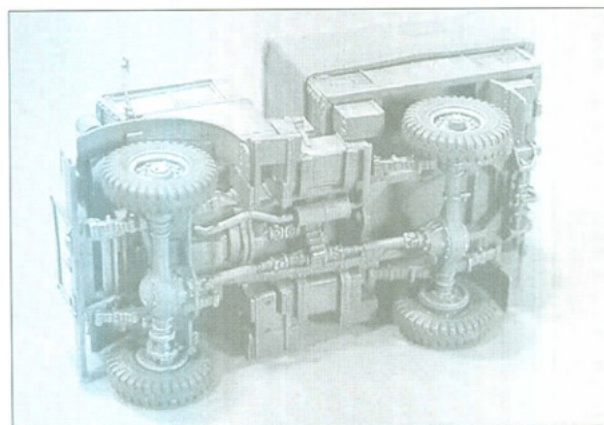
schillende andere uitvoeringen, in Canada alleen al in totaal 104.000 stuks geproduceerd. De code C15A betekent:

C: Chevrolet

15: 15 cwt (maximum laadvermogen 3000 kg.

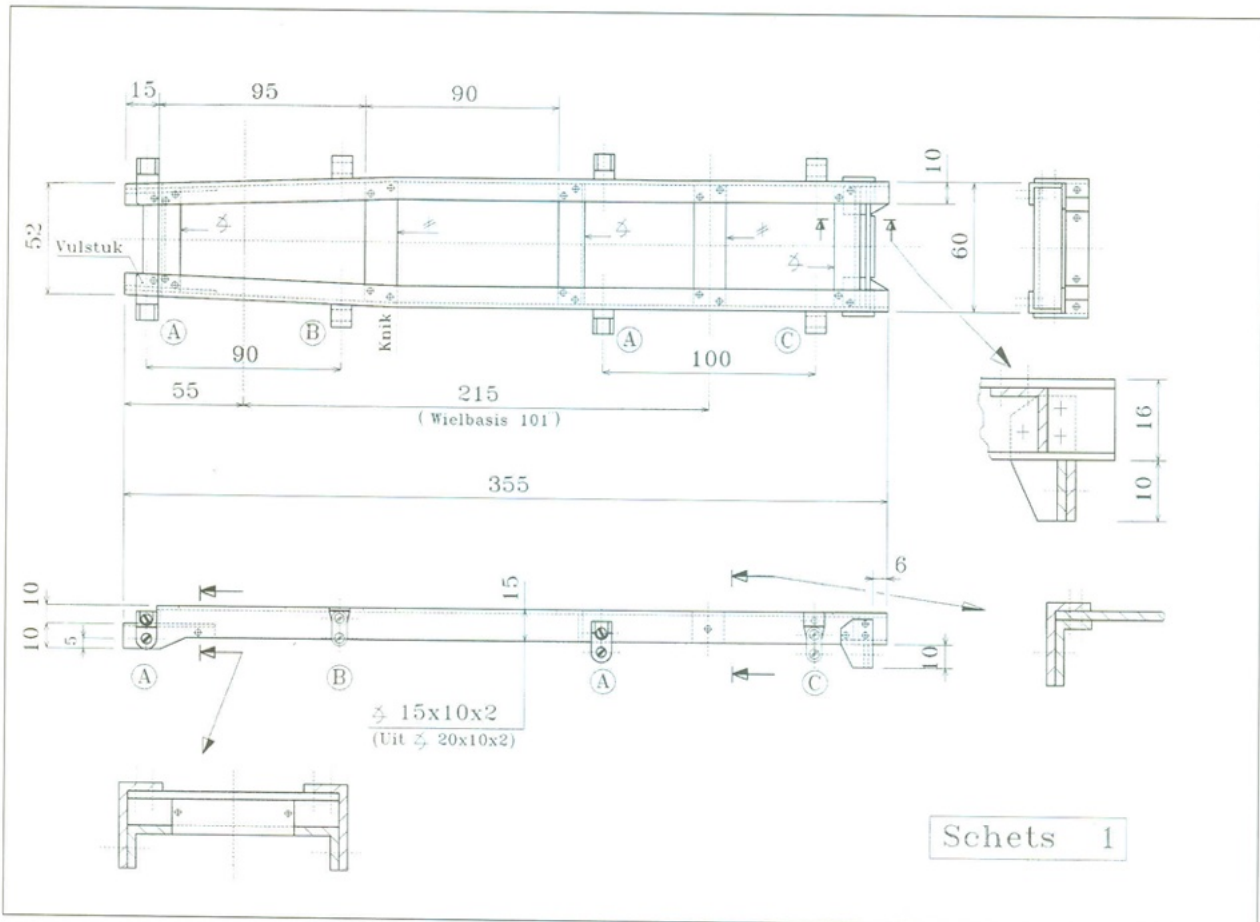
A: vierwiel aandrijving

De reden dat gebouwd wordt in de schaal 1:12 is dat de kleine onderdelen dan goed te maken zijn. Maar ook dat alles van voldoende sterkte gemaakt kan worden en natuurlijk, de DAF en de GMC zijn ook in schaal 1:12. Niet onderschat dient te worden dat bij een gecompliceerd model de schaal bepalend is voor de haalbaarheid van de verschillende constructies. Het plastic bouw pakket van de C15A van Italeri heeft als voorbeeld heeft gediend (↓). Ik wilde met behulp van dit model vooral de hoofd afmetingen bepalen, in combinatie met de originele afmetingen voor zover die op dat moment bekend waren.



Ik ben daarna begonnen met de constructie van het chassis. De langsdragers zijn gemaakt van aluminium hoekprofiel met de afmeting 15 x 10 x 2 mm (uit standaard profiel 20 x 10 x 2 mm). Waarom aluminium? Het is licht en prettig verwerkbaar, zeker als er veel gaten geboord moeten worden, waarbij ook nog de nodige gaten van schroefdraad moeten worden voorzien. De langsdragers zijn in vorm gebracht door zagen, vijlen en buigen, waarna de nodige dwarsverbindingen van aluminium strip en hoekprofiel zijn gemaakt en met M2 boutjes zijn bevestigd (schets 1). Het chassis is aan de achterzijde extra versterkt om de reactiekrachten te kunnen verwerken die de trekhaak te weeg brengt. Bij het echte voertuig bestaat deze versterking onder andere uit enkele verenstalen strippen die verticaal zijn geplaatst en die de stootbelasting door de trekhaak zoveel mogelijk moesten dempen (zie foto op de volgende pagina).

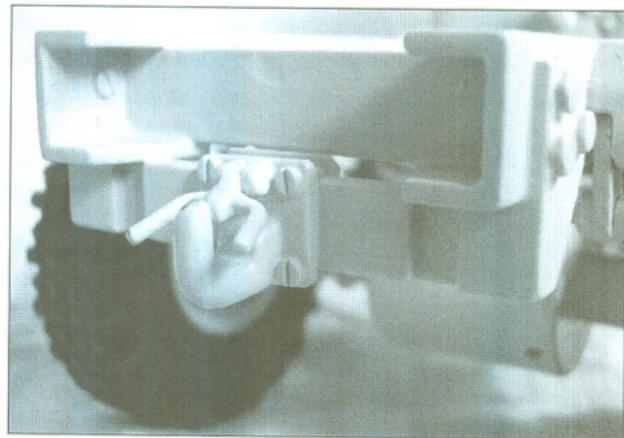




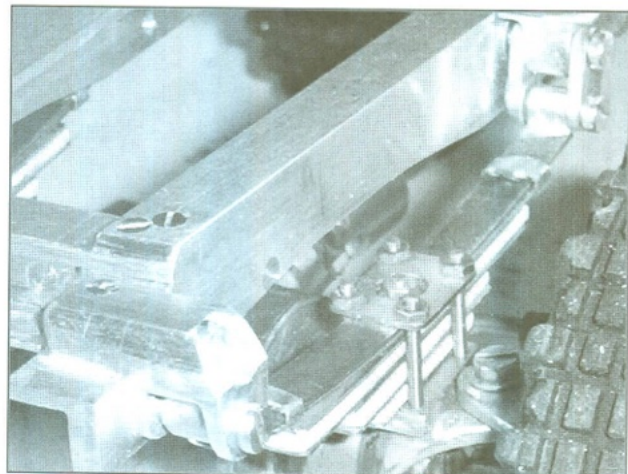
Omdat bij dit voertuig de cabine aan de voorkant op het chassis is afgesteund, is daarvoor ter plaatse een dwarsbalk in het chassisraam geplaatst. Dit is zodanig gedaan dat de chassis langsbalken "doorsteken", zodat hieraan de voorbumper gemonteerd kon worden. De bumper bestaat uit een gewoon U-profiel zonder extra bewerkingen. Aan de bumper zijn sleepogen bevestigd met zogenoemde D-sluitingen. Ook is op de bumper de "takkenvanger" geplaatst. Deze is opgebouwd uit strip profiel met daar dwars overheen bevestigd een ronde buis (schets 2).

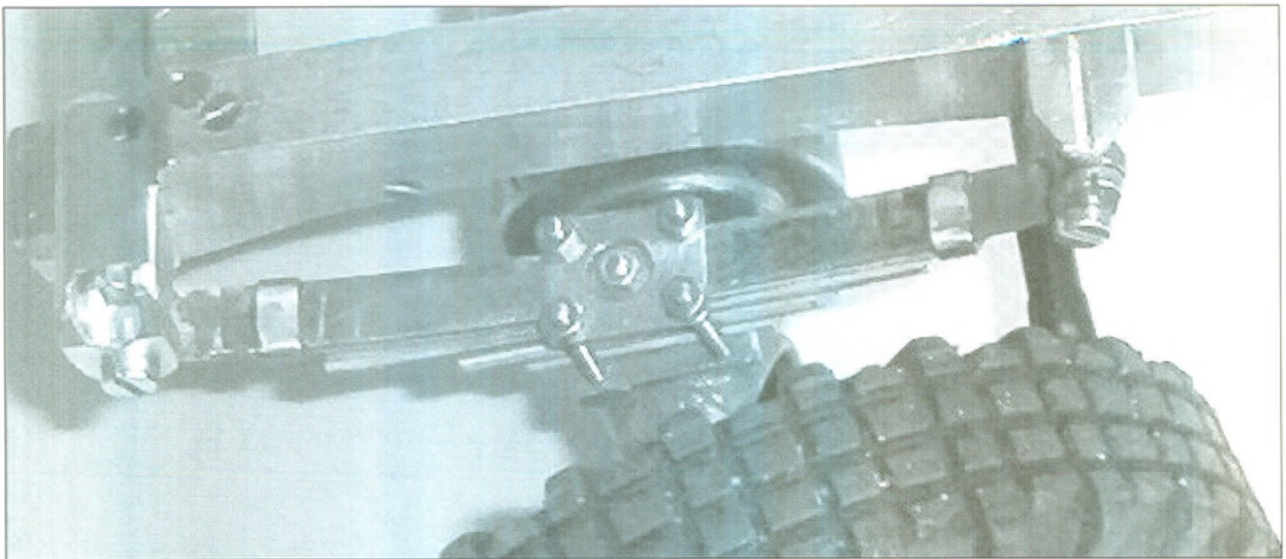
Toen het een en ander was afgewerkt, zijn uit een massief stuk aluminium de ophangpunten voor de veerpakketten gezaagd en geveild. Daarna werden er de gaten ingeboord (schets 3) zodat ze met boutjes M3 respectievelijk M2 aan het chassisraam konden worden bevestigd. Er is per veerpakket één vast en één beweegbaar bevestigingspunt (schets 4 en foto →). Alle moerboutjes van de ophangpunten aan het chassis zijn vastgezet in getapte schroefdraadgaten, met een moertje als borging. Dit is zodanig gedaan dat het boutje zich vastzet in de schroefdraad van het chassis, waardoor het ophangpunt of de afstandbussen niet kunnen vervormen.

De veerpakketten moeten soepel en toch ook sterk zijn, want de inschatting is dat het model straks zo'n vijf kilo gaat wegen. De pakketten zijn samengesteld uit strippen van verenstaal dat gebruikt wordt om bijvoorbeeld kisten



De trekhaak van het model (↑)

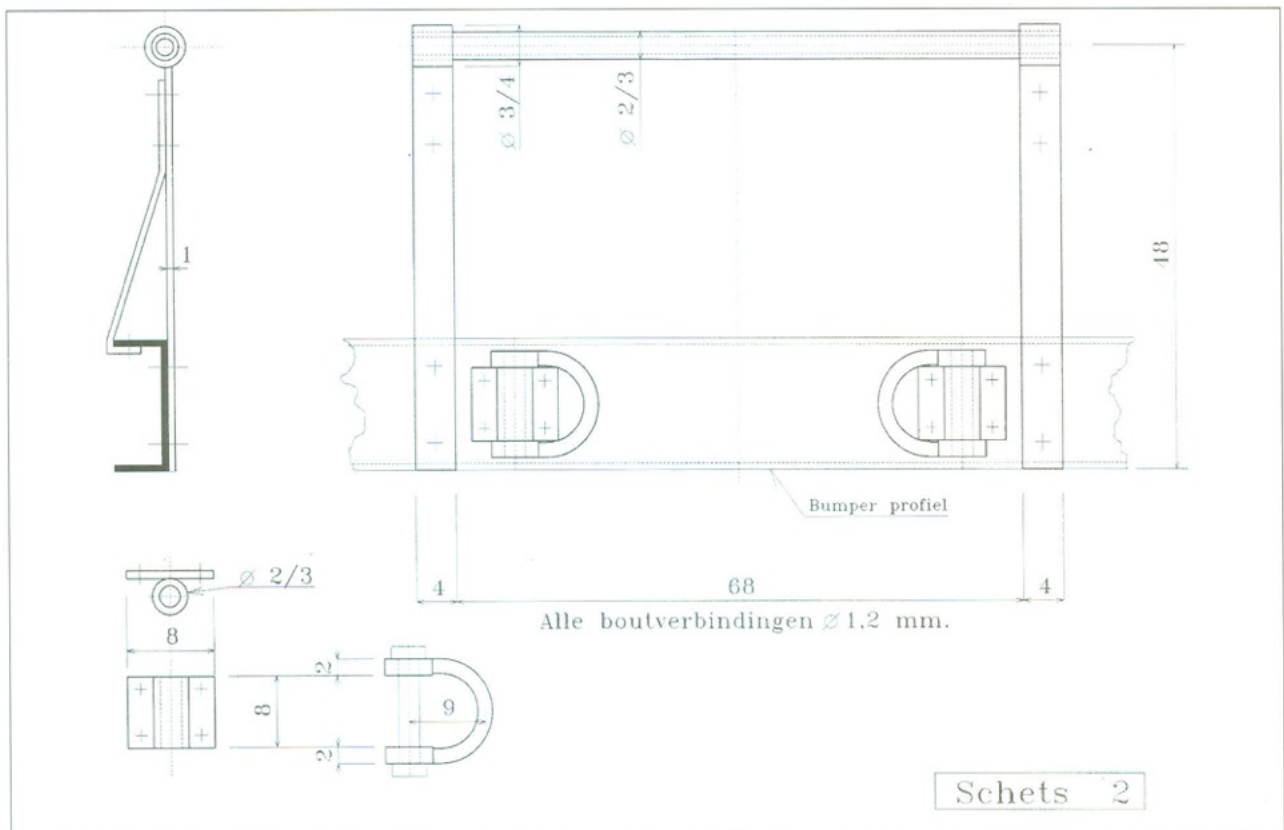


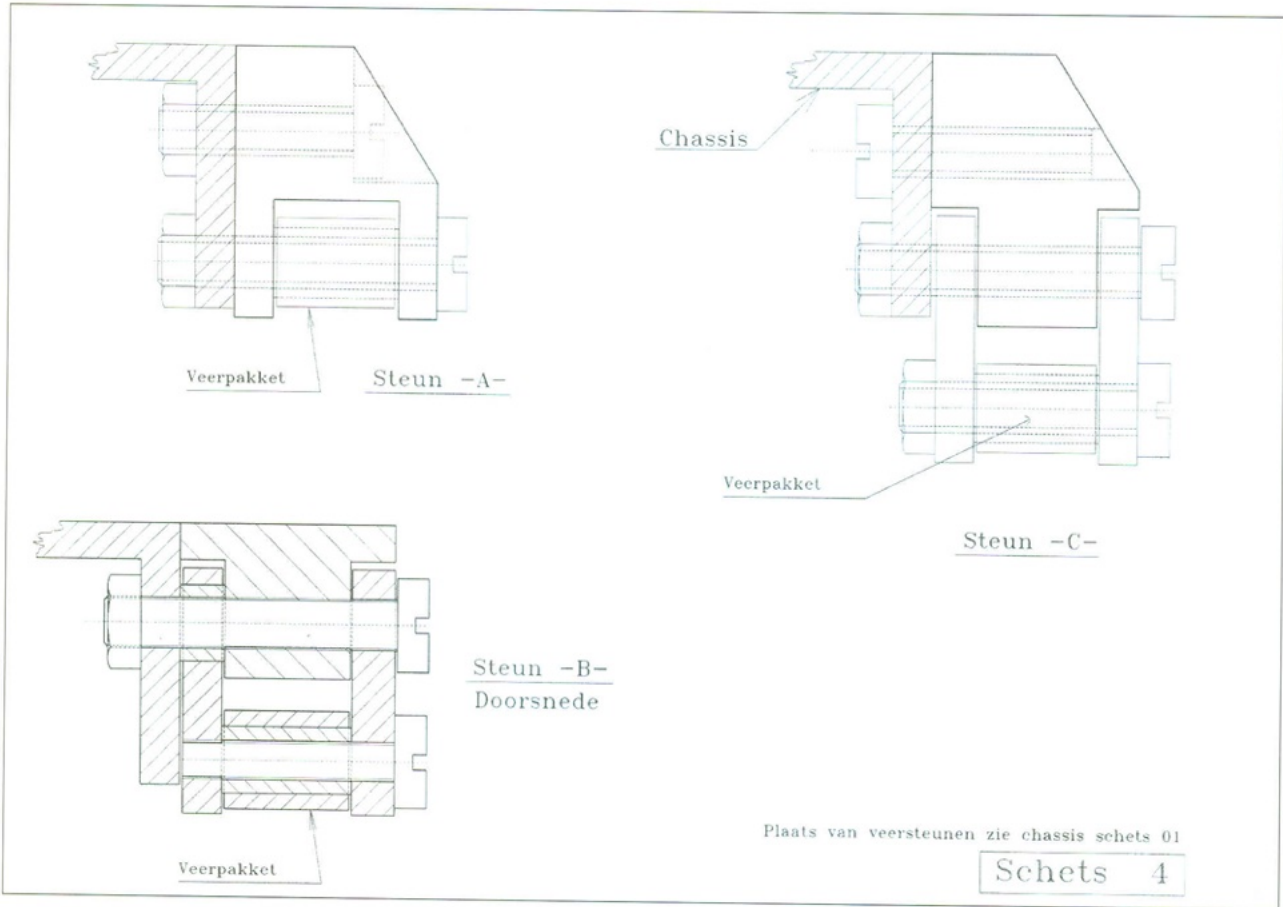
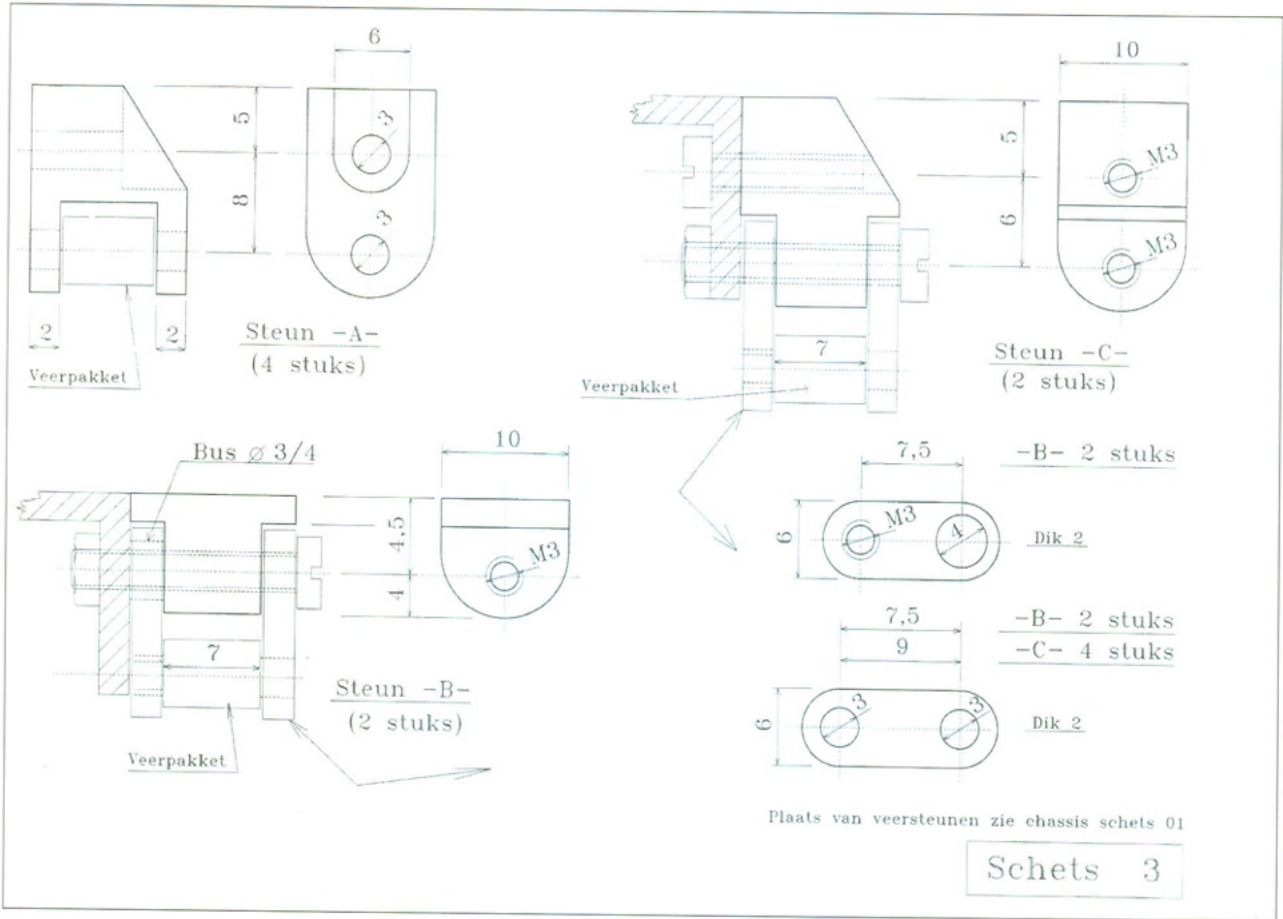


mee dicht te binden. De strippen moesten nog wel op de juiste breedte worden geknipt. Aan de bovenste strippen zijn aan de uiteinden buisjes gesoldeerd, waarin weer een ander buisje past dat iets langer is dan het voorgaande. Hierin kwam dan weer een M3 boutje voor de bevestiging aan het ophangpunt, zodanig dat het veerblad beperkte bewegingen kan maken bij het in- en uitveren van het voertuig (zie ook schets 4). Afhankelijk van de belasting per veerpakket, zijn er verscheidene stalen strippen nodig, die ook in lengte ten opzichte van elkaar verschillend zijn. Om het veerpakket soepel te houden en ook volume te geven, worden er diverse kunststof strippen (A.B.S.)

tussen de verenstalen delen geplaatst. Toen het veerpakket gereed was, is er in het centrale middengedeelte een gaatje van 2 mm. geboord. Hierin werd een M2 moerboutje gestoken dat diende om het hele veerpakket in model te houden. Waar nodig zijn er ook de gebruikelijke veerstroppen rondom het veerpakket aangebracht (foto ↑). Het laat zich raden dat de aantallen en de in lengte variërende strippen door middel van proberen zijn vastgesteld.

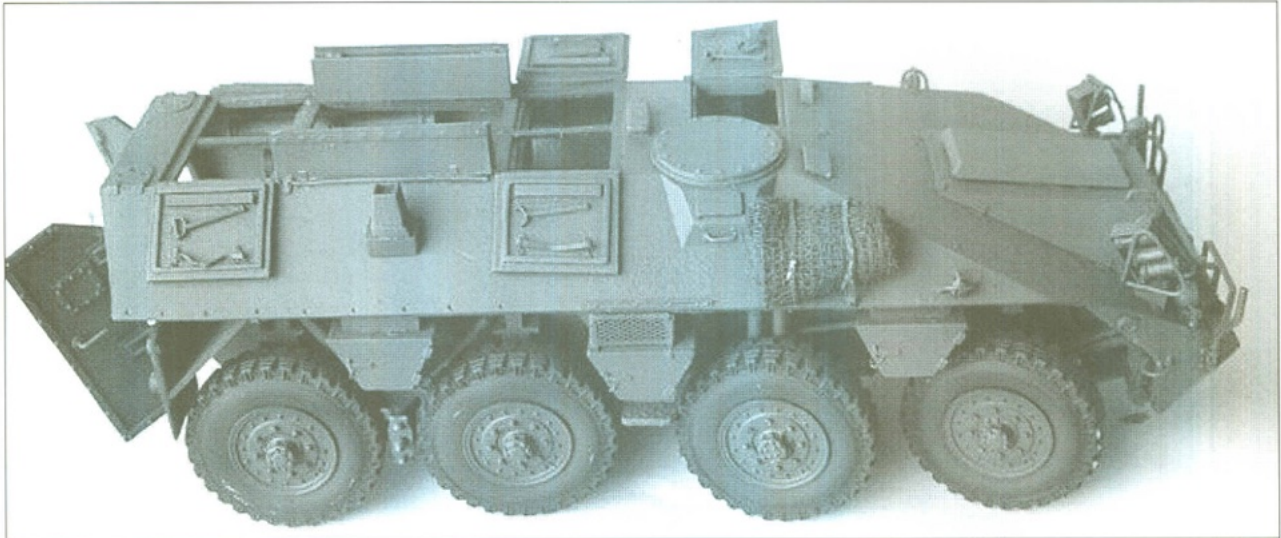
Wordt vervolgd



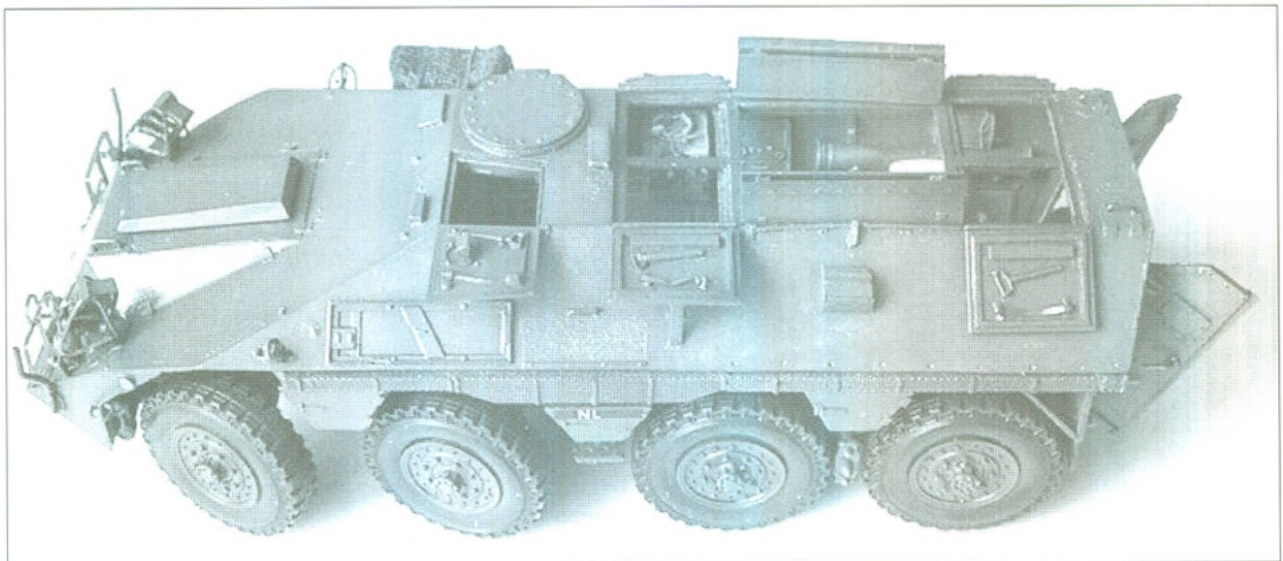


De YP bekennt kleur

Zo, het begint wat te worden. De basiskleur zit erop. Ik heb een soort preshading toegepast zodat er al een kleine dieptewerking gaat ontstaan. Ik heb eerst de romp gespoten met dark green en daarna olivedrab, beide kleuren zijn van Vallejo Air. Bij de preshading spuit men de tweede kleur niet egaal over de eerste, maar men houdt de randen van de "panelen" wat donkerder (je creëert een schaduwwerking).

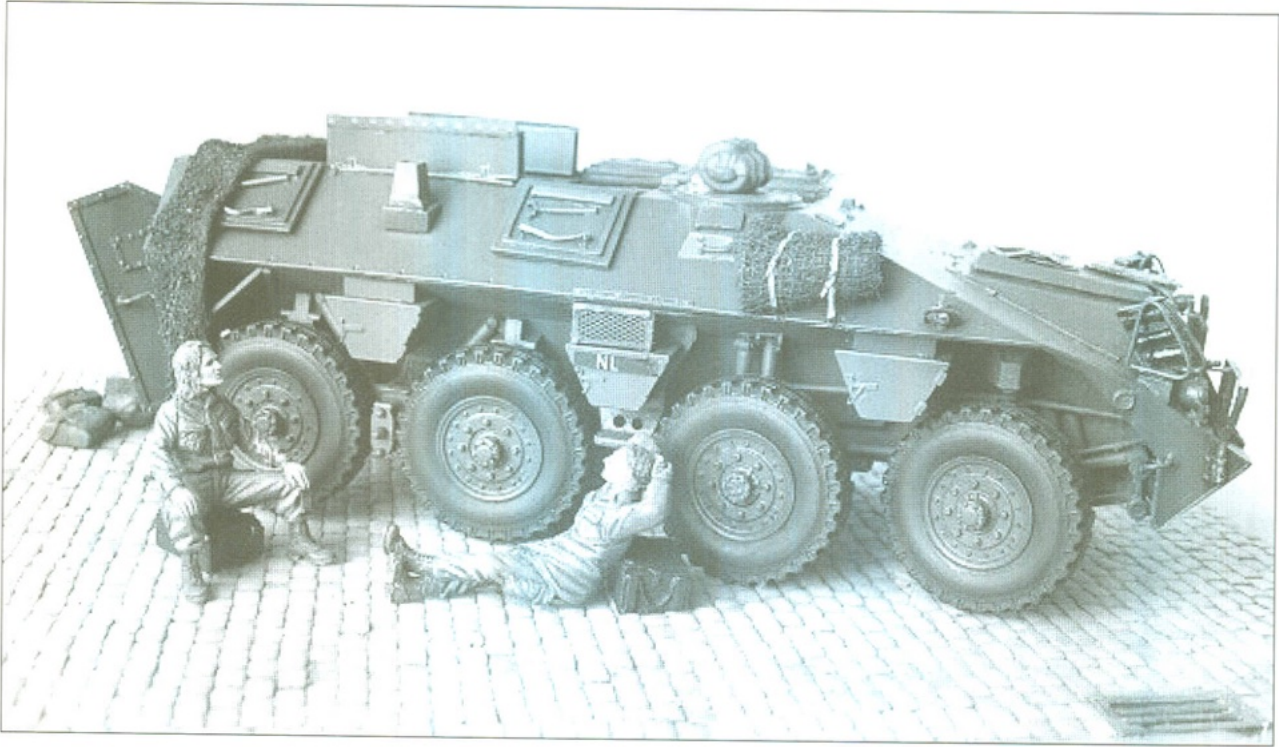


Ik zag dat bij de achterdeur de bovenkant nog eens geplamuurd moet worden, dit soort dingen valt je pas op na het spuiten, helaas. Op de foto is te zien dat de rookgranaathouders ook gemonteerd zijn, met bijbehorende kettingen om de afdekkoppen in de buurt te houden. De periscoop achter de chauffeursplek had ik er wel op, maar het zag er niet uit na de eerste spuitgang, dus deze maar weer gevoegelijk verwijderd. Ik laat alles nu drogen, plak er nog wat spullen op (de jasjes bijvoorbeeld) en dan met filters aan de gang om de boel op te vrolijken. Ja, het zit niet altijd mee.

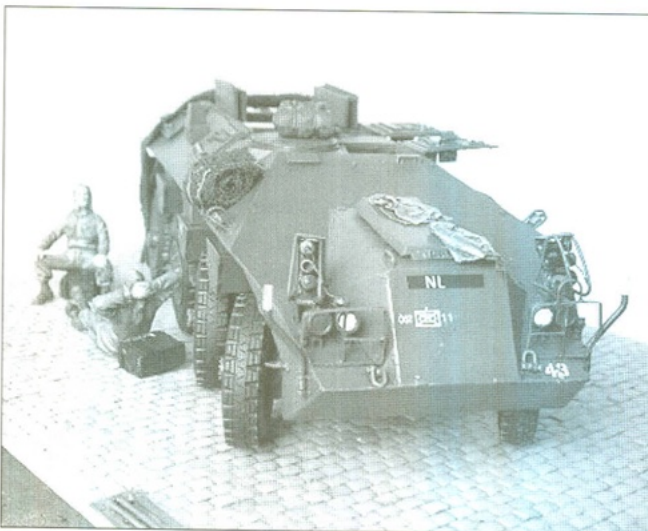


Had de YP in de glanslak gespoten. Beter voor de vloeiing van de washes en filters en beter voor de decals, maar na aanbrengen van de filters (donkergeel in dit geval) ziet de YP er uit als door ratten ondergescheten. Ik vind het niets, maar ovenreiniger of overspuiten is geen optie. Misschien toch maar een donkerblauw filter er overheen. Ook de decals, toch al geen hobby van mij, zijn een crime. Cijfertjes van één mm opplakken. Nu heb ik de juiste lettertype voor het

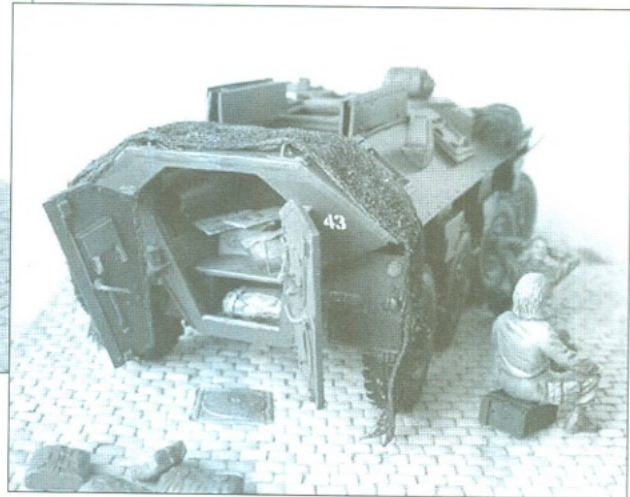
voertuignummer niet, dus ik ben al aan het oefenen of ik kan schrijven met een penseel. Ik hoop dat het vlekkerige verdwijnt als de matte laag er overheen gespoten wordt.



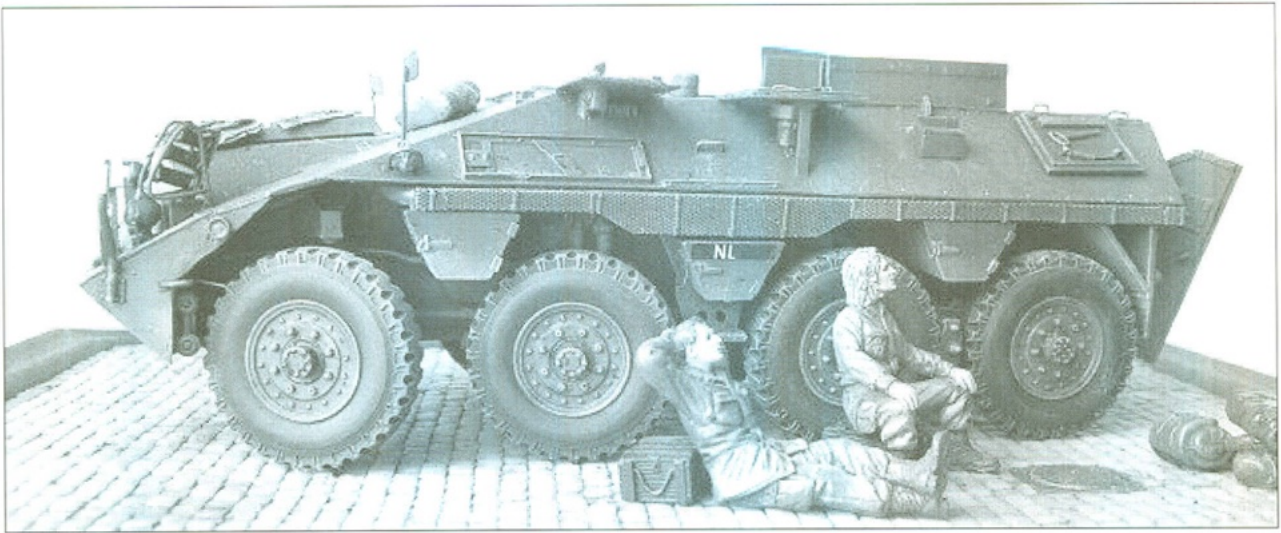
Zo, nu maar eens kijken hoe de YP op zijn grondplaat komt te staan, wat bemanning er bij en wat zoi. Er moet nog wel wat gedaan worden, maar het duurde even voor ik tevreden was over de kleur. Nu de matte laag er op zit is het beter en doe ik daar niets meer aan. Het NL vlaggetje en kentekenplaten moeten nog gedaan worden, evenals de bovenrand bij de achterdeuren nog even verbeteren. Het zijn vaak de detaildingen waar ik tegenaan hik.



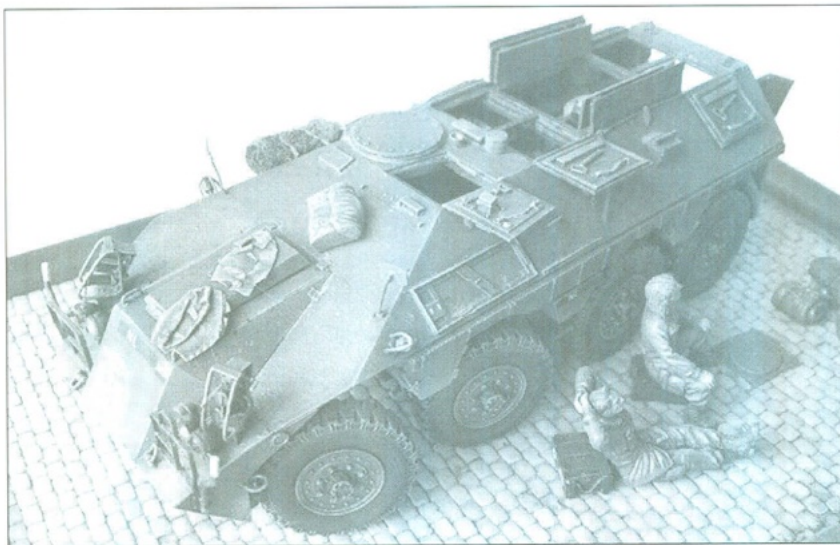
Het net bleek volgens sommige niet "echt" te hangen en was niet overtuigend. Ik heb er toen nog een laagje overheen gelegd. Het moet nog in de kleuren



worden gezet ((ik hoop dat het goed uitpakt, want bij het lostrekken trok ik ook gelijk de verf mee, heb ik weer).



Zo, mijn PWATje is af. Op zich een geslaagd project, al heb ik geleerd dat ik nauwkeuriger moet werken. Ja, jullie zien het goed, ik ben best kritisch op mezelf. Ik zal even opsommen wat er nog gedaan is. Nadat ik de boel overgespoten had met matte lak, nogmaals de filtertechnieken toegepast. Hierbij maakt men de plaats die men wil doen vochtig met, in mijn geval, wasbenzine. Meteen daarna heel klein beetje van de gewenste kleur olieverf opbrengen en dit met een tweede kwast uitwrijven. Pas na droging zie je het effect. Het kan versneld worden door middel van een föhn, maar doe dit met beleid. Verder een persicoop aangebracht en de decals erop gedaan. Ook zijn de banden met pastelkrijt behandeld om een stoffig uiterlijk te krijgen.



Omdat een YP niet uit zichzelf wat doet, moest er ook wat bemanning bij. Omdat het model op een eenvoudige grondplaat staat, heb ik twee typerende jaren '80 dienstplichtigen gemaakt uit een setje van twee Legend Vietnam GI's in rust. Er moest dus wat veranderd worden aan de uniformen en ook heb ik de kapsels wat bijgewerkt. De figuren zijn geschilderd in acryl, de gezichten met olieverf. Toen ik de foto's op de volgende pagina maakte, moesten ze nog wat detailwerk hebben, maar in grote lijnen waren ze klaar.



Resumerend: de YP is geen makkelijk model om te maken en zeker niet voor beginnende bouwers. Heb je wel wat ervaring dan is er wel uit te komen en dan kan je best een knap model van dit puur vaderlandse pantservoertuig bouwen. Ik hoop inde toekomst wat resultaten van jullie te zien.

Succes en groeten van

Bert



← en ↑: dienstplichtige 1

dienstplichtige 2 →

↓ Weliswaar géén PWAT, maar toch een leuke YP408



Brattinga Speelgoed

www.technotoys.nl

TECHNOYS

Producten die wij voeren:

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

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

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

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

Lijmen: Revell, Tamiya, Humbrol en secondelijm 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