



**TWENOT**



**TWEEDE  
NEDERLANDSE  
ORGANISATIE VAN  
TANKHOBBYISTEN**

# DE TANK

194



**Oktober 2008**

**In dit nummer o.a.:**

**Morris CS9  
Light Armoured Car**

**Churchill "Toad"**

**195 jaar Regiment  
Huzaren van Boreel**

**Chevrolet C15A in 1:12 (3)**

## 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](mailto:twenot@twenot.nl); **ISSN:** 1382-8991

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

### BESTUUR:

#### Voorzitter

Marc van Etten, [REDACTED]

#### Vice-voorzitter

Marcel von Hobe, [REDACTED]

#### Secretaris + speciale activiteiten

Marc Tempels, [REDACTED]

#### Penningmeester

Kees Blijleven, [REDACTED]

#### Website

Rob Plas, [REDACTED]

#### Lid

Jan Willem Stokkers, [REDACTED]

### REGIOCOÖRDINATOREN

#### Noordwest Nederland:

Jan van Veen, [REDACTED]

#### Noordoost Nederland:

Wim Oldekamp, [REDACTED]

#### Midden Nederland:

Peter Vierhout, [REDACTED]

#### Zuidwest Nederland:

Peter van Stiphout

#### Zuidoost Nederland:

Robert Crombeecke, [REDACTED] (na 19.00 uur)

### SECRETARIAAT

Marc Tempels

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

### REDACTIE

Jan van Veen

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Kees Blijleven

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

**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:** Churchill Toad tijdens een demonstratie vlegelen (foto Military Machines International)

**Grote foto:** een SISU gepantserd personeelsvoertuig, in gebruik bij het Indiase contingent dat deel uitmaakt van de UN vredesmacht in Libanon (foto RAIDS)

## AGENDA

4 oktober	45 jaar jubileum Documentatiegroep 40-45, Voorthuizen
11 oktober	3 <sup>o</sup> TWENOT Ledenbijeenkomst, Weidum (Fr)
11+12 oktober	DUZI, Niederrheinhalle, Wesel (D)
18 oktober	IPMS Euro Scale Modelling, Business Center, Nieuwegein
18+19 oktober	1er Weltkrieg-Treffen der IMM, Weichering bei Ingolstadt/Bayern
19 t/m 26 oktober	Nationale Modelbouw Manifestatie, Mil. Luchtvaart Museum, Soesterberg
26 oktober	Scale Model Challenge 2008, Eindhoven
1 november	TWENOT/IPMS Regio-Middag NO te Ureterp
14 november	Regioavond Noordwest, Marcel Zwarts, Alkmaar

### 2009




31 januari 8<sup>o</sup> Open Modelbouwdag, Sneek

De derde ledenbijeenkomst van dit jaar vindt op **11 oktober .a.s.** plaats in het bekende Friese plaatsje **WEIDUM** (je komt nog eens ergens met TWENOT). De locatie in Sneek is op 11 oktober niet beschikbaar, dus vandaar deze nieuwe bestemming. We treffen elkaar in het **Dorpshuis, Bornialaan 1, 058-2591426**. De dagindeling is net als altijd: om een uur of tien is het opbouwen wel klaar en vanaf dat moment is iedereen van harte welkom.

De zaal biedt ruimte voor de wedstrijd, de show, èn handel. Er is 50 tot 60 meter tafel beschikbaar. Verder is er een goed gevulde bar (koffie, snacks, soep, gehaktballen) en ruime gelegenheid met zitjes om de buit van de dag te bekijken en bij te praten met hobbyvrienden die je al een tijdje niet meer hebt gezien.

Wij (bestuur en Regio Noordoost) hopen dat veel Twenot-

ters zullen meedoen aan de modelbouwwedstrijd (de belangstelling hiervoor was de laatste keren wat aan de magere kant), maar neem gerust ook modellen voor de showtafels mee!

Behalve voor de wedstrijd is er natuurlijk ook aandacht en ruimte voor "handel", waarbij op deze dag ook "**de particulier**" aan bod kan komen. U mag alles (op hobbygebied natuurlijk) wat u wilt weggeven, ruilen of verkopen meenemen en aanbieden. Op één voorwaarde: neem van tevoren contact op met **Jan-Willem Stokers** , **Jan Frankema**  of **Wim Oldenkamp**  om dit te melden en te zeggen hoeveel tafelruimte u zou willen hebben. Zij doen dan hun best om uw wens te vervullen (bedenkt daarbij wel dat we niet onbeperkt ruimte beschikbaar hebben). Naast deze particuliere handelaren zijn natuurlijk ook professionele handelaren aanwezig.

### ROUTE:

Weidum ligt een beetje schuin links onder Leeuwarden.

**Vanuit de richting Groningen.** Neem bij Drachten de afslag naar Leeuwarden, N31 Wâldwei, en volg deze tot aan de verkeerslichten waar u rechts naar Leeuwarden, Franeker, Harlingen en links naar Heerenveen (A/N.32) gaat. Ga hier links af richting Heerenveen. Bij de eerst volgende verkeerslichten rechts voorsorteren en de borden naar Weidum/Wytgaard volgen. De route in Weidum blijkt uit bijgaande plattegrond. Er is parkeerruimte op de Bornialeane in de parkeervakken of bij de kerk voor het Dorpshuis.



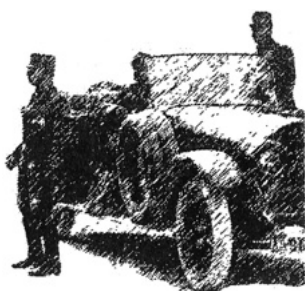
**Vanuit Heerenveen/zuiden/midden/westen** van het land via knooppunt Heerenveen de A32 volgen naar Leeuwarden, tot dat u bij de eerste verkeerslichten komt waar de A.32 overgaat in de N32. Hier gaat u naar links door de verkeerslichten en volgt dan de bovenstaande route.

**Vanaf de Afsluitdijk** de A7 richting Bolsward. Neem afslag 17 Bolsward en volg de N359 richting Bolsward. Blijft deze weg volgen (als het ware in de richting van Leeuwarden). Na ongeveer 19 km rechtsaf naar het dorpje Hijlaard. Dit is de Hoptilsterdyk, die over gaat over op de Van Aylvane en Hilaarderdyk. Bij Smidshoeke de flauwe bocht naar rechts en u rijdt nu op de Hegedyk. Via het plaatsje Jellum rijdt u rechtdoor naar Weidum. Zie verder de plattegrond van Weidum.

**Vanuit Harlingen/Franeker:** via de N-31 naar Jellum en dan bovenstaande route volgen. Vanaf Leeuwarden kunt u bovenlangs via de N-31 ook de weg naar Jellum volgen of via de N-32 de afslag naar Weidum nemen. U volgt dan de weg beschreven als u vanuit Groningen via Drachten rijdt.

-----

Bij de Duitse IMM staat het weekend van **18 en 19 oktober a.s.** in het teken van de wapenstilstand 1<sup>e</sup> Wereldoorlog, die op 18 november a.s. 90 jaar geleden tot stand kwam. In dit weekend organiseert de IMM een "Treffen", dat plaats vindt in het Tagungsraum des Landgasthofs Vogelsang, Bahnhofstrasse 24 in Weiche- ring. Dit plaatsje ligt zuidwestelijk onder Ingolstad, ongeveer 70 km ten noorden van München.



Het programma luidt:

- Zaterdag 18 oktober: vanaf 10.00 uur modelbouwwedstrijd, handel, gezellig bijpraten; 13.00 uur: Mittagessen; 14.00 tot 17.00 uur: lezingen en workshops, bezoek van een re-enactmentgroep. Aansluitend: Abendessen & gemütliches Beisammensein.
- Zondag 19 oktober: vanaf 10.00 rondleiding door de Weltkriegsabteilung van het Bayerischen Armeemuseum in Ingolstad

TWENOT leden zijn van harte uitgenodigd en hebben vrije toegang. Schriftelijke aanmelding (naam, adres, woonplaats, email, deelname wedstrijd, deelname aan het bezoek aan het museum) is gewenst en kan gedaan worden bij Jörg Schneider, [REDACTED].  
Verdere informatie: [REDACTED]

## Nationale modelbouw Manifestatie 2008

Ook dit jaar wordt weer de Nationale modelbouw Manifestatie (NMM) gehouden in het Militair Luchtvaart Museum te Soesterberg. Deze manifestatie wordt door het museum en de IPMS georganiseerd. De TWENOT is van plan om, zoals bijna ieder jaar, ook weer present te zijn met een clubstand voor modellen en modelbouw demonstraties. Het probleem is echter om ook dit jaar weer een gevarieerde en representatieve stand gevuld te krijgen met modellen en mensen. De NMM wordt gehouden van zondag 19 oktober tot en met zondag 26 oktober. Wij zoeken voor deze periode leden welke één of meerdere dagen modelbouw demo's willen verzorgen op de clubstand en/of naar leden welke modellen beschikbaar willen stellen voor deze stand. De NMM trekt jaarlijks duizenden voornamelijk jeugdige bezoekers, welke op één of andere manier in modelbouw geïnteresseerd zijn. Dit is dan ook geen "ver-

**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](http://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](mailto:info@airbrush-services-almere.nl)  
[www.airbrush-services-almere.nl](http://www.airbrush-services-almere.nl)

Dé airbrush specialist in Nederland.

koop" beurs maar een gelegenheid waarbij getracht wordt mensen, en dan voornamelijk jeugdigen, voor onze gezamenlijke hobby te interesseren.

Uw medewerking is dan ook gevraagd middels aanwezigheid en/of modellen.

Tijdige opgave (voor 1 oktober 2008) kan geschieden aan Marc Tempels per telefoon [REDACTED] of per e-mail [REDACTED] ook voor informatie.

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

T. Burger, Soest, [REDACTED] of [REDACTED] heeft te koop:

- Military Modelling tijdschriften. 60 stuks, verspreid over 1993 t/m 2003. 40 euro voor alle 60.
- Kettenkrad 1:6, Dragon 75001, nieuw ongebouwd in doos. 60 euro.
- 1 mechanische en 1 electronische snelheidsregelaar(Conrad). Van mislukt project. Gratis voor de liefhebber.
- Ombouwset om een Tamiya 1:16 Tiger 2 (de oude 1-motor-versie) langzamer en sterker te maken. 10 euro.
- KL tankherkenning model van een Russische tank (T-64???) 10 euro voor de liefhebber. Ongeveer schaal 1:25 schat ik zo.

H. ISINGS, [REDACTED] heeft ruim 50 boeken te koop over militaire voertuigen, modelbouw en wapens. Ze dateren over het algemeen uit de periode eind jaren '60 tot begin jaren '80. De prijzen variëren van € 5 tot € 35. Een volledige lijst is per email verkrijgbaar ([REDACTED]).

## REGIONIEUWS

### Regio Zuidoost

De "R" is weer in de maand en dat betekent dat we weer lekkerrrrrrrrrrrrrr kunnen gaan bouwen.

En ondertussen gaan ook de bouwavonden in Eindhoven lekker verder. De SMF-groep is inmiddels uitgegroeid naar 20 vaste bezoekers, en daarvan zijn er de laatste maanden toch telkens tussen de 12-15 personen aanwezig.

### De SMF Tourbus

Eind augustus waren we met een stand te gast op de beurs van MBC Camouflage in Duitsland. Een kleine beurs, maar gezellig en voornamelijk gericht op militaire voertuigen. Wat wil je nog meer?

Op Scale World van KMK, hadden we eveneens een royale stand, hoewel "ons moeder" TWENOT er ook al een stand had. Ach, zo kunnen ze in België ook zien dat we bij TWENOT aan de weg timmeren. Hoe de beurs is verlopen op het moment dat ik dit schrijf niet bekend, dus daarover meer in de volgende TANK.

Ook heeft SMF een clubstand op Euro Militaire, waar we met een afvaardiging van vijf *die-hards* naar toe gaan. Ook hierover meer in de volgende TANK.

### Scale Model Challenge 2008

En dan is het op **26 oktober** zover, de tweede **SMC**. De voorbereidingen lopen prima, de inschrijvingen voor de wedstrijd zijn gestart op 15 september en we hebben er heel veel zin in.

We hebben vier fantastische *special guests*, een internationale, vakkundige jury, waar een aantal prominente modelbouwers plaats in hebben genomen.

Uiteraard is er voor de categorieën MV3 (militaire voertuigen 1/35 en groter) een onderverdeling in beginners, advanced en masters. Idem voor DIO2 (diorama's voor 1/48 en groter) en voor de figuren eveneens, plus een klasse voor gescratchte figuren, de OPEN klasse.

Dit jaar hebben we voor het thema SciFi en Fantasy drie categorieën toegevoegd: figuren, diorama's en voer- vaarvlieg- kruip- en sluiptuigen.

Uiteraard is er het nu al legendarische Oud Hollandsch Modelvliegtuigwerpen, en we zijn erg benieuwd wie van al die babbelaars op het forum nu eens echt ballen heeft en meedoet met het Speed PE-ën. Lekker in de spotlights, op het podium, ABER tool clamps in elkaar knutselen, Tegen je opponenten en tegen de klok. Wie durft!!

Evenals vorig jaar is elk 3<sup>e</sup> model dat je inschrijft gratis, en het geeft je recht op een lot waarmee je één van de twee waardebonnen van € 25 kunt winnen. Een waardebon van € 15 is er voor de winnaar van de trekking onder de stemmers op de publieksprijs en de Beste Clubstand.

Bovendien is er nog een wedstrijd waar iedereen aan kan deelnemen. Maar die is nog zo geheim, dat ik jullie in gevaar breng als ik dit al onthul.

Ook hebben we een expositie van beeld- en ander materiaal rondom Eindhoven in WOII.

Uiteraard is er nog veel meer te beleven, maar daarvoor hebben we natuurlijk onze website:

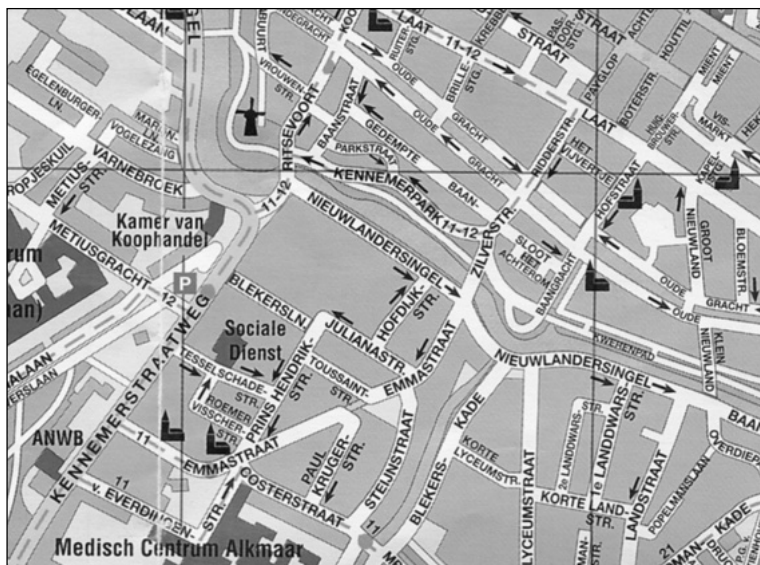
[www.scalemodelfactory.nl](http://www.scalemodelfactory.nl)

## Goede voornemens

Misschien een beetje vroeg, maar ik wil vast één goed voornemen voor 2009 verklappen. De workshops krijgen een vervolg. Weliswaar in een andere vorm, maar in maart 2009 organiseren we weer een dag waar je als modelbouwer op velerlei gebied je voordeel mee kunt doen. Benieuwd? Wij ook!

Tot ziens in Eindhoven

**Robert Crombeecke**



## Regio Noordwest

Op 14 november .a.s. is er een regioavond bij Marcel Zwarts, [REDACTED] Alkmaar. Aanvang 19.30 uur.

Als je wilt komen (en wie wil dat niet??) dan graag een belletje [REDACTED] of een mailtje [REDACTED], zodat we weten hoeveel stoelen we moeten klaarzetten.

Route: neem op de Ring Alkmaar de afslag Alkmaar Centrum / MCA. Je rijdt dan op de Kennemerstraatweg. Deze volgen tot het eind, dan RA de Nieuwlandersingel op. Daar 1<sup>e</sup> LA en meteen RA. De weg gaat dan over in een voetpad en dat is het [REDACTED]. Het appartement van Marcel bevindt zich in een voormalig kerkgebouw.

Parkeren is moeilijk, dus dat moet je wellicht iets terug al doen. Op het eind van de Kennemerstraatweg is een royale parkeergarage. Van daar is het ongeveer 5 minuten lopen

**Jan van Veen**



## Vakantiebelevissen van een Fries in Frankrijk

door Wim Oldekamp

En wederom waren wij, dochter Irene en ik, in Frankrijk. Elk jaar een andere regio, deze keer was de keus gevallen op Elzas / Lotharingen. Dit gebied is drie keer Duits grondgebied geweest, rond 1870 (Frans-Duitse oorlog), en in WO I en WO II. De bevolking spreekt er nu nog vloeiend Duits, maar met een 3<sup>e</sup> jaars studente Frans en een francofiële, uitsluitend geallieerde modellen bouwende modelbouwer (-spaarder) is dat natuurlijk uit den boze. Er valt heel veel te zien in dit gebied waar de befaamde Maginot-linie doorheen loopt. Overal bunkers, musea, monumenten en wat dies meer zij. Om alle bezochte objecten te beschrijven gaat te ver, ik beperk mij tot twee opvallende voorvallen.

In mijn onvolprezen museumgids Guide Musées 39/45 France had ik een dorpje gezien waar een Frans 65 mm marine kanon moest staan: Hincange-Brecklange (dep. 57 bij Metz). Nu reden wij op onze tochten vaak langs dit dorpje en toen we een keer vroeg klaar waren met markt-

en museabezoek zijn we op zoek gegaan. Het was een tweelingdorp met lintbebouwing, we zijn het hele lint doorgereden maar geen kanon te zien. Uiteindelijk een dorpling gevraagd en die wist ervan. Hij wees ons de weg naar de familie Clement. In een voormalig 'chateau' had de familie een boerderij. Brutaalweg het erf oprijden en naast de auto staan kijken leverde al gauw een dame op die vroeg wat wij zochten. Op mijn antwoord: "un canon" begon ze te lachen: "U bent de eerste dit jaar, maar komt u vooral binnen".

Het werd een hartelijke ontvangst met een sapje en koek en meneer Clement werd uit het café gebeld om de Hollandse gasten te woord te staan. Ze lieten een tijdschrift zien (uit 2002 meen ik) waarin een artikel over het beroemde kanon. Natuurlijk wilden wij het ook graag in het echt zien. Dat werd een barre tocht door de hoischoor, door het kippenverblijf, over het ganzenveld (gevaarlijk hoor!) het graanveld in. Maar nog steeds geen kanon te zien. Tot we bij een stel bosjes kwamen en daar stond,

midden onder het geboomte een Frans marine kanon. Ook deze maakte deel uit van de Maginot-linie. Ik kreeg gelijk visioenen van een restauratiecommissie, schaalmodellen, 10.000 bezoekers per jaar etc. Maar de boer, hij ploegt voort en laat het kanon mooi staan waar het staat. Die anderhalve gek per jaar wil hij wel rondleiden maar meer niet.

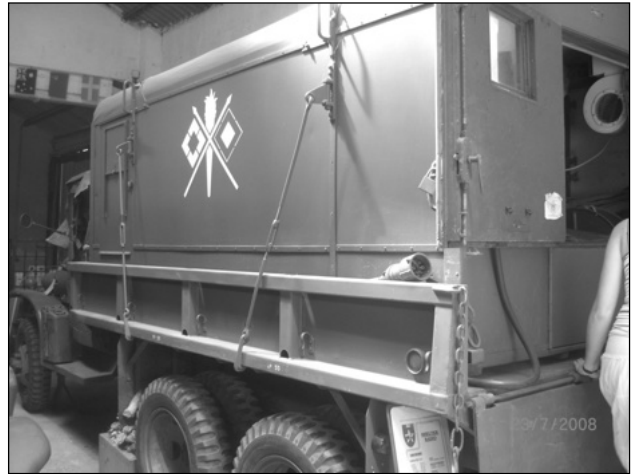


Terug in de 'ferme' kregen we kopieën mee van de bouwtekening van het kanon en zijn opstelling, altijd leuk voor een schaalmodel (wie heeft een Frans 65 mm scheepskanon voor mij?). Met de belofte een (vertaald) artikel en DE TANK op te sturen namen we afscheid. Een leuke ervaring en een paar mooie foto's rijker.

Het tweede voorval ontstond na een ritje in een stoomtrein van Hombourg naar Vigy. In Vigy was niet genoeg tijd om alles te fotograferen, stationnetje, oude wagons etc. dus daar moesten we met de auto nog een keer naar toe. Nu had ik in een 'Vehicule Militaire' gelezen dat de Club de l'Est du Vehicule Militaire (zeg maar de oostelijke K.T.R) in Vigy zat in de Rue de la Gare (Stationsstraat). Kwam dat even mooi uit. Helaas waren ze alleen zaterdag open en wij waren er door de week omdat we die zaterdag weer naar Nederland zouden vertrekken.

Niet geschoten altijd mis, dus bij de lokale 'garagiste' op hetzelfde adres gevraagd of de CEVM ook aanwezig was. Volgens hem wel. 'Bel maar aan'. En inderdaad er werd open gedaan en even later stonden we in een enorme loods vol militaire voertuigen. 's Mans naam heb ik niet onthouden maar hij gaf ons een twee uur durende privé rondleiding waarbij alle zeilen (tegen het zonlicht ter bescherming van de kleuren) van de voertuigen werden getrokken en ik alles mocht fotograferen. Er stond veel, heel veel, te veel om allemaal op te noemen. Toch noem ik er een paar, een GMC met schitterende radiobak, een Morris Commercial, een GMC bolster truck voor het vervoer van de Higgins boot (model T1-51) voor de

bruggenbouw en een heuse EBR, zo'n Frans gemotoriseerd kanon op 4 assen waarvan de middelste twee met metalen 'banden' waren uitgerust. Toen ik vertelde dat de kist met het stoffelijk overschot van Charles de Gaulle hiermee was vervoerd raakte de goede man helemaal in



extase. "Ah oui, le grand Charles" riep hij en ik hoorde de grote bewondering welke hij nog steeds voor Franse generaal koesterde. Die bewuste Engin Blindée Reconnaissance staat trouwens in Saumur.

Ook de modelbouw was in deze 'tentoonstelling' ruim aanwezig. Het mocht geen museum worden genoemd want het pand voldeed het niet aan de museum eisen. Mooie diorama's en vitrines met allerhande 1 op 35 voertuigen wisselden de 1 op 1's af. Ook zagen we uniformen,



een Ford Jeep met opengewerkte motor voor educatieve doeleinden, een 40 mm Bofors AA etc. etc.

We raakten niet uitgekeken maar aan alles komt een eind, we kregen nog wat folders mee en enkele reistips. Ik heb de man maar een flinke bijdrage voor het museum, oh nee, de tentoonstelling gegeven en de belofde dat ik hier in Nederland verhaal van zou doen. Bij deze ingelost: C.E.V.M., Rue de la Gare, Vigy (in de buurt van Metz)

Tot volgend jaar (of eerder).



# Brattinga Speelgoed

[www.technotoys.nl](http://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 Patrix.

**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](mailto: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





Op 29 augustus j.l. waren Wim den Dunnen en ondergetekende aanwezig bij de viering van het 195 jarig bestaan van het Regiment Huzaren van Boreel. Deze viering vond plaats op de Tonnetkazerne in 't Harde en werd bijgewoond door een groot aantal huidige en voormalige Huzaren van Boreel.

Na de formele opening door de regimentscommandant werden in een plechtige samenkomst op de voertuigenplaats de gevallen van het regiment herdacht. Dat het hier gaat om "levende geschiedenis" blijkt uit het feit dat de laatste gevallen, korporaal der eerste klasse Ronald Groen, op 3 november 2007 in Uruzgan sneuvelde.

Na de herdenking was het tijd voor de rijstmaaltijd, de static show en de saamhorigheidsborrel. Wim en ik hebben ons na de maaltijd voornamelijk bezig gehouden met de static show en (na verkregen toestemming) de voertuigen welke elders op het kazerneterrein waren te bewonderen. Op het eind van de middag hebben we ook nog even gekeken op de naastgelegen Legerplaats Oldebroek, waar enkele interessante voertuigen waren te zien.

Hieronder een foto-impressie van deze dag.

*Rechts boven de vaandelwacht van het regiment, op weg naar de herdenking van de gevallen*

*Rechts midden: nog steeds in gebruik: het M577A1 commandovoertuig.*

*Rechts onder: het huidige gereedschap van Boreel, de Fennek*

*Hieronder: na het leggen van de kransen wordt de vlag weer in top gehesen.*





↑ Onlangs aangeschaft: de FIAT Ducato mobiele verkoopwagen. Een van een serie van negen.

← De DAF YA4442 blijft een mooie vrachtwagen



↑ Mercedes-Benz Sprinter 311 CDI, die wordt ingezet voor de inzameling van klein chemisch afval. In gebruik sinds 29 november 2007

↑ YBZ 3300 Bergingsvoertuig; een van de favorieten van Wim den Dunnen



← Op de Legerplaats Oldebroek staat deze Bradley, die is gebruikt voor het beproeven van het 25 mm Bushmaster kanon.

→ Twee ouwetjes: DAF's YA 5442 DT brandweerwagens die tot eind 2004 op het ASK werden gebruikt. Nu worden ze alleen nog gebruikt voor opleidingsdoeleinden.



Foto's: Wim den Dunnen



## De Styreen fluisteraar

Een luchtige kijk op het leven van een modelbouwer

U kent ze vast wel, die reclames waarin allerlei vage waarheden worden verkondigd, bestanddelen worden genoemd waarvan je betwijfelt of ze bestaan, ooit hebben bestaan of ooit zullen bestaan en die vooral tig-keer meer weet ik veel wat geven. Toen ik laatst bij mijn bank vroeg naar extra veerkrachtige rente-liposomen met avocadopitten-extract voor een drie keer krachtigere saldopositie, omdat ik het waard ben, keken ze me echter aan alsof ik gek was. Teleurgesteld en afgewezen keerde ik huiswaarts en liep onderweg naar huis te mijmeren over mijn aankomende verjaardag. Niet geheel toevallig zocht ik op de terugweg troost in mijn favoriete modelbouwwinkel om mezelf te vergapen aan de nieuwste modellen. Waar was de tijd gebleven dat mr. Tamiya eens per jaar een nieuw 1/35 model uitbracht? Daar moest je het dan mee doen. Vroegah...toen hadden we geen stapels bouwdozen op voorraad, toen moest je gewoon bouwen wat er was. En kijk nu eens, AFV kondigt een nieuw model aan en mr. Dragon is er als de kippen bij om hetzelfde model op de plank te gooien, in daarna nog drie gecorrigeerde versies plus een premium versie en een Smart Kit. Geen smart kid dat het nog kan bijhouden met kopen, laat staan met bouwen. "En weer een Panther met styreenversterkende cyaanacrylaatboosters voor een zes keer sneller resultaat". Help, ik word gek!

En toch staat daar het model-dat-ik-altijd-al-had-willen-hebben, maar waarvoor ik nu en ook over drie jaar nog geen tijd zal hebben. Eerst mijn stapel ongebouwde kits maar eens decimeren. Hoewel, mijn verjaardag komt eraan. En dit model past zo mooi in mijn diorama dat al zoveel jaar in mijn hoofd zit. Ja, deze wordt het. Ik weet het zeker.

Met een opgelucht gemoed vervolg ik mijn weg huiswaarts, op naar moeder de vrouw en de koffie, met een koekje erbij. Vrouwlief kijkt mij wantrouwig aan als ik breed glimlachend de huiselijke drempel overschrijd. Lopen is een understatement, zeker nu ik lijk te zweven onder een nieuwe vlag van inspiratie. "Schat" zeg ik, en weer kruist een argwanende blik de mijne, "ik ben eruit, ik wil een bouwdoos voor mijn verjaardag. Deze is splinternieuw en die wil ik absoluut hebben". "Wat jij wilt" is het, in mijn beleving, enthousiaste antwoord. Dus ik

krabbel snel op een papiertje wat ik hebben wil.

Drie dagen later is het zover.....Het pakket ligt in mooi goudkleurig cadeaupapier met een rode strik erom, op de keukentafel te wachten tot mijn ongeduldige vingers het openscheuren. Even dwalen mijn gedachten af naar een enigszins vergelijkbare situatie in mijn jongere jaren, toen een bevallige jongedame de plaats van het pakketje innam, maar ik laat me niet langer door dat soort futiliteiten afleiden. Als een op hol geslagen kudde paarden stort ik me met volle overgave op het papier dat er in een oogwenk aflight om die fantastische, mooie, geweldige, heb-ik-altijd-al-willen-hebben bouwdoos van een ....., een .....shit, het is een vliegtuig. Als een volleerd Shakespeare acteur buig ik mijn hoofd, sla de ogen neer en stort dramatisch terug op de keukenstoel. "Ja" zegt mijn liefste vol trots, "die tank die je wilde hebben was uitverkocht en de mijnheer van de winkel raadde me deze mooie straaljager aan, Ik vind hem zelf ook zo mooi, met al die leuke kleurtjes erop". "Dat noemen ze decals" wil ik nog uitbrengen, maar ik bedenk me nog net en realiseer me dat mijn dramaturgische eigenschappen nog vervolmaakt moeten worden.

Stil trek ik me terug achter de PC en ga eens kijken of ik mijn nieuw verworven model in Vraag en Aanbod kwijt kan. Wat moet ik er anders mee? Mijn ogen dwalen over het bureau en mijn blik vliegt over een flyer met de aankondiging van een beurs. En terwijl ik moedeloos nog eens diep zucht en probeer te bedenken wat ik in vredesnaam met zo'n gevleugeld ding moet, zie ik het licht. In volle glorie openbaart zich de oplossing op het moment dat de zon door het wolkendek breekt en haar warme stralen zich door het raam op mijn met nieuwe energie gevulde lichaam werpen.

Wat doe je met een vliegtuig?.....Je neemt het 26 oktober gewoon mee naar Eindhoven!



Modeltoons by Duane J. Pfister



## Een nieuw terreinvoertuig voor de Koninklijke Marechaussee

De Koninklijke Marechaussee maakt bij de grensbewaking (GB), bij de uitvoering van de militaire politiezorg (MPZ) in de oefenterreinen van Defensie en het geïntegreerd toezicht buitengrenzen (GTB) sinds enige tijd gebruik van de **Toyota Hilux, 2.5D 4D 4WD VX**.

De auto heeft in een dubbele cabine ruimte voor vier inzittenden. In de laadbak kan ongeveer een ton aan vracht worden meegenomen. Door de royale bodemvrijheid en de lage gearing is de terreinvaardigheid een stuk beter dan die van de tot dusverre gebruikte Mercedes MB voertuigen. Achter de Toyota kan een boottrailer worden gehangen met een *rigid hulled inflatable boat*, ten behoeve van de grensbewaking aan de kust. De Toyota Hilux stroomt te komende tijd bij de Kmar-brigades in.

### Gegevens:

Lengte	5,23 m
Breedte	1,76 m
Hoogte	1,68 m
Gewicht	1700 kg
Aanhanger	750 kg (ongeremd) 1250 kg (geremd)
Motorinhoud	2494 cc
Vermogen	102 pk bij 3600 tpm
Topsnelheid	150 km/u
Verbruik	1 op 11,9

**Bron:** De Onderofficier, juli/augustus 2008

### Foto's:

- 1 en 2: Wim den Dunnen  
3: Kees Blijleven



Tot in de jaren dertig van de vorige eeuw waren de Britse pantserwagens zware en meestal grote voertuigen, gebouwd op aangepaste onderstellen van bestaande voertuigen zoals de Rolls-Royce in zijn WO1, 1920 en 1924 uitvoeringen of de zeswielige Lanchesters en Crossleys. In vergelijking met de lichte tanks die in die periode in gebruik werden genomen liet hun terreinvaardigheid te wensen over en toen hun taak veranderde van vechten in verkennen, werd het tijd voor kleinere en lichtere voertuigen. Dit leidde tot de ontwikkeling van de Morris CS9 LAC, die bij het uitbreken van WO2 de enige "moderne" Britse pantserwagen zou zijn.

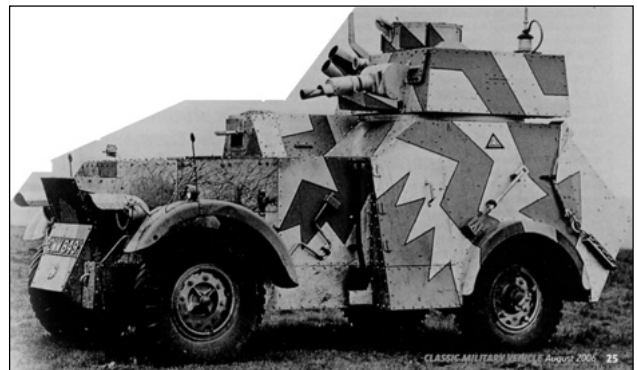
Hij was het resultaat van een reeks verschillende prototypes, waarvan er steeds maar één was gebouwd. De eerste was de 'Armoured Car, Reconnaissance, Morris Series I', die in 1934 was besteld en in juni 1935 werd getest. Men had hiervoor een Morris CS8T onderstel gebruikt en daarop een doosvormige gepantserde romp gezet, met boven op een merkwaardige intrekbare ronde toren (hiervoor was de hydraulische hefinstallatie van een kiepwagen gebruikt). Als de toren werd ingetrokken paste het machinegeweer precies in een speciaal daarvoor gemaakte uitsparing in de achterkant van het dak. De tests waren niet onbevredigend, maar de koeling van de motor werd onvoldoende geacht voor de tropen en voorts kon de toren niet worden ingetrokken als de wagen niet precies waterpas stond.



Vervolgens kwam de 'Series II', een meer conventioneel ontwerp met een normale toren met daarop nog een cupola voor de commandant. De bewapening bestond uit een .5 inch Vickers machinegeweer en een Solothurn Automatic Rifle dat los werd meegevoerd. Er was ruimte gemaakt

voor een No. 9 radioset. Er werden twee voertuigen besteld, een bij Morris en een bij de Royal Ordnance Factories. De ene werd afgeleverd in maart 1936 en toegewezen aan de 12th Royal Lancers, die hem in mei moesten testen. Het tweede voertuig kwam in april 1936. De toren kon worden gedraaid met behulp van een handwiel, maar ook in een soort vrijstand worden gezet en vervolgens door de schutter worden gedraaid. Het draaien met behulp van het handwiel ging overigens sneller: gemiddeld 2 seconden met de klok mee en 34 seconden tegen de klok in tegenover resp. 34 en 73 seconden. Tegen de klok in duurde veel langer omdat de schutter dan half moest gaan staan.

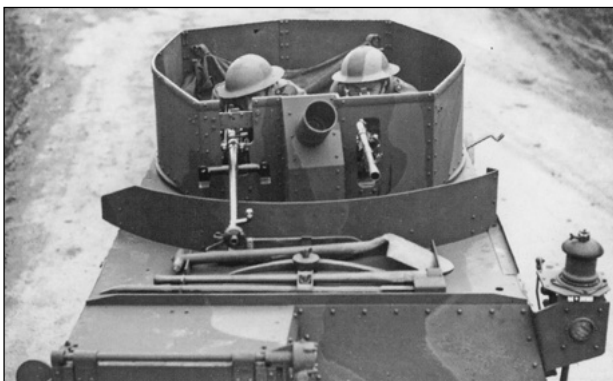
David Fletcher, de Britse tankdeskundige en vroegere curator van het Tank Museum, schrijft in een artikel in *Classic Military Vehicle* van augustus 2006 nogal ironisch over beide voertuigen, die er als alles behalve verkenningsvoertuigen uitzagen. Als het doel van de intrekbare toren van het eerste ontwerp was het verlagen van het silhouet van het voertuig bij het uitvoeren van verkenningsopdrachten, dan stak het tweede ontwerp daar letterlijk fors bovenuit. En om het allemaal nog opvallender te maken was het voertuig in een levendig kleurrijk camouflagepatroon geschilderd (↓).



Toen de Director of Cavalry naar zijn mening werd gevraagd zij deze dat zijn manschappen het liefst een voertuig met een laag silhouet wilden. Derhalve werd het eerste ontwerp opnieuw gebouwd, nu echter zonder toren maar met een schuin rond schild dat de machinegeweer-



schutter beschermd. Het was een verbetering, maar voor een verkenningsvoertuig was het nog steeds erg groot en hoekig. Toch was een van de kritiekpunten het gebrek aan ruimte. Het probleem was de radio, want de toenmalige zend- en ontvanginginstallaties hadden een behoorlijke omvang. Radio verbindingen waren in het verkenningswerk van groot belang en dus werd besloten een oplossing te zoeken in het gebruik van het langere (116 inch) Morris CS9 onderstel. Dit derde ontwerp was op de meeste punten gelijk aan het eerste, maar het was natuurlijk langer. De motorkap was gepantserd en de radiator werd beschermd door een ingenieuze installatie die was ontworpen door een kapitein Payne. De romp was hoekig en bood ruimte aan vier bemanningsleden: voorin de bestuurder en de bedienaar van de radio en de commandant en de schutter in de toren, als dat tenminste niet een te groot woord is voor een bekrompen open opbouw die ook nog ruimte moest bieden aan een lichte Bren mitrailleur, een Boys antitankgeweer en een rookgranaatwerper. De dikte van de pantsering was 7 mm.



In juni 1937 werden 99 voertuigen besteld, in mei 1938 werd de eerste aan het Mechanisation Experimental Establishment afgeleverd voor het uitvoeren van de beproevingen. Het voertuig had een open toren, met een vlakke voorkant, iets gebogen zijanten en licht v-vormige achterkant. De motor had een vermogen van 25 pk en dreef via een vierversnellingsbak alleen de achteras aan. Niet alle voertuigen zouden een toren krijgen, tenminste 14 zouden worden uitgevoerd als commandovoertuig, dus zonder de toren.

De Morrissen werden toegewezen aan twee regimenten: bij het uitbreken van de oorlog had het 12th Royal Lancers in Engeland er 35, terwijl het 11th Hussars in Egypte er 31 had.

**Frankrijk, maart 1940. Onderhoud op een boerenerf.**



De standaard uitrusting van een pantserwagenregiment volgens het voorschrift War Establishment III/1931/8C/I gedateerd juni 1938 was 38 pantserwagens, te weten 2 voor het regimentshoofdkwartier en 12 voor elk van de drie eskadrons (3 voor het eskadronshoofdkwartier en 3 'troops' met elk ook 3 pantserwagens. Daarnaast had het regiment ook 34 motorfietsen, vijf personenauto's, vijf 5cwt en een 15cwt trucks, 29 3-ton vrachtwagens en twee wateraanhangers. De totale sterkte was 26 officieren en 387 onderofficieren en manschappen.

#### Frankrijk, 1939-1940

Op 15 oktober 1939 vertrok het 12th Lancers uit haar kazernes in Aldershot en begaf zich naar Southampton om de enige pantserwageneenheid van het Britse Expeditieleger (BEF) te worden. De voertuigen waren drie dagen eerder al naar Frankrijk verscheept. De troepen reisden met het SS Amsterdam naar Cherbourg, van waar ze zich de daarop volgende dagen met hun voertuigen naar de omgeving van Arras verplaatsten. Bij een Duitse aanval zouden hun taken bestaan uit het uitvoeren van verkenningen en het beschermen van het algemeen hoofdkwartier tegen aanvallen van Duitse parachutisten. De eerste maanden werden besteed aan oefenen en het demonstreren van de voertuigen aan de Franse geallieerden. Ondanks dat de voertuigen mechanisch goed voldeden bleek er al spoedig een tekort te zijn aan voldoende reserve onderdelen en ook begonnen de voertuigen te roesten als gevolg van gebrek aan verf.

Toen de Duitsers op 10 mei 1940 's morgens vroeg aanvielen vertrok het regiment om 13.00 uur naar België. Daar bereikten ze om 18.00 uur hun bestemming in de verdedigingslinie tussen Waveren en Leuven. De eerste ontmoetingen met Duitse troepen vonden plaats op 12 en 13 mei. Inmiddels waren drie pantserwagens verloren

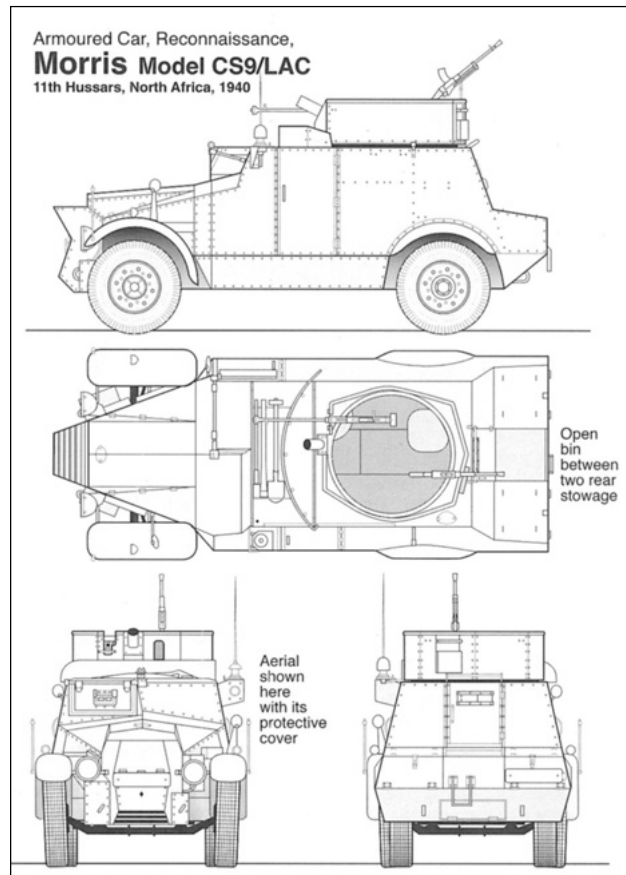


gegaan als gevolg van luchtaanvallen en door de steeds sterker worden vijandelijke aanvallen werd het regiment gedwongen westwaarts terug te trekken. In de daarop volgende dagen werden regelmatig beveiligings- en verkenningsopdrachten uitgevoerd, waarbij diverse contacten met de vijand plaatsvonden en luchtaanvallen moesten worden doorstaan. Hierbij gingen verschillende pantserwagens verloren.

In de laatste tien dagen van mei trok het regiment vechtend terug in de richting van de Kanaalkust. Op 29 mei kreeg het opdracht alle resterende voertuigen te vernietigen en bij La Panne in te schepen. Het vernietigen werd op 30 mei uitgevoerd en op 31 mei kwamen de manschappen aan in de omgeving van Duinkerken. Ze werden rond 21.00 uur in Malo les Bains opgepikt en zetten in Margate weer voet op Engelse bodem. Na een verdiend verlof meldden ze zich op 10 juni in Bovington. Daar werden ze uitgerust met Beaverettes en ingedeeld bij de verdediging rond Poole.

In de gevechtsrapportages over de acties in Vlaanderen en Noord-Frankrijk werd over de pantserwagens geschreven dat ze "technisch in slechte staat waren, een erg dunne pantsering hadden en geen antitankbewapening". Er waren verrassend weinig personele verliezen geleden er veel waardevolle inlichtingen verzameld. Bij de gevechten zijn ongeveer tien pantserwagens verloren gegaan, de rest is vernield.

**Noord-Afrika, juli 1940, dichtbij de Egyptisch-Libische grens. De parasol werd niet organiek verstrekt.**



#### Noord-Afrika, 1940-1941

Bij het uitbreken van de oorlog was er een Britse pantserdivisie in het Midden-Oosten, te weten de Armoured Division Egypt, de latere 7th Armoured Division. Diens pantserwageneenheid werd, na een reorganisatie in april



1940, de 11th Hussars. Dit ging de oorlog in met een combinatie van 48 Morris CS9 en 6 Rolls-Royce 1924 Pattern pantserwagens. De strijd begon vrijwel direct na de oorlogsverklaring en hoewel er grote successen werden behaald, gingen er toch veel pantserwagens verloren, waaronder uiteraard ook Morris CS9's. In maart 1941 waren er nog 19 Morris pantserwagens in de depots beschikbaar (hoewel meestal niet in bruikbare staat), terwijl er bij de gebruikende eenheden nog 11 moesten zijn, vrijwel allemaal versleten en in slechte staat. Ze zijn in de maanden daarop van lieverlee allemaal opgebruikt en uiteindelijk buiten gebruik gesteld.

David Fletcher betreurt het zeer dat geen enkele Morris CS9 de oorlog heeft overleefd, want het Tank Museum had er graag een gehad om het Britse volk te kunnen laten zien met wat voor inferieur materieel het Britse leger in 1939 de strijd moest aangaan.

**Bronnen:**

- MORRIS CS9 Light Armoured Car, Peter Brown, AFV News 41,1
- MORRIS-COMMERCIAL Armoured Cars, Classis Military Vehicle, Jan. 2004
- To War with MORRIS ..., David Fletcher, Classic Military Vehicle, Aug. 2006



**Future in history**

In voorraad onder andere:

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

**Wij maken uw hobby compleet!**

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

**www.rr-modeling.com**

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

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

**Industrieweg 16  
 5066 XJ Moergestel  
 (industrieterrein stokeind)**







## FV3902 Mk.7 Mine Clearing Flail Tank, "TOAD"



Tijdens WW2 zijn meerdere methodes beproefd om op een veilige manier een pad door een mijnenveld te maken. Het bleek het beste te gaan met een vlegeltank, en dan met name de Sherman Crab, die in 1943 was ontworpen en vanaf D-Day aan het West Europese front werd ingezet. Echter, na afloop van de oorlog werden de Lend-Lease Shermans door het Britse leger vrij snel uitgefaseerd en daarmee verdween ook de Sherman Crab uit de inventaris. De A41 Zware Cruisertank (nu beter bekend als de Centurion) stroomde in en er werden al plannen gemaakt voor de FV200, zijn opvolger, ook wel aangeduid als de Universal Tank. Het idee hiervan was dat het basis ontwerp voor een heleboel verschillende taken kon worden aangepast, uiteenlopend van de FV201 gevechtstank, bewapend met een 20 pponder kanon, tot en met de FV223 ARK (armoured ramp carrier). Van deze hele reeks zou de FV204 de vlegeltank worden.

Nu worden ontwerpen die alles moeten kunnen zelden een succes, en dat was hier ook zo. Het eerste prototype van de FV201 kwam in 1948 gereed (zie *Classic Military Vehicle*, september 2008), maar twijfel omtrent de haalbaarheid van het concept en alsmat toenemende kosten leidden tot het einde van het project. Intussen had de Centurion zich zelf ruimschoots bewezen en werd zodoende de "universal tank" waar het Britse leger zo naarstig naar had gezocht. Het was echter niet mogelijk om een Centurion vlegeltank te maken en dus moest daarvoor naar iets anders worden gezocht. Omdat de oude, vertrouwde en beproefde Churchill tank tot oktober

1945 in productie was geweest, dus nog in voldoende aantallen beschikbaar was en de Royal Engineers er vertrouwd mee waren, werd besloten deze als basis voor de nieuwe vlegeltank te gebruiken.

De Distington Engineering Company in Workington kreeg opdracht de tekeningen te maken en de rol van "ontwerper" op zich te nemen, terwijl Robinson & Kershaw Ltd in Dunkinfield de romp moest ombouwen en de nieuwe opbouw maken. Het vlegelmechanisme en de andere mechanische componenten moesten worden gebouwd door de British Rail Workshops in Horwich.

Men koos de Churchill Mk.VII als basis tank, omdat deze variant als laatste was gebouwd. Een nadeel van de Churchill was het feit dat de bestuurder vrij laag zat, tussen de beide "horens" van de tank. Zijn uitzicht was al beperkt en als hij dan ook nog een mijnenvlegel voor zijn neus zou krijgen, dan zag hij helemaal niets meer. De oplossing, hem een plekje geven in een nieuwe opbouw op de romp, had voor- en nadelen. Een verhoogde opbouw betekende immers dat er geen plaats meer was voor de toren, waardoor de tank geen offensieve of defensie capaciteit meer had. Een voordeel was dat de nieuwe opbouw ruimte bood voor een aparte motor om de vlegel aan te drijven. Dit was geen nieuw idee, want bij verre voorgangers, de Matilda en Valentine vlegeltanks, was de vlegel ook door een aparte motor aangedreven. Geen toren betekende ook gewichtsbesparing en dat zou de prestaties van het nieuwe voertuig zeker ten goede komen.





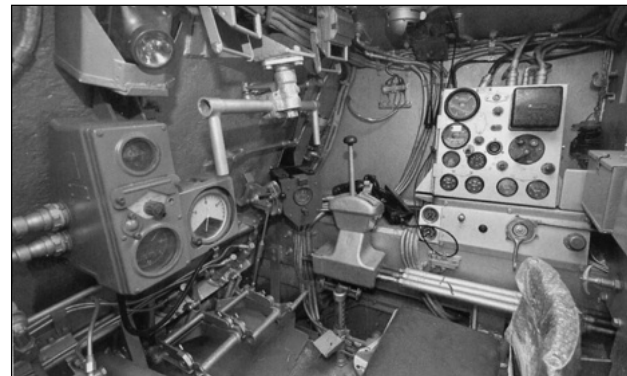
De nieuwe opbouw bestond uit een rechthoekige doos met een schuine voorkant (dit om de kracht van de mijnexplosies te weerstaan), met een dikte van 140 mm. Hij was in twee secties verdeeld. Aan de voorkant een ruim (naar tank begrippen) compartiment voor de bestuurder en de commandant (foto →) en aan de achterkant een nog iets groter compartiment voor de motor die de vlegel zou aandrijven. Hiervoor had men een M120 Meteor, V12 met brandstofinjectie gekozen, die achterste voren was geplaatst, dus met de aandrijving en de koppeling naar voren. De motor was zo afgesteld dat de vlegel ongeveer 150 omwentelingen per minuut maakte. In het motorcompartiment waren ook de brandstof- en de olietanks ondergebracht, evenals de luchtfilters. In de achterwand van de opbouw zat een paneel met ventilatiespleten waar doorheen de lucht werd aangezogen, die vervolgens langs de aan de zijkanten geplaatste radiators weer werd uitgeblazen. Vier rechthoekige luiken gaven toegang tot de Meteor motor, in het dak van het voorste compartiment waren luiken voor de bestuurder en een cupola voor de commandant aangebracht.

De achterkant van de Churchill romp was vrijwel ongewijzigd gebleven, met één uitzondering, de installatie om de veilige route te markeren. Deze bestond uit een doorlopende band (foto →), aangedreven door een krachtafnemer op de linker eindaandrijving, waaraan 59 markeerpaaltjes waren bevestigd, die met een tussenruimte van 15,25 meter (50 voet) verticaal in de grond werden geschoten. De telescopische paaltjes hadden hiervoor een losse .303 patroon in de kop. Deze werd door middel van een hamer in het afvuurmechanisme "afgeschoten", waardoor het paaltje zich rechtstandig in de grond boorde. Hierdoor werd ook het telescoopmechaniek geactiveerd, zodat het paaltje zichtbaar was voor de achterop komende voertuigen of infanterie. Als de tank alleen werkte,

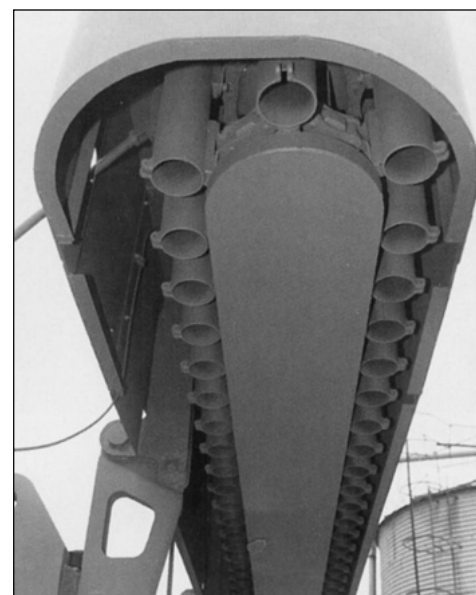
markeerde hij het pad aan beide zijden, werkte hij samen met een andere tank, dan markeerden ze elk één kant. De markeerpaaltjes konden meerdere keren worden gebruikt.

Het meest kenmerkende van dit voertuig, aangeduid als FV3902 Mine Clearing Flail Tank, maar beter bekend als "Toad" ("pad"), is natuurlijk de vlegelininstallatie, die bestaat uit twee stevige armen aan weerskanten van de romp. Zij houden de vlegeltrommel vast, met z'n zestig bevestigingspunten voor de kettingen. Achter iedere arm, en

daaraan verbonden met een soort zuigerstang, zat een veercilinder, in feite een enorme schokbreker. Deze



moest de schokken dempen die optraden als de vlegel over ongelijke grond reed, maar ook als hij in vlegelpositie werd gebracht en als een mijn tot ontploffing werd gebracht. De aandrijving van de Meteor vlegelmotor werd naar de voorkant van de tank geleid en dan, via tandwielkasten





*De Toad in Beltring, gefotografeerd door Richard Polderman (↑) en Jan-Willem de Boer (↓). Wie hem nu in levende lijve wil*

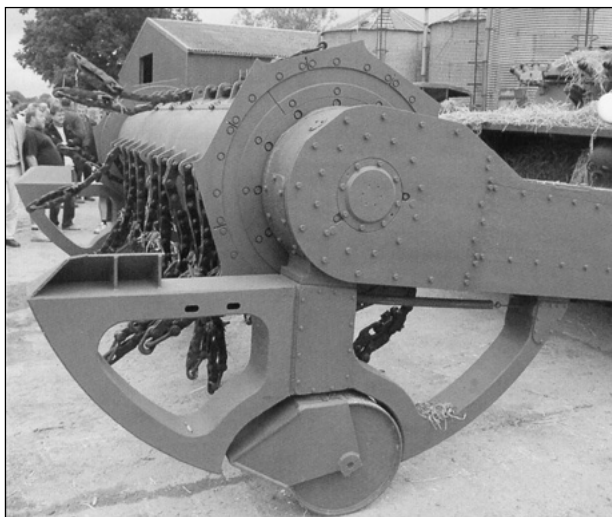
*zien, moet naar de Jacques Littlefield.Military Vehicle Collection in Portola Valley, California, USA.*



naar de linker arm, die daardoor ook dikker is dan de rechter arm. Via een andere tandwielkast werd een as aangedreven die door het midden van de vlegeltrommel ging naar een epicyclische reductie eindaandrijving aan het andere eind van de trommel. Als er niet werd gevlegeld, kon de hele constructie over de opbouw naar achteren worden gevouwen.

Er zijn tussen 1954 en 1956 42 Churchill vlegeltanks gebouwd: twee prototypes, zes vóórproductie voertuigen en 34 serieproductie voertuigen. Het eerste prototype had een kabel-en-katrol mechanisme. Hiermee werd het profiel van het terrein gevolgd zodat de vlegel steeds op de juiste hoogte bleef ingesteld. Het tweede prototype deed het zonder dit mechanisme, maar had daarvoor in de plaats een installatie die werkte met een wormwiel. De vóórproductie voertuigen waren weer anders. Ze hadden helemaal geen terrein-volg-mechaniek, maar hadden de vlegel óf opgevouwen óf op een vaste vlegelhoogte. De manier om de vlegel naar achteren of weer naar voren te vouwen was heel eenvoudig. Het ene eind van een kabel werd aan de vlegel vastgemaakt en het andere eind aan een of ander vast object (een toevallig aanwezige boom of anderszins een andere "toad"). Daarna reed de "toad" achteruit dan wel vooruit, waardoor de vlegeltrommel in de gewenste positie werd getrokken. Als dat niet lukte en er was een andere tank in de buurt, dan kon die als trekvoertuig worden ingeschakeld, waarbij de vlegeltank stil bleef staan. Je moet je natuurlijk niet voorstellen dat je dit allemaal moet doen terwijl je onder vuur ligt. De vóórproductie voertuigen hadden nog andere aanpassingen, zoals een modderbeschermplaat aan de voorkant van de tank.

De serieproductie voertuigen zijn allemaal in 1956 afgeleverd. Het hydraulische terreinvolgsysteem was wegelaten en in plaats daarvan waren aan de voorkant van



de beide armen kleine brede wieltes in een halve cirkelvormige behuizing aangebracht die de vlegeltrommel op de juiste hoogte hielden (zie foto links onder). Bij het vlegelen werd de vlegeltrommel door de kracht waarmee de kettingen op de grond sloegen, iets opgetild uit z'n normale positie en de kettingen sloegen een geul van zo'n 30 cm diep. Het was de bedoeling dat bij vlegeloperaties twee tanks samenwerkten, maar de geul die door de voorste tank werd gemaakt, maakte het voor de tweede tank vaak erg moeilijk om in het juiste spoor te blijven.

De Churchill vlegeltank is (gelukkig) nooit operationeel gebruikt, maar alleen in oefensituaties, dus we zullen nooit weten hoe hij het onder vuur zou hebben gedaan. Behalve het in de vlegelstand zetten van de vlegeltrommel, waarvoor in ieder geval één bemanningslid de tank uit zou moeten, leert eenvoudige rekensom ons dat het markeringssysteem, dat iedere 15,25 meter twee paaltjes in de grond schoot, met een capaciteit van maar 59 paaltjes slechts 457 meter als "veilig" kon markeren voordat het weer moest worden bijgeladen. Twee "toads" die samen werkten konden een dubbele afstand markeren, maar ook dat was nog niet zo geweldig. Met alle luiken gesloten waren de bemanningsleden helemaal aangewezen op dat wat ze door hun periscopen over de vlegeltrommel heen van de buitenwereld konden zien. Het is duidelijk dat dat tijdens het vlegelen, waarbij grond en allerlei rommel omhoog werd geworpen, bitter weinig was. In feite opereerden ze volkomen blind, maar ze hadden twee hulpmiddelen. De eerste was een gyro gestabiliseerde richtingzoeker, die, voordat het vlegelen begon, op een punt in de verte werd ingesteld. De bestuurder hoefde alleen maar "de naald te volgen" op het peilglas voor hem. Het tweede hulpmiddel was electromagnetische afstandhouder, die theoretisch een tank in staat stelde in formatie te blijven met een andere tank. Nu was vlegelen met een vaste snelheid van 2 mijl (3,2 km) per uur op ongelijke grond, met exploderende mijnen en onder vijandelijk vuur ontegenzeggelijk een ingewikkelde zaak, dus bovengenoemde theorie zal wel geen stand hebben gehouden.

Zover bekend heeft één "toad" het overleefd. Sinds de jaren zestig is hij in verschillende museum reserve collecties ondergebracht geweest, maar nu is hij volledig gerestaureerd in opdracht van de Amerikaanse verzamelaar van militaire voertuigen Jacques Littlefield. De restauratie is uitgevoerd door het bedrijf RR Motor Services Ltd van Mike Stallwood. Doordat de "toad" jaren lang in de open lucht was geparkeerd, was alles wat van zacht staal was gemaakt, volkomen verroest en verrot. De tank is volledig gestript, het vlegelmechanisme en de motoren



zijn helemaal uit elkaar gehaald en opnieuw gebouwd, waarbij alles wat niet bruikbaar meer was, werd vervangen. Het hele project heeft drie jaar geduurd. Het voertuig werd op 16 mei 2008 aan het publiek getoond en was een van de grote aandachtstrekkers op de laatste War & Peace Show in Beltring. Hij is inmiddels overgebracht naar de VS, waar hij deel uitmaakt van de Jacques Littlefield Military Vehicle Collection, Portola Valley, California, USA. Even google'en levert een aantal interessante sites op.



*De Toad vóór de restauratie*

**Bronnen:**

Classic Military Vehicle, aug. 2008

Military Machines International, juli 2008

**Foto's:** Jan-Willem de Boer, Richard Polderman, Classic Military Vehicle, Military Machines International, Véhicules Militaires Magazine

**Vertaling:** Kees Blijleven

## Military Models & Accessories

*We breiden steeds verder uit:*

Joefix Studio's - PSP Models - Lead Sled - Master Productions - Young Miniatures - Compendium Films .

*Onderweg:* Black Dog 1/48 - Real Model 1/35

*Verder vindt u o.a. bij ons:*

Aber- Ace- Dragon- Monroe Perdu - Master Casters - Lion Roar - Quickboost - Tamiya - Revell - Tank - Eduard - Sovereign - Vallejo - Zvezda - Fruilmodel - Mig - Bison - Miniart - Voyager - Hasegawa - ICM- Modelkasten - Bronco - Tristar - Deluxe Materials - aRTi-Crea - Hauler - Magic Sculp - Mr. Surfacer - Miliput - Swann Morton - Italeri - Imex - Hobby Boss - Pegassus - Jordi Rubio - Mission Models - Trumpeter - Punch & Die - Wings & Wheels - Masterbox - Aires - Legend - Cutting Edge - MK35 - en veel meer...



Contact:  
modelbuilder@tiscali.nl

**Evangelie of Ketterij?**

**We hebben er weer een toffe DVD bij!**

**[www.militarymodelsandaccessories.nl](http://www.militarymodelsandaccessories.nl)**





### Inleiding

In DE TANK nr 187 van oktober 2007 heeft u een recensie kunnen lezen van de bouw van de Baileybrug 1/35 van Bronco. Als je zo'n uniek model bouwt en ziet staan op je plank, nodigt dit natuurlijk uit om er iets meer mee te doen. Ik heb de stap gezet om deze brug in een diorama te verwerken. De keuze is geweest een stukje van de opmars van de geallieerden te verbeelden na de landing in Normandië in juni 1944. De locatie is "ergens in Zuid Nederland", waar een kanaaltje overbrugd moest worden.

Bij het maken van dit diorama heb ik een paar uitgangspunten in acht genomen. Het diorama moest van zodanige omvang zijn dat ik het mee kan nemen naar een show of tentoonstelling en het moest van mijn hobbykamer af via een vrij smalle trap naar beneden getransporteerd kunnen worden. Dit legt je beperkingen in de omvang op.

Ik heb gekozen voor een lengte van in totaal twee meter en een breedte van 60 centimeter. Het diorama is in twee delen geconstrueerd. Bij de invulling van het diorama heb

ik gebruik gemaakt van een aantal modellen 1/35 die ik de loop der jaren heb gebouwd plus enkele modellen die ik speciaal voor dit diorama heb aangeschaft.

### Iets over de bouw.

Eerst heb ik een schetsje gemaakt waarop ik mijn idee voor het geheel heb uitgewerkt en een lijstje opgesteld met de modellen die ik voor dit diorama wilde gebruiken.

Als basis heb ik twee grondplaten van spaanplaat van 60 x 100 cm genomen, met daaronder twee latten voor de stevigheid tegen het doorbuigen. Deze latten schuiven onder elk van de platen en worden met vier boutjes vastgezet.

Vervolgens heb ik de verschillende objecten op de grondplaten uitgetekend. Voor het weergeven van het water in het kanaal heb ik gekozen voor een stukje 'ribbelglas' dat ik bij de bouwmarkt op maat heb laten snijden. De kleur van het water heb ik met acrylverf op de grondplaat aangebracht in een kleurschakering van blauw, groen en grijs/zwart. Daarover heb ik de glasplaat aangebracht.

### ↓ Een van de grondplaten van het diorama



Daarna met porschuim langs de glasplaat twee dijklichamen gevormd. De naad tussen de twee grondplaten heb ik gelijk laten vallen met een rand van de glasplaat en een dijklichaam, zodanig dat de aansluiting nauwelijks zichtbaar is. De dijklichamen heb ik afgewerkt met plamuur en vervolgens met strooigras en struikjes die ik nog van een vroegere spoorweghobby over had bekleed. Wat ik achteraf gezien beter had kunnen doen, was eerst de dijklichamen groen verven of spuiten en daarna bestooiden. Op sommige plaatsen schemert de ondergrond er

doorheen en heb je een beetje 'sneeuweffect'. Dit was wel gedeeltelijk weg te werken door met een spuitbusje groene verf even wat kleurnuances aan te brengen. Om "asfalt" weer te geven heb ik de weg op het diorama met grijze verf geschilderd.

De 'kapotgeschoten brug' heeft een basis van pur die ik heb gemodelleerd met plamuur en afgewerkt met kartonnen steenstriplaat (Faller) en losse kleine steentjes.

Naast de kanaalovergang heb ik in een hoekje een stukje vliegveld gemaakt, een ruïne van een huis, een gewondenpost en een stukje spoorlijn.

### De modellen

Ik heb twee bouwdozen gebruikt van de Bronco bailey-brug waarvan een brug gebouwd van vijf elementen lang om een goed beeld te geven van deze brug. Als je één doos gebruikt, kan je maar een relatief kleine brug van drie elementen bouwen. Wat ik aan materiaal over had, heb ik in het diorama verwerkt. Om de op- en afritten van de brug te ondersteunen heb ik gebruik gemaakt van zilverzand, gemengd met behangplaksel en hiervan hopen zand gemaakt. Dit werkt perfect. Zolang het plaksel nog niet is opgedroogd kan je zo'n hoop in allerlei vormen modelleren. Ook heb ik dit zand gebruikt in de GMC-tipper





die nog aan het werk is om het zandbed te verstevigen. De GMC is een eigenbouw-conversie van de Italeri-GMC met open cabine.

Vóór de brug staat een Sherman ARV tank (Italeri) die overtollige onderdelen van de Baileybrug inlaadt in een

GMC-COE (Italeri met vacu-conversie). Op de brug is een verkenningseenheid te zien: de Tamiya Brencarrier met daarachter een 6-ponder AT kanon en een Willys jeep van Italeri.

Aan de rechterkant heb ik een stukje spoorlijn geconstrueerd. Het dijklichaam is ook weer van pur gemaakt, met





plamuurafwerking. Voor de rails heb ik gebruik gemaakt van de Trumpeter railset. Hiervan heb ik de dwarsliggers losgeknipt en in een zelfgemaakt grindbed geplaatst. Dit grindbed is een mengsel van fijn en grof grind uit de modelzaak, gemengd met behangplaksel. Dit mengsel heb ik op het dijklichaam aangebracht en vervolgens heb ik de losse rails met de daar aanvast geschoven dwarsliggers erin gedrukt. Dit geeft een heel realistische weergave. Op de rails plaatste ik een Duitse open goederenwagen van Dragon, met daarin een Pak 40 van Italeri.

Ook heb ik een overweg gemaakt met op de oprit een gestrande Kübelwagen (Italeri). Naast de spoorweg staat een uitkijktoren bij de inrit naar een Duits kwartier (niet in diorama opgenomen). Een laatste Duitse wachtpost staat nog op de uitkijk, evenals een Kettenkrad (Tamiya) en een BMW motor bij het wachthokje. Een Flak vierling (Tamiya) en Nebelwerfer (Italeri) zijn tekenen van de verdediging van de Duitsers.

Als we meer naar links gaan, is bij de ruïne van het huis, een vacu-bouwset (R2) met eigen aanpassingen, te zien dat Eisenhower staat te wachten op Montgomery die in zijn Humber (Airfix) aan komt rijden, geëscorteerd door een HD Liberator van Italeri. De Dodge Commandcar (AFV) van Eisenhower staat geparkeerd vlak bij de ge-

wondenpost. Hier is de Willys ambulancejeep van Italeri zichtbaar plus een ombouw Dodge WC 64, ook Italeri (eigenbouw / conversie). Naast de woning staat een verbinding GMC (Italeri conversie / eigenbouw).

Op het vliegveld staat een Piper Cub (Bronco) van de verkenningseenheid gereed. Een kleine onderhoudspost op het vliegveld met werktafel (Italeri) is hier ook zichtbaar. De Willys jeep van Tamiya met draadsnijder van de verkenner staat klaar. De nieuwe Bofors 40 mm van Italeri zorgt, achter een bescherming van zandzakken, voor de luchtbescherming van het vliegveld.

Enkele soldaatfiguren uit Italeri en Tamiya dozen completeren het geheel.

Het bouwen van dit diorama heeft ongeveer twee maanden in beslag genomen. Ik denk dat hierdoor de modellen die je bouwt, meer tot zijn recht komen. Ik heb dit diorama enige tijd geleden op een IPMS-Twenot bijeenkomst in Ureterp getoond en hoop dit nog eens te kunnen tentoonstellen.

Een lijst met gebruikte modellen staat hieronder.

Reageren? : 

#### Overzicht modellen op schaal 1:35 in het diorama

1.	Italeri:	6271	GMC Closed cab	23.	"	415	Check Point
2.	"	6271	GMC conversie Lot 7	24.	"	323	6Lb AT gun
3.	"	205	GMC Open Cab Conversie Tipper	25.	Tamiya		Willys Jeep
4.	"	205	GMC Idem, Conversie COE	26.	"	35175	Bren carrier
5.	"	326	Italeri Willys Jeep Ambulance	27.	"	35029	Kettenkrad
6.	"	419	Toolset	28.	"	35067	Road sign seten
7.	"	6458	Bofors 40mm	29.	"		Commandantsfiguren
8.	"	203	Sherman M32	30.	"	35091	Flakvierling
9.	"	406	Sandbags	31.	"	35086	Gun and mortarteam
10.	"	402	Drums & Cans	32.	"	35027	Barricades
11.	"	401	Barricades (	33.	"	35084	Military police set
12.	"	312	Kübelwagen	34.	Trumpeter		Railway Bed
13.	"	371	Demag	35.	Dragon		Spoorwegwagon
14.	"	324	Nebelwerfer	36.	"	6067	Sturmboot
15.	"	318	Pak 40	37.	Bronco	35012	Bailey Bridge (2x)
16.	"	418	Observationspost	38.	"	35014	Piper Cub
17.	"	416	First Aid Post	39.	Airfix		Monty's Humber
18.	"	417	Command post	40.	AFV		Dodge Command Car
19.	"	407	Accessoires 1	41.	Vacu-R2		Huizenruïne
20.	"	309	Soldatenset	42.	Vacu-R2		Grond/straatplaten
21.	"	316	BMW	43.	Div stooisel/ bomen/ gras.		(Herpa-Breka)
22.	"	403	Roadsign				

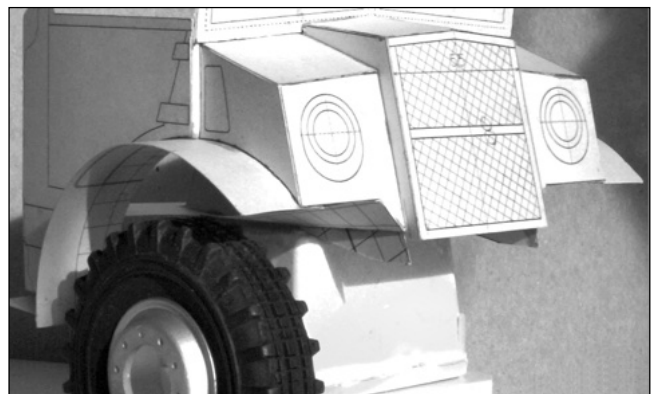


Na het onderstel is het nu de beurt aan de carrosserie, en wel de cabine. De Chevrolets hebben een vrij krappe cabine. Aan luxe werd destijds niet gedaan en van ergonomie had men nog nooit gehoord. De cabine bood ruimte aan een chauffeur en een bijrijder. Zij zaten rechts en links naast de motor, op weinig comfortabele stoelen (foto links). Bij het model is de cabine samengesteld uit losse delen messing plaatmateriaal van 0,5 mm dikte, met erin en eraan verwerkt de overig messing profielletjes. De keuze voor messing materiaal is eenvoudig te verklaren. Het is bijzonder geschikt om te worden gesoldeerd, waardoor er een sterk geheel ontstaat. Ook is er is goed en prettig mee te werken en laat het zich redelijk gemakkelijk vervormen. Verder is het een voordeel dat de

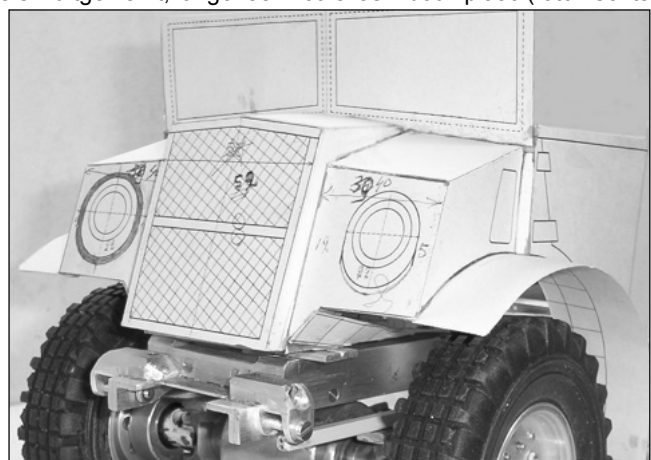
details op schaal evenredig klein gemaakt kunnen worden en met bijvoorbeeld tinsoldeer ook goed vastgezet kunnen worden.

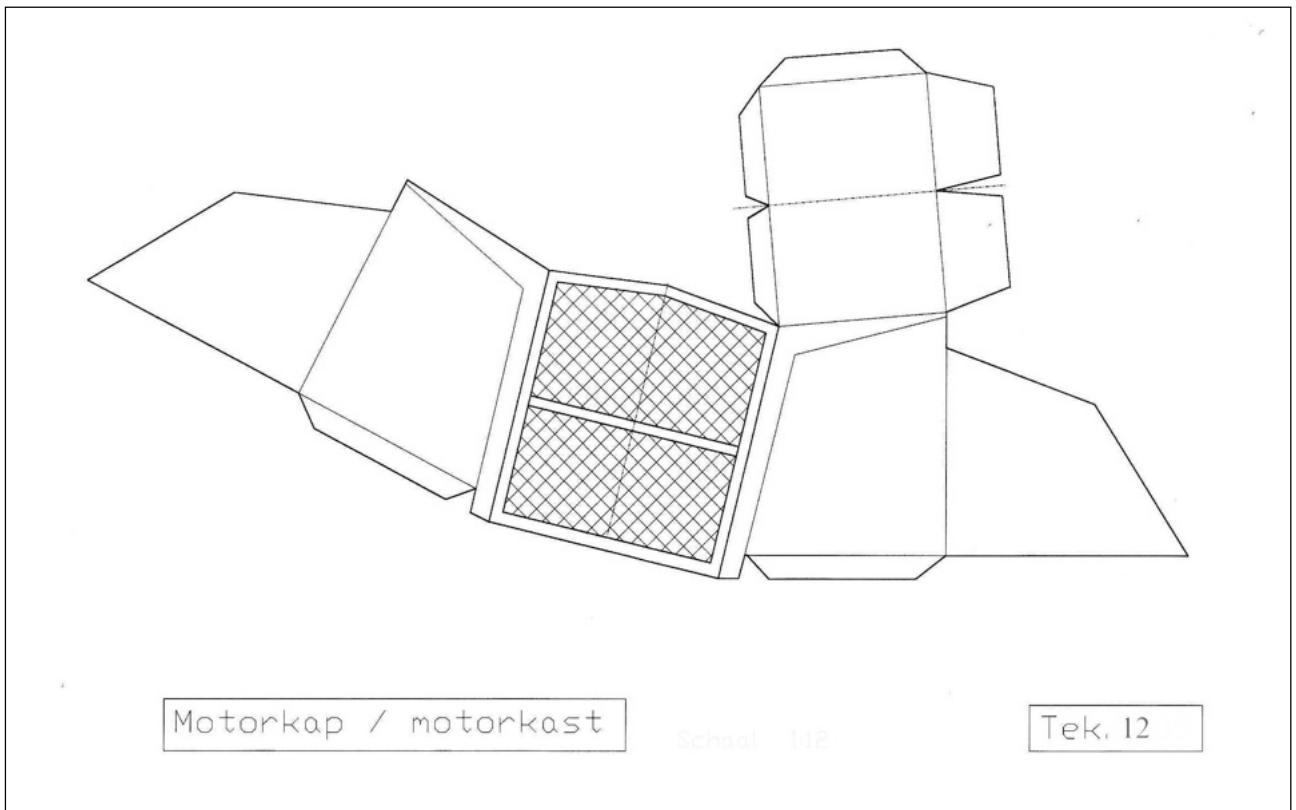
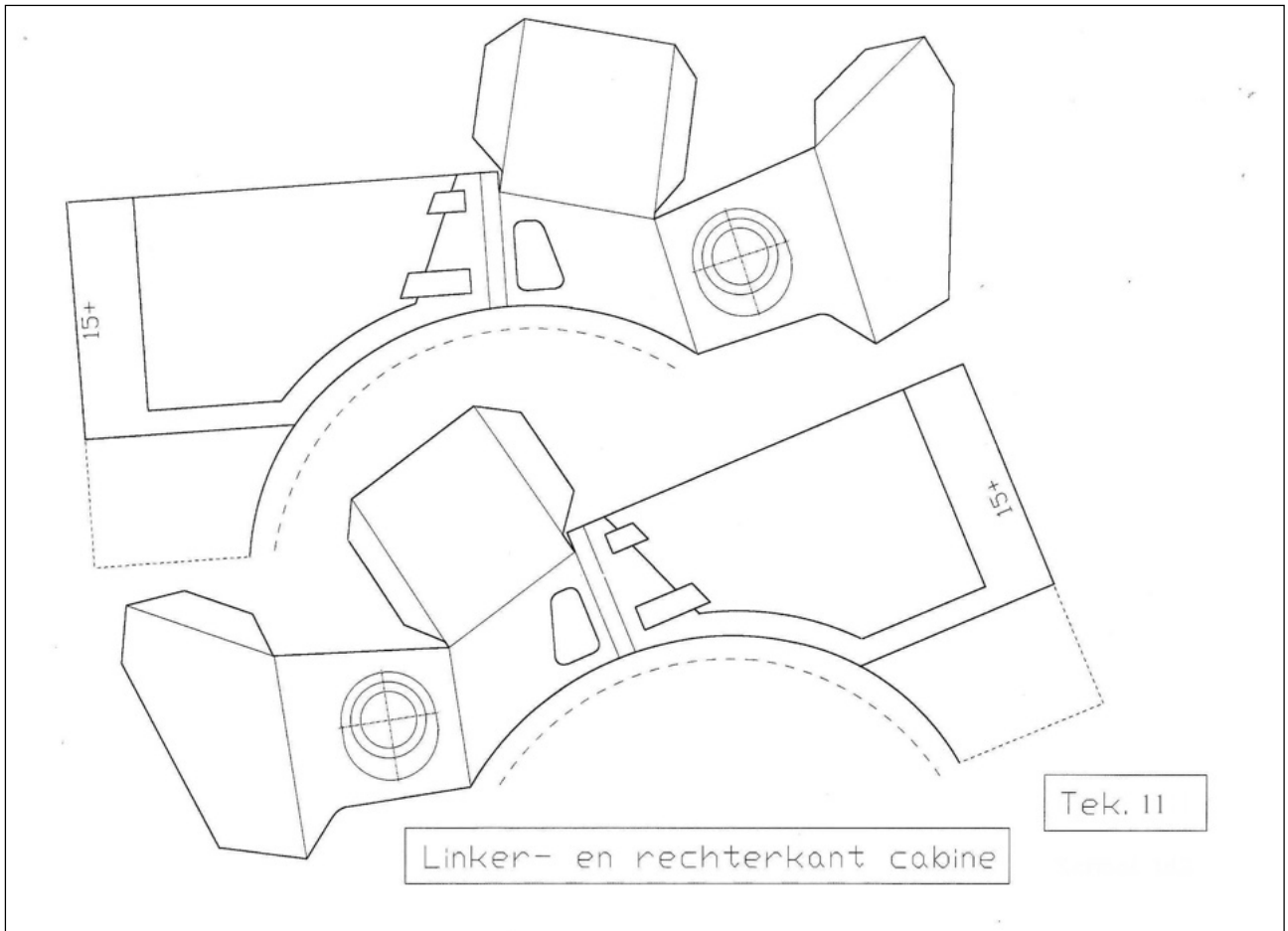
Het was inmiddels wel duidelijk geworden dat er ook wel wat venijn in het model zou zitten. Stel je voor dat het eenvoudig zou zijn!. Neem bijvoorbeeld alleen al de maatvoering van het cabinefront, welke zeker gecompliceerd mag worden genoemd.

De cabinedelen mogen dan wel uit vlakke plaatdelen bestaan, maar van deze plaatdelen loopt ongeveer 40% in twee richtingen schuin weg. Dat betekent dan meteen dat een stuk plaat géén evenwijdige zijden heeft, maar dat iedere zijde zijn eigen richting heeft. Met als gevolg dat de uitslag van zo'n plaatgedeelte niet direct is af te meten. Dit lukt alleen via de te construeren hulplijnen of door het maken van een malletje. Om dit probleem het hoofd te bieden heb ik eerst maar eens van dun karton een model voorbeeld gemaakt (foto rechts). Hiermee zouden dan de juiste verhoudingen en de afmetingen, maar ook de uitslagen en vormen kunnen worden bepaald, voordat ik het uit messing plaatmateriaal ging maken. Met behulp van de computer werden de belangrijkste cabinedelen uitgewerkt, ongeveer zoals een bouwplaat (foto rechts onder en de tekeningen op de volgende pagina). Hiermee werd bereikt dat de soldeerverbindingen en de te volgen werkwijze in al zijn facetten werden vastgelegd. Ook kon ik zo vaststellen waar de zogenoemde "haaiantanden" en omgezette kanten moesten komen, die onmisbaar zijn voor het lijmen of solderen.



Zoals reeds eerder aangegeven, de maatvoering en het handhaven hiervan baarde de nodige zorgen en ik moest er heel zorgvuldig mee omgaan. Voor het monteren van de losse onderdelen en om te voorkomen dat tijdens het solderen het een en ander niet op zijn juiste plaats bleef zitten, heb ik veelvuldig gebruikt gemaakt van M1 2 mm messing moerboutjes, die tijdens het solderen ook werden vast gesoldeerd. Op deze manier bereik je een goede maatvoering bij het monteren van de losse en vast te solderen onderdelen. Want, zouden er toch afwijkingen ontstaan, hoe



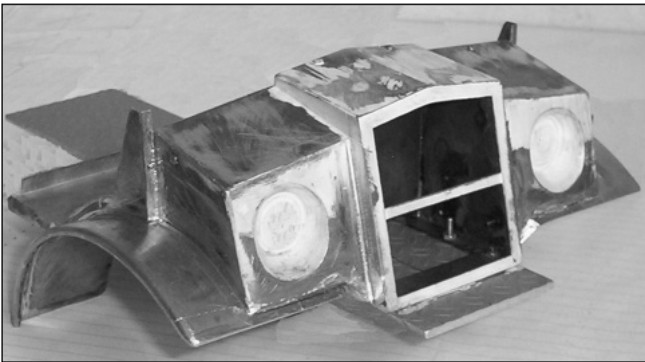




minimaal ook, dan zouden die waarschijnlijk niet meer kunnen worden hersteld. Simpel en alleen al om de reden van het vele en op een zo klein gebied geconcentreerde hoeveelheid aan tin soldeerwerk (foto links). Eenmaal gemaakte soldeerverbindingen weer losmaken zou alleen maar één grote puinhoop opleveren. Het zal duidelijk zijn dat de basis van de cabine op een degelijke ondergrond was vast geschroefd. Niet alleen om referentiepunten te maken voor het meten, maar ook om mogelijke vervorming tegen te gaan.

Het samenvoegen van de losse cabine delen is in de volgende stappen uitgevoerd:

- het motor compartiment met grill
- cabinevloer gedeelte
- linker- en rechterspoorkant gedeelte
- aansluitingen, onderdorpels op spatborden
- de spatborden
- verticale delen van de spatborden
- overige delen van de vloer afdichting
- voorruit constructie
- cabine achterschot



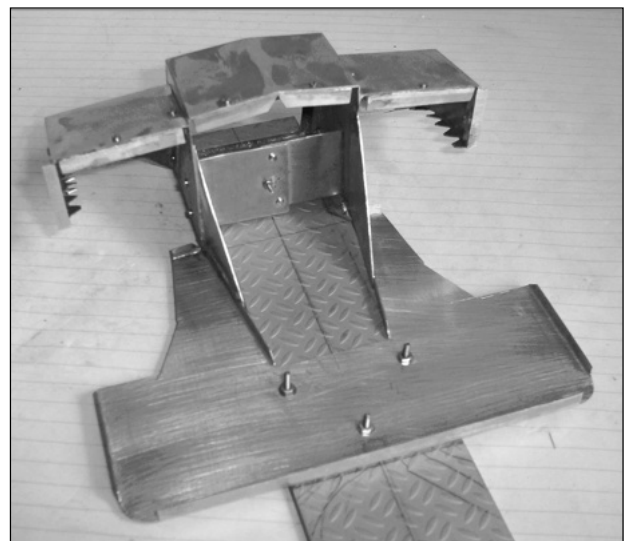
Beide foto's links en de tekeningen op de vorige pagina

geven een goed beeld van het hele proces. Gesteld kan worden dat het karton plakwerk van grote waarde is geweest en er voor heeft gezorgd dat het met messing in één keer goed is gelukt.



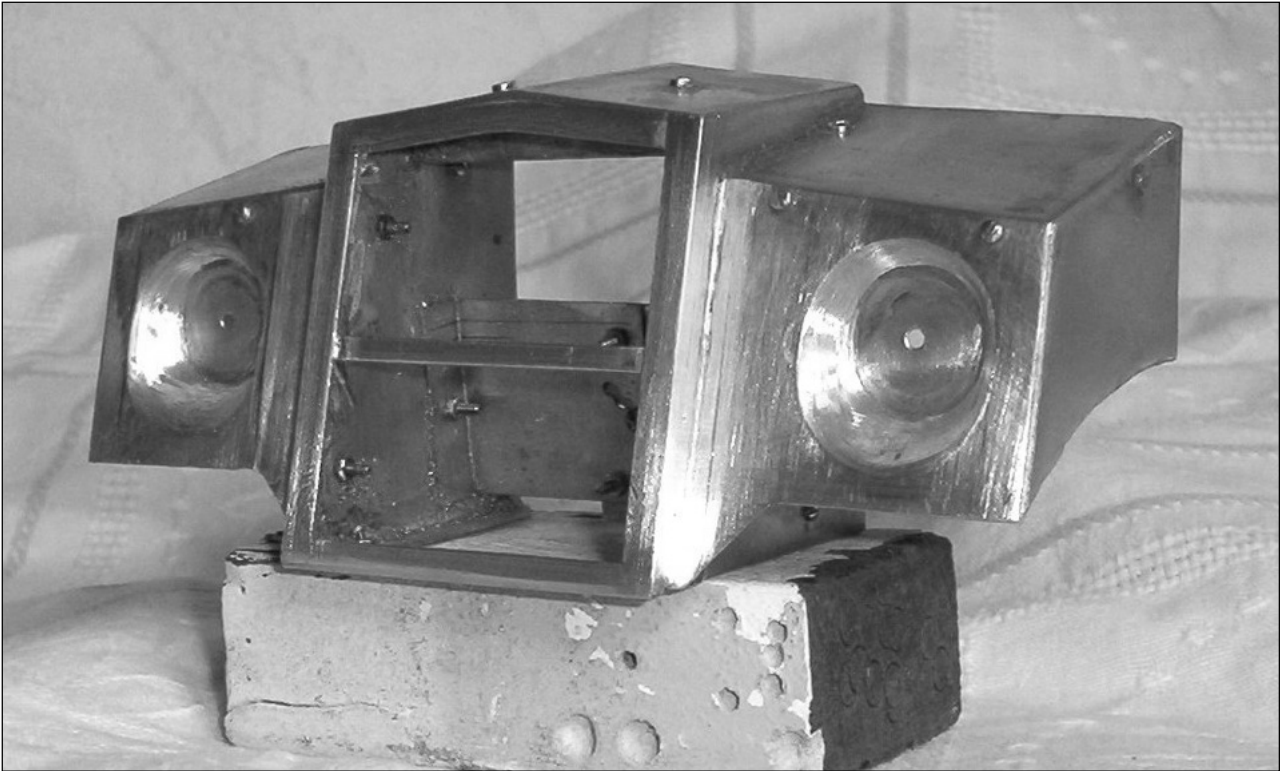
Ter ondersteuning van het beschrevene, de spatborden steken onder de cabinevloer uit, waardoor er dan ook een nieuwe basisbevestiging geplaatst moest worden. Maar ook nu zal het duidelijk zijn dat, voordat de spatborden met bijbehorende onderdelen aangebracht konden worden, hier zowel links als recht twee grote open ruimten te zien zijn, wat het moeilijk maakte om de juiste maat te voeren. Let onder andere op de tijdelijke verbindingen dwars door de motorruimte (foto hieronder).

Het was dan ook noodzakelijk dat alle onderdelen vooraf goed passend en zuiver op maat gemaakt zouden worden. In tegenstelling tot het eerder genoemde kartonnen proefmodel heeft de uitvoering in messing materiaal vier onderdelen per zijkant. Dit omdat het niet mogelijk was de kanten 90 graden haaks om te zetten en hierbij ook nog de maatvoering na het zetten te kunnen garanderen. Want bij de onderling samen te stellen delen waren afwijkingen in de afmetingen natuurlijk uit den boze. Maar de aanhouder wint en het eindresultaat zag er prima uit, zie de foto op de volgende pagina.



Wordt vervolgd





## FORD F350 Special Reconnaissance Vehicle

De VN Vredesmacht die sinds het begin van dit jaar actief is in Tsjaad, bestaat zoals gebruikelijk uit troepen. Van verschillende landen, waaronder Frankrijk, Zweden Oostenrijk, België, Ierland en Nederland. De Nederlandse component wordt gevormd door een verkenningsspeloton van het Korps Mariniers en heeft als taak het uitvoeren van verkenningen ten behoeve van het Ierse bataljon. Minder bekend is waarschijnlijk dat aan het Ierse bataljon ook een detachement is toegevoegd van de zgn. "Army Ranger Wing", de "special forces" van het Ierse leger. Dit detachement heeft een omvang van ongeveer vijftig man, wat heel wat is gezien de totale sterkte van de ARW van ca. 100 man. De Ieren werken nauw samen met de special forces van de andere aanwezige landen en

uiteeraard is er vrijwel niets bekend over de precieze aard van hun activiteiten. Hun aanwezigheid blijft natuurlijk niet verborgen en zo lukte het een verslaggever van het Franse blad RAIDS een aantal foto's te maken van de voertuigen waarmee de mannen van de ARW zich verplaatsen. Het betreft hier Amerikaanse Ford F350 pick-



ups, die door het Britse bedrijf Ricardo voor "special forces taken" geschikt zijn gemaakt en worden aangeduid als **Ford F350 Special Reconnaissance Vehicles**. De foto's tonen enkele aanpassingen (rolbeugels, lier op de

voorbumper, rookbuswerpers) en verschillende vormen van bewapening. De motor heeft een vermogen van 300 pk, wat wel heel iets anders is dan bijvoorbeeld de Mercedes MB.



Bron en foto's: Raids, juli 2008





**M.A.N. met Leguan brugsysteem. De KL leest vier van deze voertuigen van het Noorse leger. De brug kan 25 meter overspannen en heeft een draagvermogen voor voertuigen tot 70 ton (foto's Wim den Dunnen)**



# DE LANCIER MODELBOUW

Herenstraat 74 Tel: 0182-528185  
2802 KJ Gouda Fax: 0182-584290  
Nederland E-mail: delancier@zonnet.nl

DE VOLGENDE MERKEN ZIJN DE LAATSTE WEKEN BINNENGEKOMEN:

MODEL COLOUR VERFSETS, MR. SURFACER EN PANZERCOLOURS VAN GUNZE SANGYO, ROYAL MODELS, SCALE LASER SERVICE (HEEL MOOIE HOUTEN MUNITIEKISTEN), PLUS MODELS, CONCORD BOOKS, NUTS & BOLTS BOEKJES, ALLIED & AXIS BOEKJES, SQUADRON GREEN PUTTY, ARMOUR SCALE LOOPJES, MIG OLIEVERF EN PENSELEN, AURIGA BOEKJES, ABER ETCHINGS, GRIFFON MODEL ETCHINGS, TOADMAN'S PHOTO CD'S, ETC. ETC.

## TRUMPETER 1/16 TIGER II EN U.S. M-16:

**SdKfz 182 Koningstijger Henschell type** met volledig interieur, schaal 1/16. Dit is een echte éénmalige productie, de matrijs wordt hierna gemodificeerd voor een ander type tank! Dit supermodel heeft 1285 onderdelen, vier etch frets, aluminium loop, metalen sleepkabels, die-cast aandrijf- en span wielen, een transparante toren en romp, ook in normaal plastic, etc.

Dit uitzonderlijke model kost normaal € 378 winkerverkoop, bij ons de **speciale prijs** van € 295,00

Wilt u dit model in uw bezit hebben voor deze prijs, wacht dan niet te lang met bestellen!

**US M-16 Multiple Gun Halftrack** 1/16. Alweer zo'n beauty!

Normale winkerverkoopprijs € 159,50, bij ons slechts **€ 119,50**

## **DE PANZERWRECKS BOEKJES VAN LEE ARCHER ZIJN WEER OP VOORRAAD!**

Deel 1 t/m 6 kosten € 27 per stuk, Panzertruppen "The Early Years" kost **€ 20,00**

## DRAGON MODELS:

6325 U.S. Sherman M4A3 76mm VVSS. Van € 49,95 voor **€ 35,00**  
6378 U.S. Army tank riders 1944-45 Gen2 figuurset. Van € 17,95 voor **€ 13,95**  
6460 SdKfz.166 Stu.Pz.IV 'Brummbär' Mid production type. Van € 54,95 voor **€ 40,00**  
6464 SdKfz.138 Marder III Ausf. M Initial production type. Van € 49,95 voor **€ 35,00**  
6475 Pz.Sfl.IVb 10,5cm le.FH.18/1 SdKfz.165/1 Ausf. A Smart Kit (da's een mond vol). Van € 59,95 voor **€ 45,00**  
6479 T-34/76 No. 112 factory 'Krasnoe Sormovo' Late production type. Van € 49,95 voor **€ 40,00**

## TAMIYA:

35292 PzKpfw II Ausf. A/B/C 'French campaign'. Van € 33,95 voor **€ 28,00**

## HOBBY BOSS:

82430 Land Wasser Schlepper welke o.a. in Afrika is ingezet **\*SUPER AANBIEDING\* € 25,00**

82418 M706 Commando armoured car V-100 'Vietnam'. Voor de mooie prijs van **€ 22,00**

- **BINNENKORT BIJ ONS VERKRIJGBAAR:** Het nieuwe Belgische magazine *Art of Modelling* € 7,50
- **ALLE MODELLEN VAN TRISTAR EN TASCA ZIJN WEER OP VOORRAAD, TEGEN SCHERPE PRIJZEN!**
- **BINNENKORT VERWACHT:** DES KIT, RESICAST, AFV CLUB CHURCHILL, ACADEMY MERKAVA IV, MASTERS PRODUCTION, PSP MODELS, TRISTAR BRITISH PARA'S MET WELLBIKE, E.V.A.
- **AL UW BESTELLINGEN BOVEN DE 25 EURO KRIJGT U ZONDER PORTO THUIS!**
- **WIJ ZIJN AANWEZIG OP DE VOLGENDE BEURZEN:**
  - 18 OKTOBER IPMS NIEUWEGEIN (WINKEL GESLOTEN)
  - 28 OKTOBER SCALE MODEL CHALLENGE IN EINDHOVEN