

DE TANK

jubileumnummer

nr.200
oktober 2009



Tatra 8500/111



E100



"Wacht
am
Rhein"

en verder:
Morris Commercial PU
Humber Mk.III
4 Big Mack's



Churchill Mk III ★

Beste TWENOT leden,

Jullie hebben het al gezien, DE TANK ziet er deze keer heel anders uit. Helemaal in kleur, dus nog veel mooier dan we gewend zijn. Waarom? Het is de 200ste!

Zo'n jubileum laat je natuurlijk niet zomaar voorbij gaan en dus heeft het bestuur een klein jaar geleden de koppen bij elkaar gestoken om eens te praten over deze TANK. Er waren verschillende leuke ideeën, maar niet alles bleek haalbaar. Uiteindelijk hebben we besloten dit jubileumnummer (bijna helemaal) te wijden aan de manier waarop veel van onze leden de hobby beleven, te weten het bouwen van modellen van militaire voertuigen en figuren. We hebben een aantal leden gevraagd of ze een model of figuur van hun keuze wilden bouwen en daarover een artikel wilden schrijven. Gelukkig waren ze daar vrijwel allemaal toe bereid en het resultaat ligt voor je. Het is een TANK geworden waar we trots op zijn en die laat zien waar TWENOT leden toe in staat zijn (voor zover we dat nog niet wisten!).

Een korte terugblik is op een moment als dit ook op zijn plaats. DE TANK nummer 1 was gedateerd juli 1976. Het formaat was A5 en hij bestond uit zeven gestencilde, gevouwen en aan elkaar geniete A4'tjes. De onderwerpen

waren: Waar kan ik echte tanks vinden, De ontwikkeling van moderne tanks, Modelbouw, Diorama en fotografie, Boek en tijdschrift en een Vragenrubriek. Je ziet, niet zoveel anders als waar we het nu over hebben. Wat in de loop der jaren wel veranderde was de uitvoering. Van A5 eerst naar staand A4 en daarna door een veel mooier drukproces naar de vormgeving en uitvoering zoals we die nu hebben.

De lijst met artikelen in de 200 nummers is indrukwekkend. Hij beslaat inmiddels 9½ pagina's met elk twee kolommen en telt bijna 1000 verschillende artikelen.

Een blik vooruit? Natuurlijk, ook dat hoort erbij. We blijven streven naar een TANK die iedere keer weer weet te boeien. Onderwerpen genoeg en, optimistisch als we zijn, er zullen ook wel steeds leden bereid zijn om daar artikelen over te schrijven.

De groep die gezorgd heeft voor de inhoud van deze TANK vond het leuk om te doen en we vertrouwen erop dat dat een stimulans is voor anderen. Er komen namelijk nog een heleboel nummers van DE TANK en het moet een interessant blad blijven. Helpen jullie mee?

Veel leesplezier, jullie redacteur.

AGENDA

10 oktober
10 oktober
10 + 11 oktober
18 oktober
18 t/m 25 oktober
24 oktober
5 t/m 8 november
22 november
28 november

20 + 21 februari 2010

Nationale Modelbouw Manifestatie, Mil. Luchtvaart Museum, Soesterberg
Euro Scale Modelling, Business Center, Nieuwegein
Beurs HOBBY, Leeuwarden (met IPMS/TWENOT stand)
3e TWENOT ledenbijeenkomst, Sneek (Fr)
Regiomiddag Noordoost, Ureterp

Regiomiddag Noordoost, Ureterp
Regiomiddag Noordwest, Winkel (NH)
DUZI, Niederrheinhalle, Wesel (D)
Scale Model Challenge, Eindhoven
Modelbouwshow Zeelandhallen, Goes



Op verschillende plaatsen in dit nummer van DE TANK staan foto's die Alex vorig jaar maakte op zijn missie in Afghanistan.



EVENEMENTEN

Nationale Modelbouw Manifestatie 2009

Ook dit jaar wordt weer de Nationale Modelbouw Manifestatie (NMM) gehouden in het Militair Luchtvaart Museum te Soesterberg. De TWENOT wil daar ook deze keer aanwezig zijn met een gevarieerde en representatieve clubstand met modellen en modelbouwdemonstraties.

De NMM wordt gehouden van zondag 18 oktober tot en met zondag 25 oktober en we zoeken voor deze periode leden die één of meerdere dagen modelbouwdemo's willen verzorgen op de clubstand en/of modellen beschikbaar willen stellen voor deze stand.

De NMM trekt jaarlijks duizenden, voornamelijk jeugdige, bezoekers, die op één of andere manier in modelbouw geïnteresseerd zijn. Dit is dan ook geen "verkoop" beurs maar een gelegenheid waarbij getracht wordt mensen, en dan voornamelijk jeugdigen, voor onze gezamenlijke hobby te interesseren.

Opgave aan Marc Tempels per telefoon [REDACTED] of per E-mail [REDACTED]. Ook voor informatie.

2e TWENOT bijeenkomst

De tweede ledenbijeenkomst van dit jaar vindt plaats op zondag 22 november a.s. in Wijkgebouw De Spil, Molenkrite 169 in SNEEK. De zaal is, zoals bekend, groot genoeg voor wedstrijd, show, en handel in één ruimte. Er zijn zo'n 40 tafels beschikbaar. Verder is er een goed gevulde bar 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. Als extra attractie zijn de modellen en figuren die in deze TANK staan beschreven, aanwezig, plus de bouwers, zodat je op eventuele vragen direct antwoord kunt krijgen.

Wij (Regio Noord-Oost en bestuur) hopen dat veel Twenotters zullen meedoen aan de modelbouwwedstrijd, maar neem gerust ook modellen voor de showtafels mee! Ook die bieden voldoende gesprekstof.

Behalve voor de wedstrijd is er natuurlijk ook aandacht en ruimte voor "handel", waarbij op deze dag ook "de particulier" ruim 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 Frankema ([REDACTED]) of Wim Oldekamp ([REDACTED]) 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 de ruimte niet onbeperkt is). Naast deze particuliere handelaren zijn natuurlijk ook onze professionele handelaren aanwezig.

ROUTE:

Vanuit Afsluitdijk/Bolsward:

Einde snelweg, bij de afslag Sneek RA richting Joure aanhouden. Derde verkeerslicht van de rondweg RA (dat is bij het eerste verkeerslicht na de spoorweg en de brug). Wijkgebouw DE SPIL ligt links naast de C1000. Richting de school lopen, gele deuren door.

Vanuit Joure (Lemmer/Heerenveen):

Einde snelweg LA de rondweg op, richting Bolsward/Afsluitdijk/Leeuwarden. Derde verkeerslicht LA en jawel, daar is het winkelcentrum.

Vanuit Leeuwarden:

Vóór Sneek bij 1e rotonde RA de rondweg op. Richting Joure/Heerenveen aanhouden. Bij kruising Bolsward/Amsterdam rechtdoor rijden. Dan zelfde route als vanaf Afsluitdijk/Bolsward.

Er is, zeker op zondag, voldoende parkeerruimte.

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.



Peiper's Panther

1:35



De Panther tank

Vrij kort nadat de bijna onoverwinnelijke Duitse legers in oktober 1941 kennis hadden gemaakt met de nieuwe Russische T-34 tank kregen de twee belangrijkste Duitse tankfabrieken (Daimler-Benz en MAN) de opdracht een ontwerp te maken voor een Duitse tank die aan de dreiging van de T-34 het hoofd kon bieden. Ze werkten snel en al in april 1942 konden de beide bedrijven hun ontwerp presenteren. Het voertuig van Daimler-Benz leek sterk op de T-34. Het had dezelfde schuine pantsering en de toren vooraan op de romp. Het ontwerp van MAN had een bredere romp en een grotere toren, welke meer naar achteren was geplaatst.

Hitler was erg onder de indruk van het Daimler-Benz ontwerp en gaf opdracht voor de bouw van 200 voertuigen, bewapend met een 75 mm L/70 kanon. De "Panther commissie" gaf echter de voorkeur aan het ontwerp van MAN omdat dit veel meer een conventioneel Duits ontwerp was en beter paste binnen de Duitse productiemethodes. Deze argumenten wogen zwaarder en derhalve werd in september 1942 het eerste proefmodel afgeleverd en getest. Deze en volgende beproevingen waren succesvol en dus werd de PzKpfw V Panther in serieproductie genomen. Hij is in verschillende uitvoeringen gebouwd, waarvan de belangrijkste waren de ausf. (Ausführung) D, A en G.

Uitvoering D was de eerste die in volledige serieproductie werd genomen. De belangrijkste kenmerken waren: de "vuilnis-ak cupola" met zes kijkopeningen en de rechte hoeken van de zijanten. De bestuurder had een kijkopening tot zijn beschikking; links in het frontpantser was een machinegeweer geplaatst; aan de achterkant waren losse opbergkisten gemonteerd. Vanaf mei 1943 hadden de voertuigen beschermplaten voor de loopwielen.

Uitvoering A: deze moet niet worden verward met de allereerste Panthers, die ook met Uitvoering A werden aangeduid. De nieuwe "A"-s verschilden op een aantal punten van de "D", te weten: ze hadden een nieuwe cupola met zeven periscopen, de boegmitrailleur zat in een kogelgewricht, ze hadden standaard zimmerit en pantserplaten voor de loopwielen. De nieuwe A had bij een logische nummering eigenlijk Uitvoering "E" moeten worden genoemd, maar naar het schijnt is dit door een administratieve vergissing niet gebeurd.

Uitvoering G: dit model werd voor het eerst in juni 1944 gebouwd en had enkele opvallende wijzigingen ten opzichte van de voorgaande modellen: de vorm van de zijanten was veranderd om de productie makkelijker te maken; de bergruimtes aan de achterkant waren nu in de zijanten ingebouwd; de dikte van de zijpantsering was vergroot van 30 naar 40 mm en de hoek van 30 graden naar 40 graden; de kijkopening van de bestuurder was weggelaten en vervangen door een roterende periscoop; de luiken in het dak voor de bestuurder en de radioman waren verbeterd.

Er zijn in totaal 5.508 Panthers gebouwd.



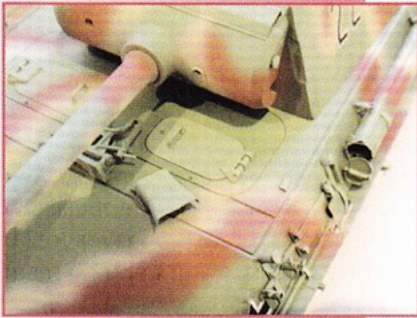
Mijn model

De Panther had meestal loopwielen met een rubberen band er omheen, maar de Panther G die ik gebouwd heb is uitgevoerd met geheel stalen wielen, zoals bij de Tiger 1 en 2 vaak te zien was. Zoals deze zijn er maar enkele ingezet. Op de foto, genomen na afloop van het Ardennen offensief is Panther 221 te zien die ik voor ogen had. Deze was van Kampfgruppe Peiper, die vanuit Stoumont richting La Gleize reed en daar tot stilstand werd gebracht.

Bij mijn model staat Jochem Peiper op de tank, terwijl hij de tankcommandant aanwijzingen geeft.



De Panther in de basiskleuren



De wielen: goed te zien is het gebruik van Humbrol Polish

Nadat ik diverse filters had aangebracht, kon het chippen beginnen. Ik heb de beschadigingen eerst met een lichtere basiskleur aangebracht en er daarna overheen geschilderd met bruinachtige kleuren. De randjes van de lichte verf moeten echter wel zichtbaar blijven. Voor het nabootsen van modder en stof heb ik pigmenten van Mig gebruikt. Ik heb dit op diverse manieren gedaan. Ik heb verschillende delen met verdunner aangebracht, zodat het opvallend stof simuleert; ook heb ik het met een kwast achter op de tank en achter de loopwielen gespatterd. Ook heb ik het nieuwe product van Mig gebruikt om vochtige plekken na te bootsen. Dit kan men direct uit het flesje of gemixt met pigment aanbrengen. Als laatste heb ik hier en daar wat olieresten aangebracht door Raw Umber olieverf te mixen met glanzende vernis.



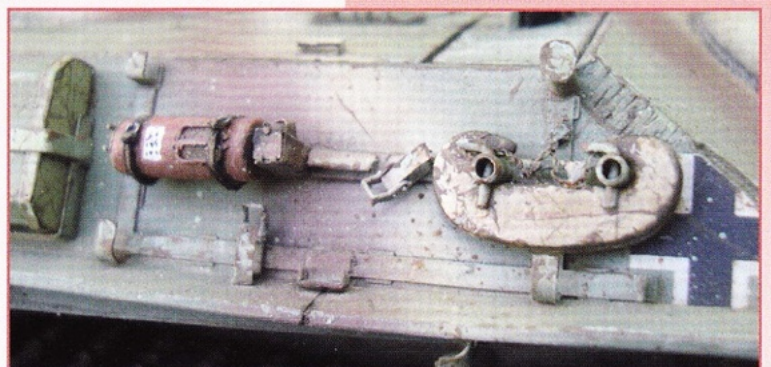
Panther 221
Kampfgruppe Peiper

De Panther is van Tamiya en is van goede kwaliteit, ook al is deze alweer 10 jaar oud. Ik heb enkele update sets gebruikt om hem nog iets meer te detailleren, zoals de opbergkisten achter op, de loop, spatborden en een speciale set om de "G" te updaten. Dit alles van Aber. De tracks heb ik vervangen door die van Friul. Peiper en de NCO zijn van Alpine, de tankcommandant is van Platoon (pegasus).

Na het bouwen heb ik de tank eerst groen gespoten met een mix van diverse kleuren van Tamiya. Ik wilde de zogenoemde modulatie techniek toepassen, d.w.z. details die je extra wil benadrukken, dien je lichter te schilderen door ze af te plakken en dan te spuiten of de kleinere delen handmatig schilderen (zoals clamps en handgrepen). Daarna heb ik primer-rood aangebracht (ook Tamiya) en als laatste Vallejo Light Sand.

Bij de loopwielen heb ik de delen die de tracks raken met Humbrol Polish behandeld. Dat schilder je er eerst op en na een kwartier kun je het met een droge doek opwrijven en gaat het glanzen, zodat het net kaal staal is.

Vervolgens heb ik een laag glanzende vernis aangebracht. Als deze volledig droog is kan je beginnen met het verwerken van de verf. Eerst heb ik met verdunde zwarte verf van Humbrol alle naden, kieren, handgrepen e.d. omlind zodat er diepte ontstaat. Ook kan je op deze manier vuilresten nabootsen.

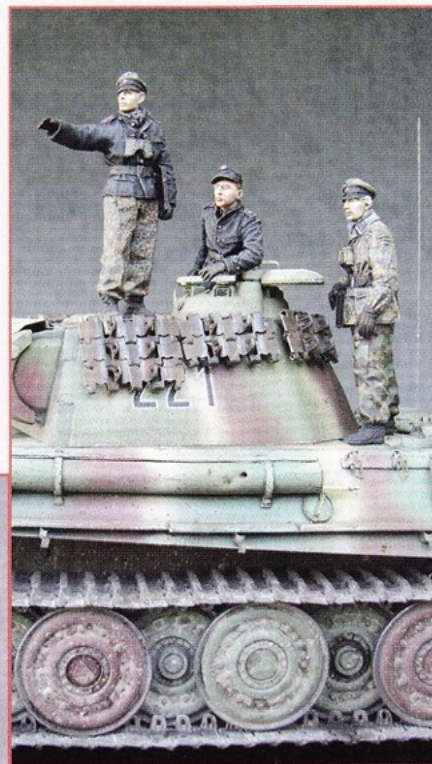




De figuren

Daarna was het tijd om de figuren te schilderen. Ik schilder de gezichten altijd met olieverf, voor de uniformen heb ik Humbrol verf gebruikt. Bij de zwarte uniformen is het belangrijk om de lichtere delen met Napels geel te schilderen i.p.v. wit, anders worden de uniformen te blauw.

Ik heb bij dit project enkele nieuwe technieken gebruikt en daardoor een iets andere uitstraling van het voertuig gekregen. Het is me goed bevallen en ik zal ze in de toekomst beslist vaker gebruiken. Zo zie je maar dat je na meer dan 30 jaar bouwen toch elke keer weer iets bij leert.



Roger Hurkmans



„Schlafe mein Prinzchen

1:35



Toen ik de brief van de TWENOT kreeg met de vraag of ik iets wilde bouwen voor het 200^{ste} nummer van ons clubblad DE TANK was ik vereerd en enorm enthousiast. Geweldig om één van de uitgekozen bouwers te zijn.

Tegelijk kwam de vraag op: „Wat ga ik maken voor deze speciale uitgave“. Natuurlijk moest het iets zijn wat aansloot bij mijn tak van de modelbouw sport... een figuur dus. Wat voor mijzelf vast stond was dat het ook iets moest zijn waar mijn handelsmerk in verwerkt zou worden. Dat handelsmerk is, zoals vast een aantal van jullie weet, iets met een stukje voertuig of tank. En met stukje bedoel ik dan ook echt een stukje.. Ik heb een rare modelbouw tik, een afzaag tik eigenlijk. Ik zaag namelijk altijd een gedeelte van een voertuig of tank af, wat ik vervolgens als achtergrond voor mijn figuur gebruik. „Heiligschennis“ is mij bij de TWENOT wel eens verweten, maar het is juist andersom. Ik red nog een gedeelte van deze zoldertank, voordat hij in de vuilnisbak verdwijnt. Nee, geen nieuwe modellen. In deze tijden van werkeloosheid zeker geen goed plan. Het is al duur genoeg allemaal. Hoewel nu voor dit speciale project misschien toch wel een nieuwe kit wordt aangeschaft, maar dat zien we later nog wel.

Vroeger kocht ik figuren voor bij mijn tanks, maar vandaag de dag zijn er vele mooie figuren op de markt en daardoor heb ik een verschuiving gemaakt naar figuren bouwen en schilderen. Mijn voertuigen en tanks zijn meer diorama voorwerpe geworden ter ondersteuning van mijn figuren. Iedereen kent denk ik wel het aanschaffen van een model of figuur omdat het

zo mooi, gaaf of stoer is, maar dat dan thuis gekomen toch op de voorraadstapel komt te liggen. En dan later ga je denken wat je ermee zult doen. Bij mij komen de ideeën meestal vanzelf en hoef ik niet lang over na te denken wat ik met de figuren zal gaan doen. Veel in boeken met WO2 foto's kijken helpt enorm en voor je het weet heb je zoveel ideeën dat je tijd te kort

hebt om ze uit te voeren. In dit geval had ik een foto gezien van een Duitse soldaat, slapend in een Kettenkraftrad.... Dat was het..., dit moest het worden!

De volgende stap was het zoeken van een geschikt figuur. Bij het doornemen van de „zoldervoorraad“ (wie heeft die niet?) viel mijn blik op een 1:35 figuur van het merk Wolf: „Resting German Soldier“.

Dit was het figuurtje dat ik voor deze opdracht ging gebruiken. Op zolder heb ik ook nog oude kits staan. Gebouwd en soms ook al met de airbrush bewerkt. En ja hoor, er stond nog een oude Tamiya Kettenkraftrad tussen. En ook nog ooit in zandgeel gespoten. Dat is mooi, deze gaan we ervoor gebruiken. Een figuur in een stukje Kettenkraftrad. Een stukje???? Maar het is al zo een klein ding! Ja hoor, daar begint mijn tik weer op te spelen. Zagen! Maar de tik is nu helemaal niet meer te remmen. De zaag gaat deze keer ook in het figuur.



Wolf WAW48: „Resting German Soldier“, voordat hij in stukken werd gezaagd.





Maar eerst een stukje geschiedenis van de Kettenkraftrad zelf. Want dat hoort als je een bouwverslag maakt. Oké, ik weet dat ik veel TWENOT-ers niets meer hoeft te vertellen over dit voertuigje, zij weten dat beter dan ik als figuur gek. Maar een klein beetje informatie is toch wel leuk.

De Kettenkrad of Kettenkraftrad (Sd.Kfz. 2 Kleines Kettenkraftrad ("kleine rupsbandmotorfiets")) is een voertuigje op rupsbanden met een "motorfiets" voorkant, dat in WO2 door alle onderdelen van de Duitse strijdkrachten werd gebruikt als transportvoertuigje, trekker van lichte aanhangertjes (waaronder licht geschut) en als kabellegger. Het idee kwam in juni 1939 van een zekere Heinrich Ernst Kniepkamp, maar het werd door NSU verder ontwikkeld tot een bruikbaar voertuig dat geschikt was voor serieproductie.

De Kettenkrad was in eerste instantie bedoeld als trekker voor de artillerie van de Duitse luchtlandingseenheden. De productie begon in het begin van 1941 en ze werden voor het eerst ingezet bij de Duitse luchtlandingen op Kreta in mei 1941.

Spoedig daarna ontdekten ook andere legeronderdelen dat de Kettenkrad een verdraaid handig voertuigje was, dat door zijn enorme terreinvaardigheid vrijwel overal kon worden ingezet, van de noordafrikaanse woestijn tot in de modderige steppen van Rusland.

Naast het oorspronkelijke basismodel zijn er nog twee andere types gebouwd, te weten de Sd.Kfz. 2/1 "kleines Kettenkraftrad für Feldfern kabel" en de Sd.Kfz. 2/2 "kleines Kettenkraftrad für schwere Feldfern kabel", die respectievelijk voor het leggen van lichte en zware telefoonkabels werden gebruikt. Beide types gebruikte hetzelfde kleine aanhangertje dat ook door het basismodel werd gebruikt (de Sonder Anhänger 1) en hadden achter de chauffeur kabelspoelen gemonteerd. De Sd.Kfz. 2/1 had twee grote spoelen met telefoondraad op een speciaal frame, de Sd.Kfz. 2/2 had een kleine spoel met draad voor een veldtelefoon. In het aanhangertje (Sd.Ah.1/2) konden meer spoelen worden meegenomen.

Specificaties

Het chassis van de Kettenkrad was van metaal. De motor was een watergekoelde 4-cilinder OHV 1478 cc 36 pk benzine-motor die ook in de Opel Olympia werd gebruikt. Hij was achterstevoren in het chassis gemonteerd. Onder het zadel van de bestuurder zaten de koppeling en de versnellingsbak, die het motorvermogen doorgaven aan de aandrijfwielen aan de voorkant. De versnellingsbak had drie versnellingen vooruit en één achteruit en een extra versnellingsbak voor op de weg of in het terrein. Hierdoor kwam het totaal aantal versnellingen op zes vooruit en twee achteruit, wat de prestaties in het terrein beter maakte. De radiator was achter de motor geplaatst en de luchtinname gebeurde via een rooster achter de chauffeur. De brandstoftanks zaten aan beide kanten van de bestuurder aan de voorkant en hadden een totale capaciteit van 42 liter.

De Kettenkrad leverde uitstekende prestaties: een maximumsnelheid van 70 tot 80 km/uur op de weg en een snelheid van ongeveer 45 km/uur in het terrein; een trekkracht van 4,5 ton en een bereik van 260 km op de weg en 190 km in het terrein. Het stuursysteem was een verhaal apart. Hoewel de Kettenkrads geen voorwiel nodig hadden om te sturen (de handleiding adviseerde zelfs dit eraf te halen als er in ruig terrein werd gereden) werd het toch wel gebruikt om de stabiliteit te vergroten en om lange bochten te maken. Als de bestuurder voor een lange bocht het stuur draaide, gebruikte hij de stuurremmen niet, maar als er een korte bocht gemaakt moest worden, werd één van de twee stuurremmen door een systeem in het stuur afgeremd en draaide het voertuig in een korte bocht om de rupsband heen.

De Kettenkrad was een geliefd voertuigje, niet alleen in het Duitse leger, maar ook bij de geallieerden. Er is discussie over het aantal gebouwde voertuigen. Beweringen lopen uiteen van 8345 tot ruim 10.000. Ze zijn tijdens de oorlog gebouwd door NSU en Stoewer, na de oorlog heeft NSU er nog eens 550 gebouwd (de "Waldschlepper"). Ook het Franse bedrijf Babirole (een dochter van Simca) heeft er na de oorlog een paar honderd gebouwd voor gebruik in de landbouw.

Deze foto is de inspiratiebron die tot dit model leidde.





Het figuur doormidden gezaagd, met de vervangende benen van Dragon

Het model

Goed, tot zover de geschiedenis, nu op naar het model en de modelbouw!

We gaan om te beginnen het figuur maar eens met de zaag bewerken. Beide benen moeten er af om het in de Kettenkrad te kunnen stoppen. Een gestrekt been zit dan echt in de weg. Ook het gebogen been moest wijken voor een opgevouwen versie. Eigenlijk wel spannend om dit met een mooi gegoten figuur te doen, zeker als je dat voor de

eerst keer gaat doen. Nadat de benen eraf gezaagd waren heb ik wat gaten geboord en met stukjes paperclip als steun de benen in de nieuwe stand gebogen.

Veel passen en meten om tot een juiste stand te komen. Vervolgens het figuur op de achterbank van de Kettenkrad gepropt en ook de jas en arm waar hij op ligt flink bewerkt. Alles zat in de weg om hem goed plat op de achterbank te krijgen. Terwijl ik er flink op los zaag, krijg ik een telefoontje van mijn goede modelbouw maat Hans (die niets van deze geheime TWENOT opdracht af weet). Hij had voor een prikkie een Dragon Sd.Kfz.2 Kettenkrad voor mij geregeld. "Daar ben jij toch zo gek van?" Jazeker, meld ik hem blij!! Komt dit mooi uit of niet? Snel het kitje bij hem opgehaald om een verse start te maken met dit leuke project. Thuis gekomen direct aan deze kit gaan bouwen, snel tot aan het punt waar ik hem kan doorzagen... Zo'n ding is toch echt te groot. . . gna gna gna. . . mijn tik komt weer boven. De achterkant dicht gemaakt met wat plastic plaat.

Daarna gewoon volgens de bouwtekening verder gebouwd. Alleen wat extra detail aangebracht, zoals een nieuwe trekhaak, spatlappen en wat boutkopjes aan de zijkanten (wat de versie van Tamiya wel heeft). En dan nu het grote moment om de tot zover gevorderd figuur erin te leggen. Maar wat is dat nu? Een geheel andere maat dan de Tamiya versie!!! Minder breed, maar wat erger is, ook een stuk minder diep.

Daar gaat al mijn passen en meten. Dat betekent dus weer zagen en schuren aan mijn figuur.

Zo gezegd, zo gedaan. Nu ik toch zo in de weer was besloot ik het dan maar helemaal goed te gaan doen. Als ik dan toch moet sculpturen, dan ook maar een andere hand en een nieuw hoofd van Alpine Miniatures er op. Kijkend naar de benen vond ik dat de schoenen ook anders moesten. Bij de Kettenkrad kit zit een figuurtje met schoenen die detail aan de onderkant hebben, die kon ik mooi gebruiken.

Sculpturen

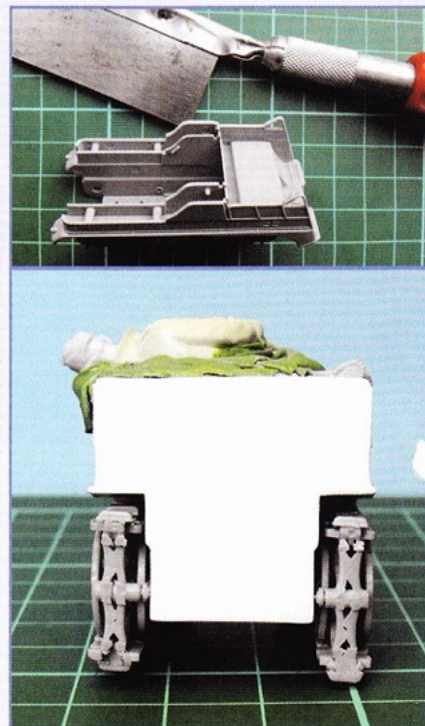
Zoals gezegd: nooit eerder gedaan, maar wat een leuk ervaring is dat. Ik kan gerust zeggen dat ik het zo leuk heb gevonden dat ik dat veel vaker ga doen. Ik heb de benen opnieuw gemaakt van Magic-Sculp, voor de jas en de kleden waar hij met zijn hoofd op ligt heb ik Duro (Green Stuf) gebruikt.



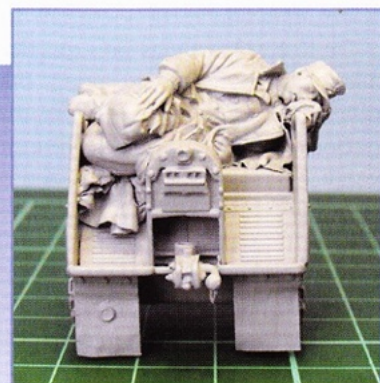
Klaar voor primer en verf.

Primer

Ik spuit het geheel in de primer om een goede hechting te krijgen, maar ook om één totaal kleur te hebben tussen de diverse materialen. De grijze primer die ik gebruik komt uit de Action winkel en kost per spuitbus nog geen € 2,-



Doorzagen van de Kettenkrad en de afgedichte achterkant.



Airbrush

Ik heb het model in de dieper liggende delen met de airbrush Tamiya zwart gespoten. Daarna heb ik er met Dark Yellow 025 van Model Color een basis kleurlaag overheen geneveld. Het zwart werd hierbij niet helemaal bedekt, zodat er een schaduw-effect ontstond. Ik heb dit op de bovenkant en de zijvlakken herhaald, maar nu met wat wit door de basiskleur. Dit om wat lichtval op het model te krijgen. Het wordt nu gelijk wat minder monotoon (saai) van kleur. Hierna heb ik gewoon met het penseel op een aantal plaatsen wat verschillende zandkleuren aangebracht om nog meer kleurverschil te maken.



De lak beschadigingen zijn goed te zien. Er is nog geen modder aangebracht.

Verwerken

Ik zal kort zijn over het verder verwerken (weatheren). Ik denk dat de meeste TWENOT modelbouwers wel weten (beter dan ik) hoe dit gaat. Hier en daar wat dotjes olieverf aanbrengen en uitgewassen met thinner om strepen te krijgen; een wash om het dieper liggende detail te laten uitkomen en wat paintchips (beschadigingen) geschilderd, ook met Model Color. Eerst een donker bruin vlekje en daarna licht geel, iets kleiner, er in geschilderd zodat het een lakbeschadiging lijkt. Verder wat modder aangebracht.



Nu over naar het figuur schilderen Het gehele figuur is geschilderd met Model Color. Aan het eind van dit artikel staan de kleurnummers van dit merk zodat een ieder kan zien welke kleuren ik heb gebruikt. Er valt eigenlijk niet zoveel over te vertellen. Het zien van de foto's en de kleurenlijst van elk onderdeel zeggen meer dan ik in tekst kan beschrijven. Hier gaan we dan.

Werk zoveel als mogelijk met drie kleuren. Een basiskleur, een schaduwkleur en een licht-

kleur. Als je dit steeds in de gaten houdt en elk deel van het figuur als een afzonderlijk item blijft zien, met elk



zijn basis-, schaduw- en lichtkleur, dan zal het schilderen echt een plezier worden. Na wat oefening en gewenning (zoals met alle modelbouw) zullen je figuren er al snel beter gaan uitzien. Soms is het nodig om een nog wat sterkere licht- of schaduwkleur aan te brengen. Meng dus zoveel als mogelijk de kleuren onderling, zodat er een breder kleurpalet ontstaat, waardoor er meer tekening in je figuur zal komen. Ik zeg niet dat dit DE manier is om een figuur te schilderen, maar dit is mijn manier.

We beginnen met de vleeskleuren van het hoofd en de handen. Als dit gedaan is gaan we verder met de gedeeltes om het hoofd heen zoals het haar, de trui en de veldmuts, zodat je beter kunt zien of het vleesgedeelte goed oogt. Dit is flink belangrijk, omdat het gezicht het gedeelte is dat maakt of je figuur goed geslaagd is of niet. Dan verder met het gedeelte dat het meest diep ligt, zoals het veldjasje en de broek. De broek heb ik geschilderd in het Italiaanse camouflagepatroon om het geheel van grijs en groen te doorbreken. Kledingstukken, gemaakt van het Italiaanse camouflage materiaal,

waren erg populier en werden na de capitulatie van Italië veel gebruikt door de Duitse troepen.

De schoenen zijn net als de achterbank van de Kettenkrad, eerst geschilderd met een grijs en daarna behandeld met een wash van 950 Black. Nadat alles opgedroogd was kregen zowel de bank als de schoenen een stoflaag van MIG pigment dat werd gefixeerd met thinner. De veldmuts en het grote kledingstuk boven op de Kettenkrad zijn met de zelfde kleuren geschilderd. De pet kreeg nog wat detail in de vorm van een knoopje en een insigne.



Het grote kleed werd nog behandeld met MIG pigmenten. Over het kleed onder zijn hoofd valt niet veel te zeggen. Alleen dat ik erg voorzichtig moest schilderen om het hoofd geen andere kleur te geven dan was bedoeld. Wat volgens mij wel is gelukt. Toen restte de grote overjas nog, die werd geschilderd met de kleuren die ik hieronder beschrijf. Na het schilderen is aan de onderkant van de jas en op de ellebogen wat pigment aangebracht om alles wat stoffig te maken.

De laatste stap was het geheel op een ondergrondje zetten met wat gras en gedroogde modder erbij. Met muurvulmiddel en statisch gras uit de treinenwinkel was dit zo gemaakt.

Ik hoop dat jullie iets aan dit artikel hebben en er misschien zo enthousiast van zijn geworden dat je volgende project een figuurschilderklusje wordt. Het was een bijzonder leuk project en ik ben zelf (in alle bescheidenheid) redelijk tevreden met het resultaat. Het zelf veranderen van een figuur zal dan ook zeker een vervolg gaan krijgen. Als jullie het leuk vinden om meer van mijn werk te zien, ga dan gerust eens naar mijn website.

Hierbij wil ik de TWENOT van harte feliciteren met dit jubileumnummer van DE TANK. Op naar nog eens 200 nummers!. Ook bedank ik de TWENOT hartelijk voor dit leuke initiatief en dat ik hieraan mocht meewerken.



Detail van de achterkant

Veel modelbouw plezier allemaal.



	basis	shaduw	licht	extra schaduw	extra licht
Vleeskleur	955+860	basis+983	955+845	basis+941	845+951
Baardgroei	955+992				
Haar	941	950	983		
Veldmuts	920	basis+822	basis+845		
Trui	821	basis+950	basis+951		
Veldjas	821	basis+950	basis+951		
Overjas	830	basis+822+950	basis+845		
Broek	992+964+821	basis+950	basis+951		
Broek camo geel	824+833				
Broek camo bruin	818+983				
Schoenen	995	950	MIG P232		
Kleed bovenop	920	basis+822	basis+845		
Kleed onder hoofd	821	basis+950	basis+951		

KLEUREN:



Model Color

818	Red Leather
821	Ger. Beige Camo
822	SS Black Brown
824	SS Orange Ochre
830	Field Grey
833	SS Bright Green
845	Sunny Skintone
860	Medium Flesh

920	German Uniform
941	Burnt Umber
950	Black
951	White
955	Flat Flesh
964	Field Blue
983	Flat Earth
992	Neutral Grey

... misschien dat ik mijn afzaag tik bij een volgend model weer onder controle kan krijgen. Of zal ik het maar gewoon laten gebeuren ...

Peter J. Merts

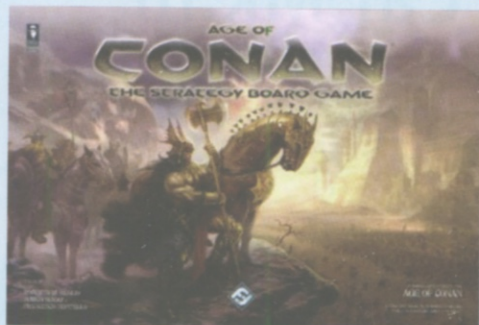
www.magicmertsmodelbouw.nl





Mol Plastic Modelbouw

Onze Showroom/Magazijn is open van
Dinsdag tot en met Donderdag van 10:00 tot 14:00 en elke laatste zaterdag van
de maand van 10:00 tot 14:00



Ruim 25.000 producten direct leverbaar uit voorraad.
(LEGO, Bordspelen, Puzzels, Boeken en Modelbouw Producten)

www.plasticmodelbouw.nl

Mol Plastic Modelbouw Vof
Lijndenweg 6A
1951NC Velsen-Noord

Tevens zijn we importeur voor Masterbox, Lifecolor, Roden
en Alpine Miniatures



Hebben we het niet op voorraad of heeft u vragen stuur ons dan even een e-mail:
info@plasticmodelbouw.nl



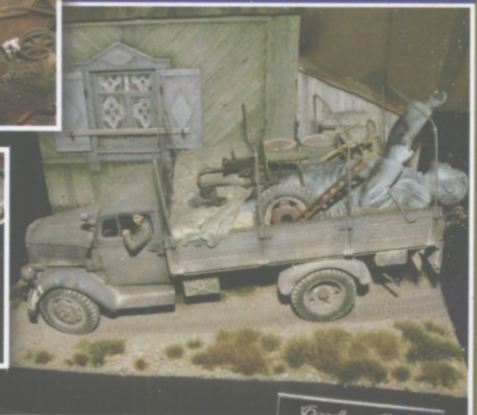


Wat is de standaard camouflage van een Fennek in Afghanistan?



2^e internationale plastic modelbouw beurs

Workshops, Wedstrijd, Verkoop & Modelbouwshow



Waar?

Westmünsterlandhalle
46359 Heiden (Duitsland)

Wanneer?

10 April 2010

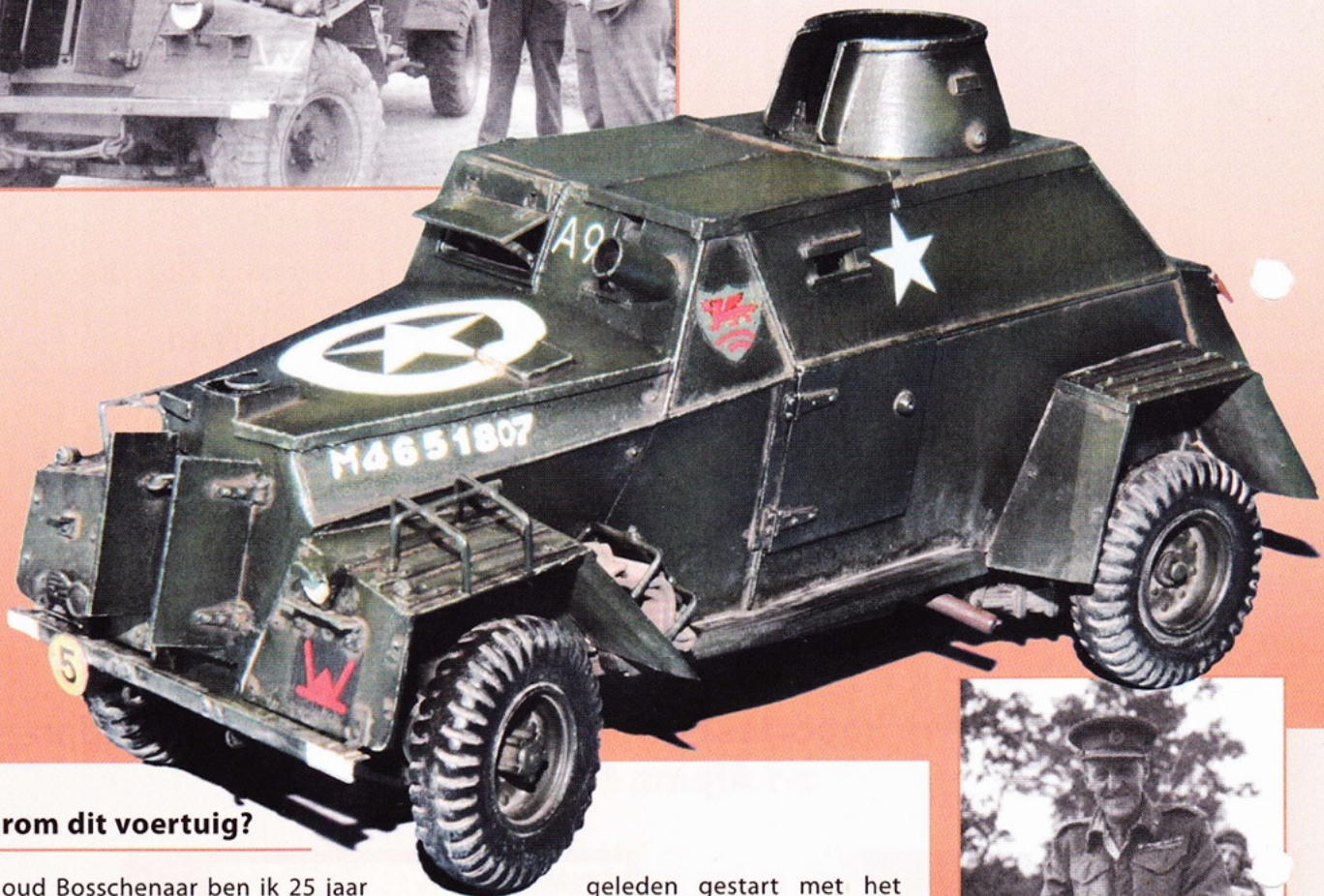
Meer informatie?

www.euromodelexpo.eu



Humber Light Reconnaissance Car Mk.III

1:35



Waarom dit voertuig?

Als oud Bosscheenaar ben ik 25 jaar geleden gestart met het bouwen van voertuigen die zijn gebruikt bij de bevrijding van zuid Nederland. Ik dacht hiermee een kleine en overzichtelijke selectie te hebben gemaakt voor mijn hobby. Niets is minder waar... Afgezien van het feit dat de betreffende Britse divisie, de 53ste Welsh Infantry Division, in 1944 veel voertuigen had (zowel softskin als artillerie) werd deze eenheid bij de gevechten in- en rond de provinciale hoofdstad ondersteund door eenheden van de 79ste Armoured Division. Het scala van voertuigen is dusdanig uitgebreid dat ik me de rest van mijn leven (gelukkig) niet hoeft te vervelen. De in dit artikel beschreven pantserwagen is door generaal Ross, de commandant van de 53ste Welsh Infantry Division, in oktober 1944 als vervoermiddel gebruikt. Er is stukje film bewaard gebleven waarin hij met deze wagen te zien is. Dit filmpje en het feit dat ik het een typisch Engels voertuig vind, waren de redenen om dit model te maken.



Generaal Ross

Korte geschiedenis

In de donkere dagen na Duinkerken, toen het Britse leger vrijwel al haar uitrusting was kwijtgeraakt, werden veel personenauto's omgebouwd tot lichte gepantserde auto's. Veel hiervan zijn maar korte tijd in gebruik geweest omdat ze nauwelijks als "gepantserd" konden worden aangemerkt en in een confrontatie met de vijand aan hun inzittenden geen enkele bescherming zouden hebben geboden.

Enkele ontwerpen waren echter beter geslaagd en bleven de rest van de oorlog in gebruik bij de Burger Verdediging. Een ontwerp werd zelfs door het reguliere leger als verkenningsvoertuig in gebruik genomen en werd bekend als de Humber Light Reconnaissance Car serie.



Het eerste type van deze serie, de Light Armoured Car "Humberette", dateert uit 1940 en bestond uit een gepantserde romp op het chassis van de Humber Super Snipe personenauto. Het tweede type, de Ironside I, volgde al snel. Het was nagenoeg gelijk aan het eerste type, maar had schotzekere banden. De aanduiding werd veranderd in Humber Light Reconnaissance Car Mk I. Beide types hadden een open romp en waren bewapend met een Bren mitrailleur. Ze werden vanaf januari 1941 gebruikt door het nieuw opgerichte Reconnaissance Corps en door enkele cavalerie-eenheden.



Humber Super snipe

De Mk II uitvoering verscheen in 1941. Het was nog steeds een 4x2 voertuig, maar had op de nu gesloten romp een klein torentje met daarin de Bren mitrailleur.

Naast de bestuurder kon in de frontplaat een .55 inch Boys antitank geweer worden geplaatst.

De volgende uitvoering was de Mk III, met 4x4 aandrijving en dus een betere terreinvaardigheid. Een latere variant

hiervan was de Mk IIIA, die extra kijkspleten had plus nog enkele veranderingen in het interieur. Beide uitvoeringen waren de voornaamste uitrusting van het Reconnaissance Corps en zijn ingezet in Noord-Afrika, Italië en Noordwest Europa. Twee andere grote gebruikers waren de RAF en het RAF Regiment, die de voertuigen gebruikten voor de verdediging van vliegvelden. In deze rol zijn ze tot 1956 gebruikt. Er zijn er in totaal 3.600 van gemaakt. Niet slecht, voor een voertuig dat ooit alleen een vorm van improvisatie was!



Humber Light Reconnaissance Car Mk. I

Het model

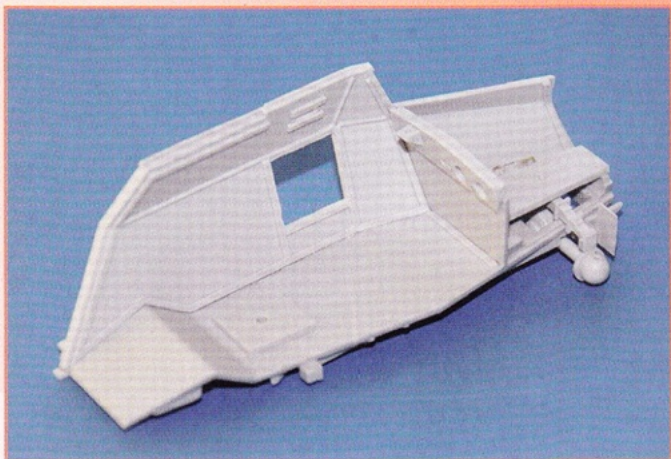
Tot op heden heeft alleen de firma IMA in Hong Kong een model van de Humber Light Recon Car Mk.III in haar catalogus staan. Het gaat hierbij om een volledig resin model, schaal 1:35. (artikel nr

IMA01035, prijs ongeveer \$70), o.a. direct te bestellen via www.imaco.com.hk. Het model zit in een sobere verpakking. Geen sprekende box art, maar een keurig doosje van witte styreen plaat.

De eerste blik leert ons dat de onderdelen er strak en recht uit zien. De zijwanden zijn heel dun gegoten, op het eerste gezicht zou je denken dat we hier te maken hebben met een spuitgietmodel! De handleiding is sober. Enkele schetsjes moeten duidelijk maken wat waar komt te zitten. Via internet verzamel ik altijd afbeeldingen van het voertuig waarvan ik een model ga bouwen. Hierdoor beschik ik over zoveel mogelijk details van aanpassingen in het veld, slijtage, markeringen van de eenheid waartoe het voertuig behoort, etc. Ook nu had ik deze extra informatie hard nodig om een correct model te kunnen bouwen. Ik kwam namelijk tot de conclusie dat er geen uitlaat en, erger nog, geen pantserluik aanwezig was voor het voorraam van de bestuurder. Ook ontbraken de bumper, schop, houweel en antennevoet. Allemaal geen ramp, maar wel een tekortkoming van de leverancier. Omdat de onderdelen makkelijk zelf te maken waren heb ik maar geen contact opgenomen met Hong Kong.



Humber Light Reconnaissance Car Mk. III



De bouw

Resin delen komen soms krom uit de mal. Ook kunnen ze in de loop van de tijd, door ze te warm op te slaan, alsnog krom trekken. Controleer dit altijd voordat je iets vastlijmt. Passen, passen en nog eens passen voordat er ook maar één druppeltje lijm bij komt kijken.

Het onderstel bestaat uit één deel. Hierin zijn zowel de chassisbalken als de vloer vastgelegd. Zoals je misschien al aan voelt komen was deze bij mij niet recht. Sterker nog, het ding had wel wat weg van een wokkel. Een haardroger biedt dan uitkomst. Het betreffende onderdeel rustig op temperatuur laten komen en dan voorzichtig recht drukken. Een warmwaterbad wil ook wel eens helpen, maar persoonlijk vind ik hete lucht beter te doseren. Wil je echter een groot, zwaar onderdeel in zijn geheel vervormen, dan is de tweede methode geschikter. Het lijmen van de delen doe ik het liefst met 10 seconden lijm. De gel versie voor delen die een kleine kier achterlaten, de dunne vloeibare variant voor alle delen die strak passen. Delen die later behoorlijk worden belast, zoals de veerpakketten van de ophanging, wil ik wel eens met twee componentenlijm aan elkaar verbinden.

Grondplaat, motorschot en linkerzijde monteer ik eerst. Hierdoor kan ik nog makkelijk aan de binnenzijde controleren of alles goed vast zit. Een motor ontbreekt, wat ik echter geen probleem vond. Ik bouw sowieso alleen de delen van een model die ik later nog zie. Een interieur bouwen in een model met maar één luik open is

aan mij dan ook niet besteed. Het geheel laten we nu rustig 12 uur uitharden.

Bij het droogpassen was ik al tot de conclusie gekomen dat er naden weggewerkt moesten gaan worden. Plaatsing van de rechterzijde, motorafdekking en dak maken het me wederom duidelijk. Geen paniek. Universele Auto Plamuur van Alabastine verdunnen en nagellak remover zonder aceton bieden me al jaren de mogelijkheid dit soort problemen effectief aan te pakken. Met een wattenstaafje met wat aceton poets ik het oppervlak van de aangebrachte plamuur glad. Daarnaast is het teveel aangebrachte materiaal eenvoudig weg te vegen, wat vooral prettig is tussen details zoals klinknagels. Je weet dan namelijk zeker dat deze niet beschadigd worden, zoals bij schuren wel het geval zou zijn.

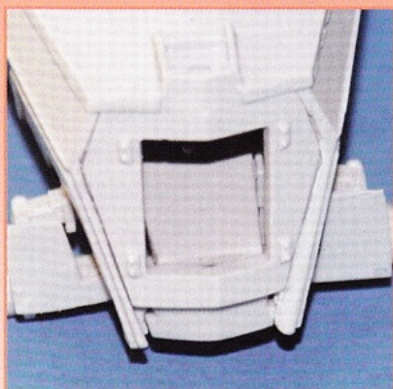
Omdat ik de luiken voor de radiator open wilde laten staan werd er een dun papiertje in de opening geplaatst. Dit wordt later zwart geschilderd zodat je niet naar binnen kunt kijken.

Ook de achterzijde en het dak van de romp moesten worden nabewerkt. Vooral dit laatste was nog lastig omdat het toegangsluik een los onderdeel is in het dak. Dit luik moest wel precies in het gat passen. De vaste helft van het dak, boven de bestuurder, moest dan ook recht zitten t.o.v. de rijrichting van de wagen. Ook hier bood de vloeibare plamuur uitkomst.

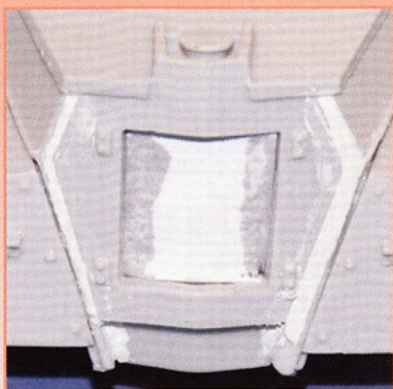
Toen de romp in elkaar zat kon ik aan het onderstel beginnen. Dit is erg eenvoudig uitgevoerd. Net als de wielen ziet het verenpakket er mooi uit. Daarentegen zijn de assen erg simpel weergegeven. De aandrijf-as welke uit het centraal differentiaal naar de achteras moet lopen, ontbreekt. Deze maakte ik van een buisje messing. Hoe de stuurstangen moesten gaan lopen is mij niet duidelijk geworden. Gelukkig dat we er later niet veel meer van zien.

De uitlaat is echter wel goed te zien. Gelukkig vond ik op internet een afbeelding van het voertuig zonder carrosserie en daarop was goed te zien waar de uitlaat was bevestigd.

Ik heb mijn uitlaat gemaakt van een dun messing pijpje met daaromheen een dikkere variant. Om het dunne pijpje te buigen zonder het te laten knikken heb ik er eerst een koperdraadje in gestoken. Met een staafje aluminium als mal werd het pijpje in de juiste kromming gebogen. Daarna het draadje er weer uit getrokken en de uitlaat was klaar voor montage.



De naden zijn duidelijk zichtbaar.



Na afwerking met Alabastine plamuur.

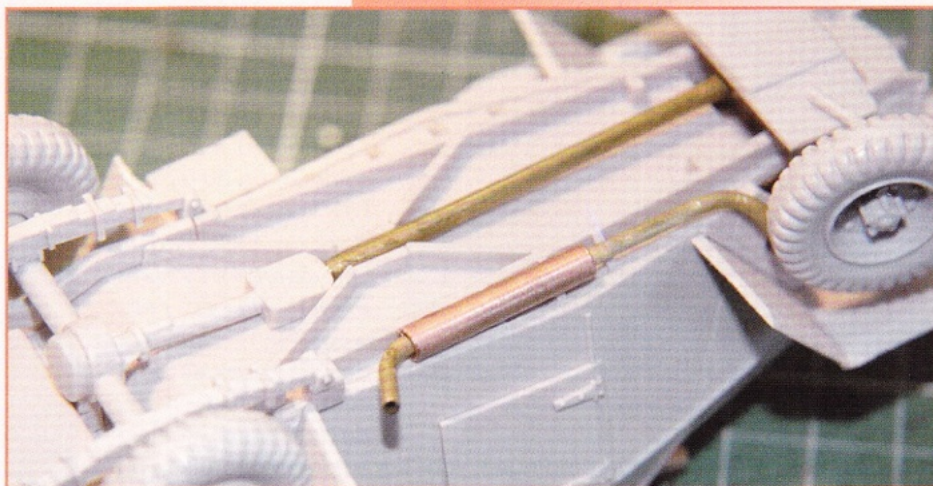


Ook bij het dak moest een beste kier dichtgestopt worden.

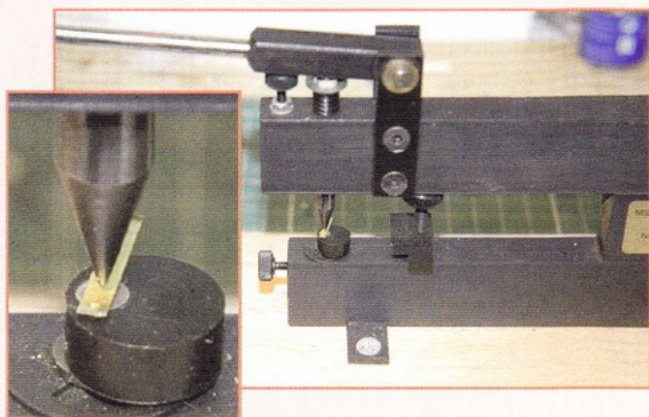
Aan de voorkant van de wagen zijn twee trekogen toegevoegd. Ze ontbraken volledig op het IMA model maar omdat ze straks goed zichtbaar zijn kon ik ze niet weglaten.

Vier boutkoppen, gemaakt met de Punch-and-Die set geven nog wat extra detail aan de bumper.

De kit wordt geleverd met een resin rooklanceerbus. Na plaatsing vergeleek ik het resultaat met foto's en kwam tot de conclusie dat de wand veel te dik was. Dus heb ik hem er weer afgehaald en vervangen door een van messing gedraaid busje. Dat staat veel beter.



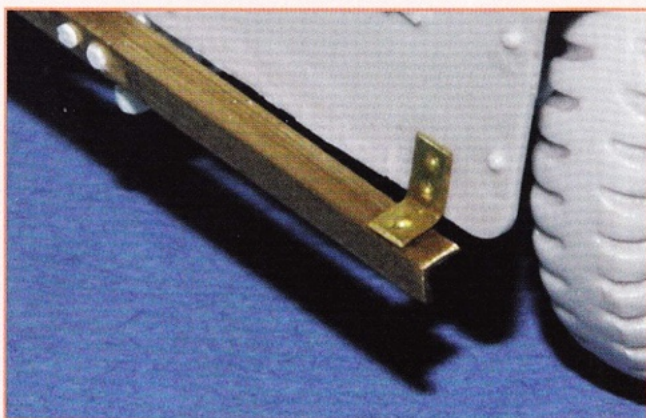
Fabricage van de uitlaat met messing pijp



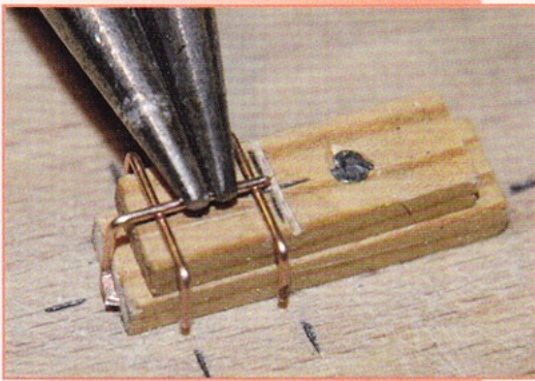
De bumper is gemaakt van een stukje messing hoek-profiel. Van een dun stripje messing zijn twee L-vormige beugels gemaakt waarmee de bumper aan de romp werd vast gemaakt. In de beugels heb ik m.b.v. een persje enkele deukjes gedrukt. Aan de andere kant ontstaan dan bobbels, die er als klinknagels uitzien. Je moet ze natuurlijk wel precies onder elkaar maken. Zowel de punt van het persje als de onderliggende contravorm zijn uitwisselbaar naar gelang de gewenste diameter van de klinknagel. Ik heb dit persje zo'n 20 jaar geleden gekocht op een modelspoorbeurs en het werkt nog steeds prima. Vier boutkoppen, gemaakt met de Punch-and-Die set geven nog wat extra detail aan de bumper.



De toegevoegde trekogen aan de voorzijde



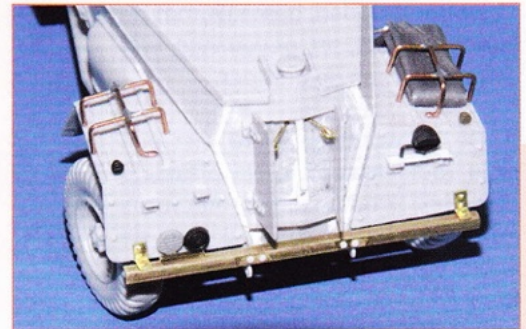
De nieuwe rook - lanceerbus



Solderen van de jerrycan houders

Op de voor spatborden zaten jerrycan houders, gemaakt van stafmateriaal. Ik heb ze nagemaakt van dun koperdraad, waarbij een jerrycan uit de verzameldoos als mal fungeerde. De beugels werden om de jerrycan gebogen en daarna met een zijknijptang op de juiste lengte af geknipt. Een houten malletje moet er voor gaan zorgen dat de delen bij het solderen op de juiste plek liggen. In de balkjes zijn groefjes gevild waar het koperdraad mooi recht in blijft liggen. Een zware tang zorgt ervoor dat er niets wegschuift wanneer de soldeerbout contact maakt en dat de hitte wordt afgeleid van reeds eerder gemaakte verbindingen. Voor het solderen gebruik ik Tin Pasta. Dit is een vermenging van soldeergruis met vloeimiddel. Met een tandenstokertje kan dit druppelsgewijs worden aangebracht. Een hete soldeerbout doet vervolgens de rest.

Uiteindelijk heb ik drie houders gemaakt, twee linksvoor en eentje rechtsvoor. Achteraf gezien hadden er op de achterspatborden ook nog houders kunnen zitten.



De luikjes van de radiator zijn vóór de plaatsing aan de randen dunner gemaakt. Daarnaast zijn er twee trekstangen met bijbehorende ogen gemonteerd waarmee de luiken van binnenuit bediend konden worden. Een extra claxon uit de verzameldoos en een lamp uit een Tamiya Churchill doos maakten het voorste deel van de Humber compleet.



Ook het bestuurdersluik ontbrak in de kit. Met Evergreen plaatjes c.q. stripjes was dit echter makkelijk zelf te maken. Een steuntje waarmee het luik werd opgezet maakte het geheel compleet. De haak waarmee de antenne in een neerwaartse positie kon worden vastgezet is gemaakt van een stripje messing waarop, ook weer met het persje, twee klinknagels zijn gemaakt.

De extra detaillering aan de achterzijde kwam uit de verzameldoos. Een schop, houweel en steel vonden hun plek op de kist aan de achterwand. Ook de antennehouder welke boven het rechter achterspatbord thuis hoort ontbrak volledig. Messing profielen en een plaatje Evergreen brachten uitkomst.

Een kleurtje erop

Ik heb de basis opgezet met zwart (Tamiya XF-69) en olijfgroen (Tamiya XF-62), waarbij een tipje geel (Tamiya XF-4). Behalve de afbeelding van de draak, een beschilderde decal, komen alle decals uit mijn decal archief (ik heb ondertussen een schoenendoos vol, maar zoek me soms nog suf naar die ene die er dan net niet is...). Een dunne bruine wash in de hoeken maakte het geheel wat stoffig.



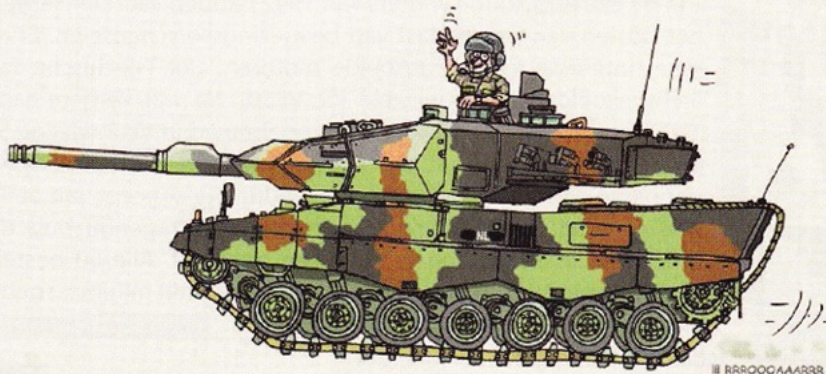
Conclusie

Leek het er in eerste instantie op dat het model zo gebouwd kon worden, bij nader inzien bleek dat veel onderdelen zelf toegevoegd moesten worden. Uiteindelijk staat er een, zeker in mijn interessegebied, zeer speciaal voertuig in de vitrine. De kit was niet goedkoop te noemen, vooral omdat



ik nu weet wat er allemaal aan ontbrak. Maar zonder het model van IMA had ik dit voertuig nooit kunnen bouwen. En omdat ik er veel bouwplezier van heb gehad (en daar heb je deze hobby uiteindelijk voor) heb ik er zeker geen spijt van.

Maarten Weers



J.W. de Boer modelbouw

Wij voeren de volgende merken:

AEF Designs
Accurate Armour
Adlersnest
Alpha Image Inc
Alpine Miniatures
Archer Fine Transfers
Armoured Brigade Models
Artisan Mori
Azimut Productions / ADV
Barrel Depot
Best Value models
Bison Decals (AFV-Decals)
Blast Models
Blue-Steel Publications
Bravo 6 Figures
Castoff

Chesapeake Model Designs
Concord Books
Cromwell Models
Desert Eagle Publishing
Eagle CZ
Echelon Fine Decals
Elite Group books
Elite Modellbau
Evolution Miniatures
Extratech
Firefly Collection Books
Friulmodelismo
Goffy
Hard Corps Models
Hong Kong Creation Workshop
Imperium Figures

JP Hobby
JW de Boer modelbouw figuren
Legend Productions (Distributeur)
Magic Sculpt
Masterclub
Masters Production
Mig Productions
Miniarm
Minimanfactory
Modelpoint
Model Victoria
Mouse House
MR Modellbau
Neograde
Nemrod
New World Miniatures

Nimix
Panzershop
Perfect Scale Modellbau
Pro-Art
Quartermaster Depot
Resicast
SabingaMartin Publishing
Shinsengumi
Tankograd Verlag Books
Tasca
The Factory Publishing
The Tank Workshop
Tiger Model Design
Vajra Miniatures
Wee Friends (Jakrei)

E-mail: jwdeboer@jwdeboer.nl

Internet: www.jwdeboer.nl

Levering uitsluitend per postorder. Wij zijn regelmatig aanwezig met verkoopstands tijdens modelbouwevenementen in Nederland en België.

Dealeraanvragen welkom. (Legend Productions)

TATRA 8500/111

& Flak 38 Vierling



1:48

Ken je dat? Je loopt over een beurs en je oog valt op een nieuw kitje. Een model dat zo de aandacht vraagt dat je je ogen er niet vanaf kunt houden. Er ontstaat zelfs een soort verliefdheid. Het is een lief, klein, mooi, gedetailleerd, schattig kitje. Dat overkwam mij laatst dus ook. Normaal kijk ik alleen bij de 1:35 kits van moderne voertuigen, omdat dat nu eenmaal is wat ik bouw. En dan gebeurt het wanneer je het niet verwacht. Een Tatra 8500/111 trekt mijn aandacht. Een resin kit van het Tsjechische merk Hauler. Nu heb ik altijd al een zwak gehad voor Tatra's, maar dan de moderne uitvoeringen. Maar om daarom WO2-Duits en zelfs een andere schaal (1:48) te gaan bouwen ... NATUURLIJK!



Tatra 6500/111 op het terrein van Tatra in Kořprnice, Tsjechië

Geschiedenis:

In de extreem koude winters van 1942 hadden veel Duitse watergekoelde motoren, in het oosten van Europa last van bevroeringsverschijnselen. Er ontstond daarom steeds meer interesse in luchtgekoelde motoren. Het Tsjechische Tatra had in 1941 al een luchtgekoelde V12 ontwikkeld (de V850). Na wat verdere aanpassingen ontstond de T103 motor. Deze werd standaard ingebouwd in de 8-wielige Sd.Kfz. 234. Ondertussen was Tatra bezig met het ontwikkelen van een nieuwe 6,5 ton vrachtwagen. Hij werd gebouwd op het klassieke chassis/aandrijving concept van de Tatra 81. Dit concept had een centrale as-aandrijving in een gewicht dragende buis die via tandwiel en onafhankelijk opgehangen wielassen aandreef. Alle 60 bestelde T6500/111's werden afgeleverd in 1943. Hij werd toen al gebouwd met minimaal gebruik van schaarse grondstoffen. Toen ook plaatstaal schaars werd, werden de cabines gebouwd van houtplaat (einheitsaufbau genoemd).

In april 1944 werd het chassis van de 6500/111 aangepast. Hierbij ging laadvermogen naar 8,5 ton. Uiteindelijk zijn er 906 voertuigen aan Duitsland geleverd. Zij werden vooral in Wit-Rusland en Oekraïne ingezet maar gingen mee op terugtocht naar Duitsland.



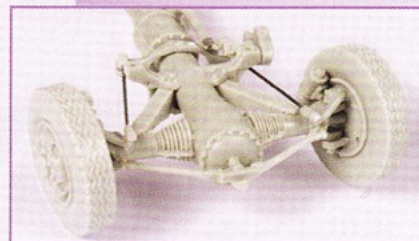
Tatra 6500/111 met de ronde stalen cabine



Tatra 8500/111 Einheitsaufbau model

Bij opening van de doos vinden we twee zakken met resin onderdelen, een etchplaat, een decal sheet en twee A4-tjes bouwtekening. De zeer gedetailleerde etching glimt je tegemoet en ik heb GEEN enkele luchtbel gevonden in de grijs gekleurde resin-onderdelen.

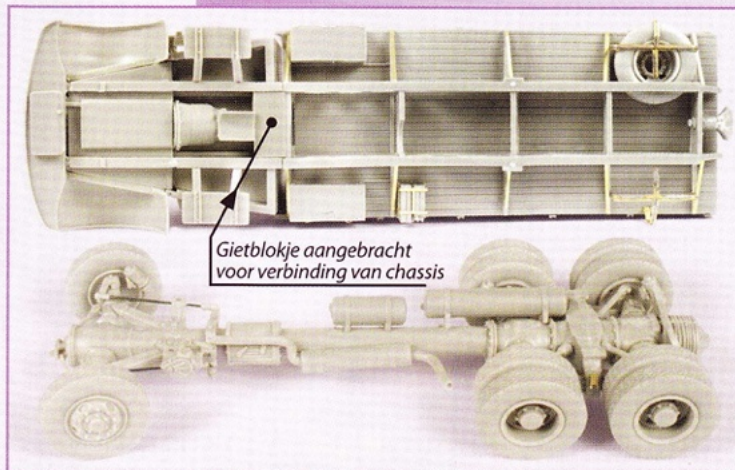
Het is raadzaam de bouwtekening eerst goed door te lezen voordat je aan de bouw begint. Niet dat de bouw bijzonder ingewikkeld is, maar vooral het chassis heeft wat extra aandacht nodig. Een onderdeel is snel verkeerd geplaatst. Ik adviseer de onderdelen, na verwijdering van de gietblokken, eerst op de werkplek uit te leggen, voordat ze verlijmd worden. Ik heb voor het chassis een twee componenten lijm gebruikt. Het voordeel hiervan is dat alle delen nog enigszins te richten zijn voordat de lijm hard is. Hierdoor kunnen de assen (en daarmee de wielen) uitgelijnd worden. Uiteindelijk wordt het een imposant stukje, waarvan gelukkig later nog aardig wat zichtbaar zal zijn.



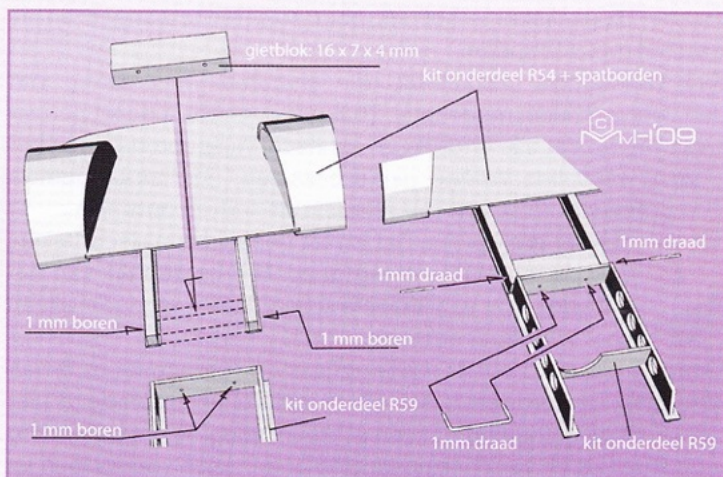
Het gedetailleerde chassis met de centrale aandrijfas



Let op dat de wielen schuin onder de vrachtwagen kunnen staan. Dat is min of meer het handelsmerk van Tatra. Pas bij belading komen ze recht te staan.



Gietblokje aangebracht voor verbinding van chassis

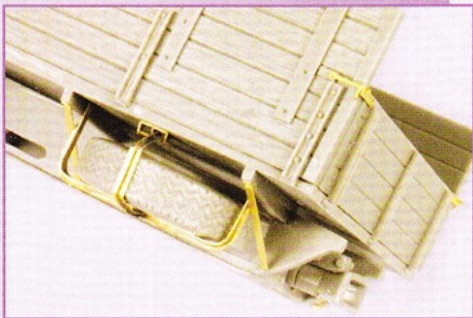


Om de motor weer te geven is een resin onderdeel gemaakt dat achter de voorgrille, in de motorkap wordt geplaatst. Het is handig dit al vast te schilderen, zodat de motorkap compleet aan het frame kan worden gemonteerd. Er zitten twee etchings met jaloezieën voorin de grille en één bovenop de motorkap. Met het verdraaien van deze jaloezieën kan het best worden gewacht tot na het verven. De draaipunten zijn namelijk vrij breekbaar.

Alle onderdelen passen goed en hebben maar weinig nabewerking nodig. Verdere bouw geeft daarom ook weinig problemen. Weinig, want er zit één echt probleem in de kit. Elke Tatra heeft een centrale as met daarop een tweede chassis.

Hauler heeft dit tweede chassis in twee delen gemaakt. Het ene deel zal de motorkap en cabine dragen, het andere de laadbak. Allemaal op zich geen probleem, maar de twee chassisdelen zijn NIET goed met elkaar te verbinden. Hier is wat extra werk nodig om een sterke verbinding te maken. Zie hiervoor bijgevoegde tekening. Zaag van een stukje overgebleven gietblok een blokje van 16 x 7 x 4. Boor 4 gaten door het frame in het blokje en steek hier stukken staaldraad in. De verkregen verbinding is hierdoor erg sterk geworden. Het grootste voordeel van deze stevige verbinding is dat het chassis en de bovenbouw nu gescheiden kunnen blijven en pas na schilderen samengevoegd kunnen worden.

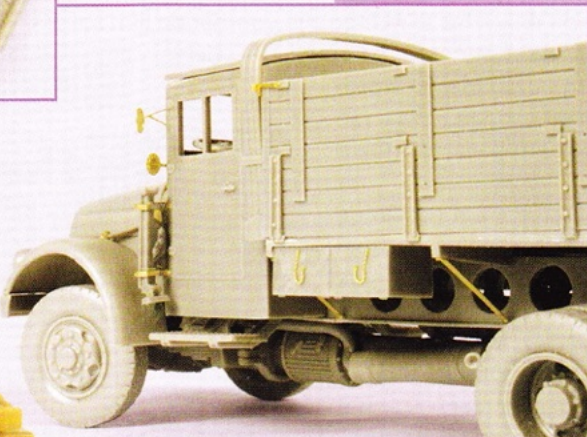




Er is een klein etchplaatje bijgevoegd. Een mooi setje waarin geen overbodige onderdelen zijn gestopt. Veel merken willen nog wel eens overdrijven met het aantal kleine onderdelen. Hier wordt bijna alles uiteindelijk op de kit gebruikt.



20mm Flak 38 Vierling:



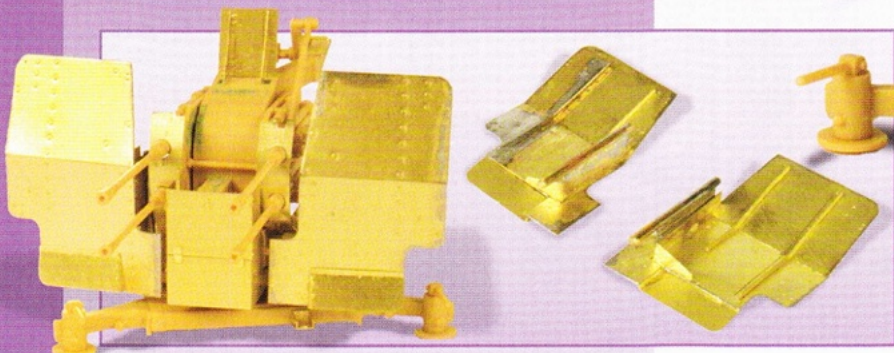
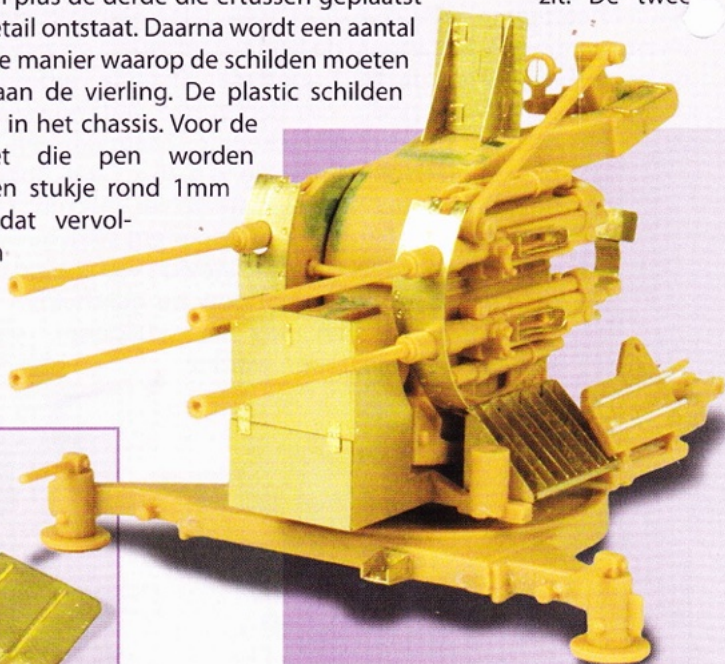
Zoals vaker kan ik me niet weerhouden een model naar eigen gelieve aan te passen. Ook nu wilde ik de truck niet standaard laten. Ik besloot er de Flak Vierling van Tamiya achter te hangen. Eerst was het idee om hem achter in de laadbak te zetten, maar dat zou teveel aanpassingen aan de laadbak nodig maken. Leuker (en makkelijker) is het om hem erachter te hangen en de laadbak te vullen met voorraden.

De Flak van Tamiya bestaat uit drie gietramen met aardig wat onderdelen voor zo'n klein modelletje. Zoals verwacht past de kit perfect en het valt me op dat alle uitdruk- en aanhechtingspunten buiten het zicht wegvallen. Vroeger heb ik eens een 1:35 Flak van Tamiya gebouwd en ik kan me niet aan de indruk onttrekken dat deze er erg op lijkt. Dat is niet bepaald een slecht teken. Ook die oude was al erg goed. Het hergebruik van het ontwerp naar een kleinere schaal heeft het model alleen maar schattiger gemaakt.

Hauler heeft inmiddels een uitgebreide productlijn voor (Tamiya's) 1:48 kits. Voor de vierling zijn er drie update setjes. Ik heb twee van deze sets aangeschaft: de basisset en de pantserschermen. De derde set is een set munitiekisten. Bijzonder is hier dat alle onderdelen van de etchsets zijn gebruikt. Alles past goed en de etchdelen zijn een echte toevoeging om de vierling te verbeteren. De basis set bevat munitierekken, delen voor de stoeltjes en verschillende kleine onderdelen voor wapen en aanhanger. De schildenset bestaat uit de twee grote schilden plus de derde die ertussen geplaatst zit. De twee schilden zijn tweedelig uitgevoerd zodat aan beide kanten detail ontstaat. Daarna wordt een aantal dwarsbalken geplaatst. Het enige probleem met deze set is de manier waarop de schilden moeten worden bevestigd aan de vierling. De plastic schilden steken met een pen in het chassis. Voor de etch-schilden moet die pen worden gemaakt. Ik heb een stukje rond 1mm messing gebruikt dat vervolgens aan de steunen van de schilden is gesoldeerd.



De plastic schilden steken met een pen in het chassis. Voor de etch-schilden moet die pen worden gemaakt. Ik heb een stukje rond 1mm messing gebruikt dat vervolgens aan de steunen van de schilden is gesoldeerd.



Schilderen.

De Tatra is het meest aan het Oostfront gebruikt en na 1943 betekent dit dat hij een zandkleur krijgt. Ook de vierling zal zandkleurig worden, alleen probeer ik hier net een andere tint te maken als op de truck.



De Truck:

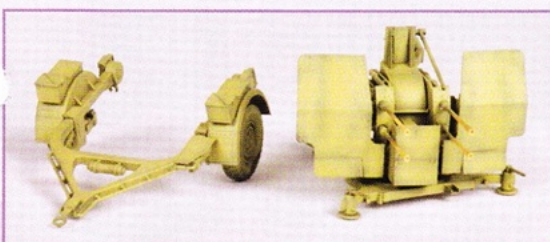
1) Die worden eerst donkerbruin gespoten (Revell matt 177).

Deze laag dient als primer én als pre-shading. **2)** Daarna volgen een paar dunne lagen Valeyo Model Air 28 (Sand Yellow), vermengd met wat 33 (Ocker), waarbij aan de opvolgende laag steeds iets meer Sand Yellow wordt toegevoegd. Hierdoor worden de lagen steeds iets lichter en ontstaat de

schaduwwerking. **3)** Eerst worden nu de wielen zwart (Revell 8) geschilderd. Dan volgt er een laag satin vernis. Als die goed is uitgehard wordt een wash met verdunde zwarte en bruine olieverf aangebracht. **4)** Nu is het tijd voor de details. In dit

geval zijn dat er niet erg veel. De koplampen en spiegel krijgen een zilverkleur (Model Master) en de decals worden opgeplakt. Daarna volgt een drybrush-sessie met een hele

lichte zandkleur (olieverf). **5)** Voor de allerlaatste stap volgt een mat vernis. Dan als allerlaatste breng ik een laag pigment poeder aan.



De vierling als stap 2 bij de vrachtwagen: Basis + shade



Dat doe ik het meest aan de onderrand van het voertuig. Immers wordt hij daar het smerigste. Ik heb daarvoor een

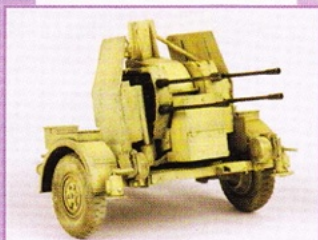
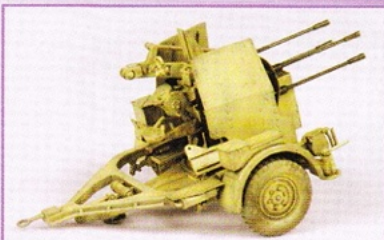
roodachtig bruin gebruikt. Ook heb ik nog pigment aangebracht in de

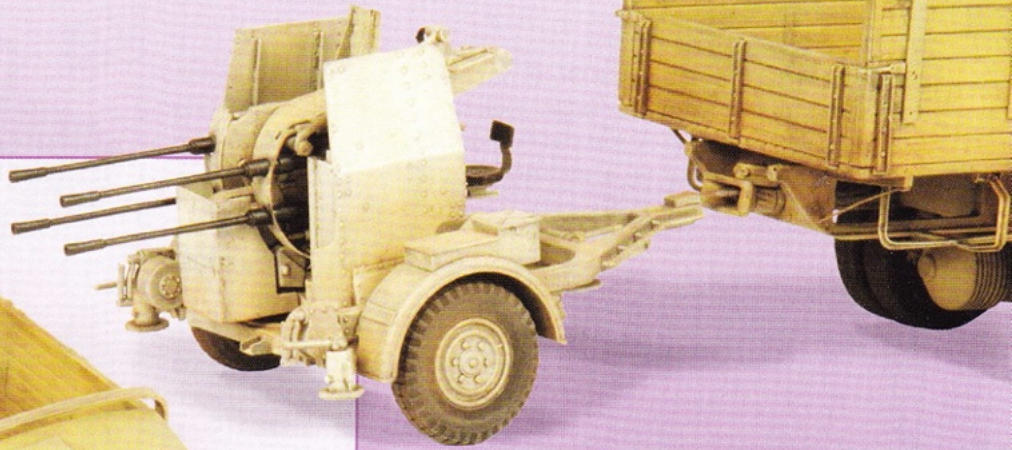
bodem van de laadbak en langs de binnenwanden.

De vierling:

In grote lijnen is de vierling op dezelfde manier geverfd als de vrachtwagen. Alleen werd bij stap **2)** de Ocker kleur vervangen door Sand (Vallejo Air 75). Hierdoor ontstaat een andere tint van dezelfde kleur.

Onder+links: de vierling na de wash. De wapens zijn hier al geschilderd (Humbrol Gun Metal Polish).





Toevoegingen.

Als laatste volgt dan het volladen van de grote laadbak. Zoals al gezegd bouw ik normaal alleen 1:35. Dat wil zeggen dat de meeste accessoires op voorraad ook 1:35 zijn. Toch kunnen best nog wat onderdelen overgenomen worden (vooral dekenrollen en wat kisten). Evengoed heb ik op het laatste moment nog een setje jerrycans en oliedrums aangeschaft. Hiermee is de laadbak vrij snel gevuld. Om te simuleren dat er meer

drums zijn dan er echt staan, ligt er een doek van loodfolie over de drums. Daarnaast heb ik een aantal balken toegevoegd die ik had gemaakt van balsa hout. Ook een van de reservewielen en twee stoeltjes van de vierling liggen in de laadbak.



Alles wordt geschilderd met de desbetreffende kleur. Ik boor daarvoor een gat in de bodem van de losse onderdelen en steek daar een tandenstoker in. Zo kun je de kleine delen beter vasthouden en te drogen zetten in een stuk piepschuim. Probeer in de basiskleuren te variëren en niet bijvoorbeeld elke kist dezelfde kleuren te gebruiken. Variatie brengt een interessante mix. Net als de voertuigen volgt er na de basiskleur een wash en een drybrush.





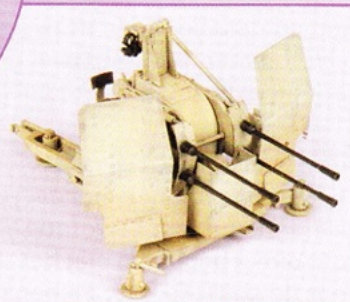
Conclusie

De Tatra is fantastisch. Het komt maar al te vaak voor dat je dure resin kits ziet met slechte gietingen en al veel slechtere bouwtekeningen. Vaak nemen we dit maar op de koop toe, maar eigenlijk laat Hauler hier zien dat het ook anders kan. Alles past, zonder gietranden en luchtbellens. Buiten het tweedelige chassis zijn er geen problemen en wordt het een mooi model van deze imposante Tatra vrachtwagen.

De Flak is een kit zoals we ze van Tamiya gewend zijn. Al is het dan een verkleinde versie van de 1:35 Flak, het is een mooi kitje. De twee toegevoegde etchsets van Hauler maken de Flak nog mooier. Vooral de twee pantserschermen zijn een uitstekende toevoeging.

Al met al ben ik eigenlijk wat erg uitgeschoten met deze en vervolgens heb je een Flak, twee etchsets en een set stapje te ver, maar het resultaat is helemaal te gek. Leuke

aanschaf. Je koopt een mooi kitje oliedrums gekocht. Eigenlijk een schaal, heerlijke kits en ik heb een paar heerlijke bouwavonden achter de rug. Wat wil je nog meer?



Gebruikte kits:

Hauler Tatra 8500/111 Einheitsfahrerhaus
Hauler Vierling Basic Eupdate Set
Hauler Vierling Shield Set
Tamiya 20mm Flak Vierling 38
Tamiya Jerry Can Set

HLS 48008
HLX 48243
HLX 48244
32554
32510



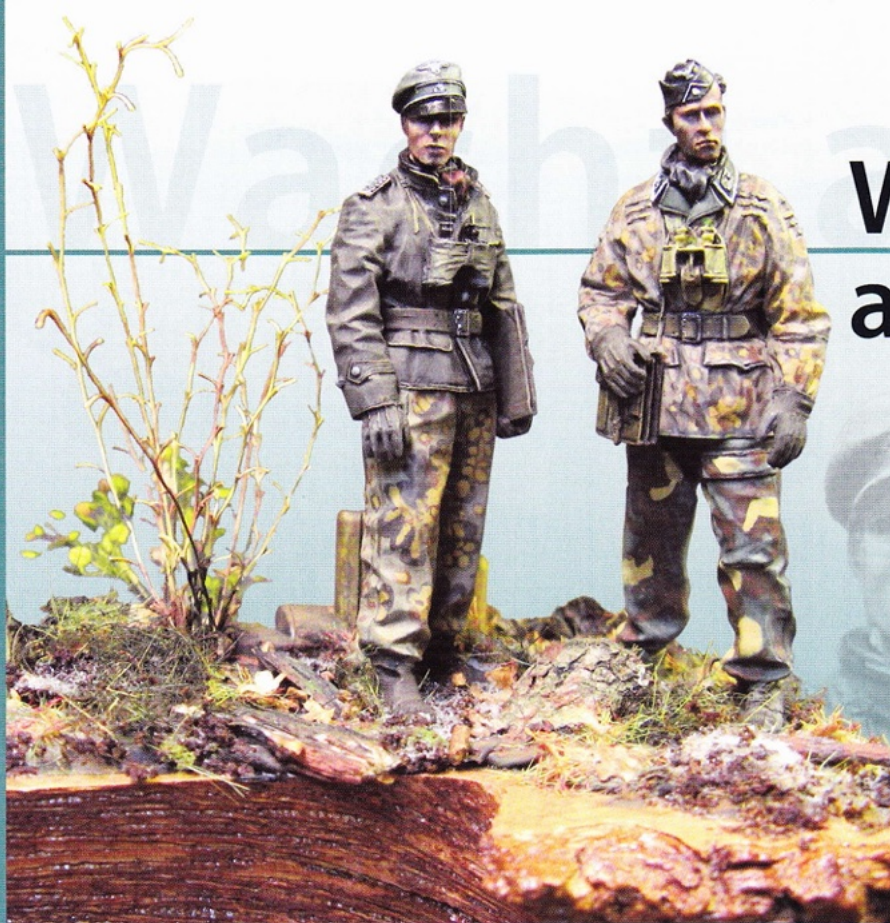
Met dank aan Marcel Zwarts en Hans-Jürgen Schultz.



Marcel von Hobe

Wacht am Rhein

1:35



In november 2008 werd ik vereerd met een uitnodiging voor het aanleveren van een artikel voor DE TANK nummer 200. Vanzelfsprekend heb ik deze uitnodiging in dank geaccepteerd. Hieronder volgt het verslag wat ik heb gemaakt van de totstandkoming van twee figuren in de schaal 1:35. Ik heb gekozen voor de figuren van Alpine van twee belangrijke Duitse militairen in de slag in de Ardennen in 1944. De eerste is de beroemde Joachim Peiper en de tweede zijn onderofficier Werner Poetschke.

De geschiedenis van de slag in de Ardennen hoef ik hier niet te vertellen. Daar zijn al boeken genoeg over geschreven. Wel kan worden genoemd dat Peiper deze slag extra bekend heeft gemaakt door zijn militaire resultaten, maar ook door de enorme misdragingen van zijn manschappen tegenover de Amerikanen in Malmedy en tegenover de bewoners van het plaatsje Stavelot. Een ieder zal hier zijn eigen gedachten over hebben.

Terug naar de opdracht. Zoals vermeld heb ik gekozen voor figuren van Alpine, die op dit moment door hun uitdrukking en detaillering in deze schaal als de beste in hun soort kunnen worden beschouwd. Ik weet dat Taesung Harms vaak commentaar krijgt over de houdingen waarin hij zijn figuren in display plaatst, maar juist deze houdingen maken het mogelijk dat je ze altijd in diorama's kan toepassen of, zoals ik heb gedaan, in een vignet kunt plaatsen.

Het begin

Laten we beginnen met de "step-by-step". Ik heb de figuren besteld bij Plastic Modelbouw van Jan Willem Mol, die de leverantie perfect verzorgde. De passing van de figuren is goed en je hoeft bijna geen gietresten te verwijderen. Je kunt direct beginnen met het samenstellen. Je moet wel een keuze maken uit twee hoofdjes per figuur. Ik heb gekozen voor de peakcap voor Peiper, juist omdat hij hiermee vaak op foto's te zien is. Dit geeft naar mijn mening nog meer uitdrukking aan de kwaliteit van het sculpten wat Harms heeft gedaan. In mijn beleving is de gelijkenis enorm. Zelfs zijn kinlijn is herkenbaar.

Voordat ik mijn beschrijving ga geven van mijn schilderwerk wil ik graag vermelden dat ik veel te danken heb aan een aantal meesters in het figuurschilderen. Ten eerste Gino Poppe. Door hem ben ik gefascineerd geraakt in de technieken, maar ook in de mogelijkheden van het figuurschilderen. Hij bracht me in contact van de Antwerpse Modelling Soldier Society (AMSS). Van deze vereniging ben ik lid geworden en daar heb ik van vele coaches dat geleerd wat ik in dit artikel zal beschrijven. Andere beroemde figuurschilders zijn voor mij Jaume Ortiz en Calvin Tan. De boekjes van Osprey Modelling met de titels Modelling Fallschirmjager Figures en Modelling Waffen-SS figures zijn in mijn beleving een must voor elke figuurschilder. Ik heb ze vaak gebruikt, ook bij de totstandkoming van deze figuren.





Na het samenstellen van de figuren worden ze eerste "geprimerd" met mat zwart van Tamiya, dat wordt aangebracht met een airbrush. De primer geeft een directe indruk van de opbouw van het figuur en ook is een goede ondergrond voor de acrylverven welke ik gebruik.

Het gezicht

Ik begin altijd met het gezicht. Hoewel elk lichaamsdeel belangrijk is trekt het gezicht altijd de eerste aandacht van de belangstellende. Pas daarna kijkt hij naar de overige delen. Voor het schilderen van mijn figuren gebruik ik bijna alleen maar Vallejo acrylverf. De techniek en gebruikte kleuren heb ik volledig van Jaume Ortiz overgenomen. Ik gebruik Brown Sand als basiskleur. Basic Skintone voor de highlights en Burnt Cadmium Red voor de shadows. In tegenstelling tot Jaume Ortiz werk ik niet met een

palletje waarin de verf steeds opnieuw moet worden aangemaakt, maar met een zogenaamd nat pallet. Dit bestaat uit een broodtrommeltje waarin een stuk schuimrubber ligt. Dit maak ik druipt nat en hier overheen leg ik een dubbel gevouwen keukentissue. Hier doe ik vervolgens de verf op, die door de natte ondergrond heel lang bruikbaar blijft.

Om de figuren tijdens het schilderen zo min mogelijk met mijn handen aan te hoeven raken plaats ik ze meestal op een flessendopje. Ik boor een 1 mm gaatje in de schoen van het figuur en in de dop. Daar gaat vervolgens een stukje van een paperclip in, waarna het figuur met een druppeltje secondelijm op de dop wordt vastgezet.

De verfkleuren breng ik als volgt aan: ik trek een lijn verf Brown Sand op de natte tissue. Ik spreid de verf uit met een oud penseel en dan breng ik druppels verf van de overige kleuren er omheen aan. Deze meng ik in laagjes in de basiskleur. Dit pallet is wekenlang bruikbaar in dezelfde kleursamenstelling. Tussen het schilderen door moet je natuurlijk wel het deksel van het trommeltje dicht doen.

De verf, welke ik met een penseel van Winsor en Newton type 000 en type 1 aanbreng, laat ik steeds in een droog tissue uitlopen. Maak korte penseelstreekjes in het tissue tot je voor je gevoel geen verfafgifte meer hebt. Pas dan breng je het penseel naar het figuur. Ik breng de kleuren aan in meerdere penseelstreken per keer. Acrylverf droogt snel. Door in heel dunne laagjes te werken en de diverse mengkleuren steeds door elkaar en over elkaar aan te brengen krijg je een effect dat vergelijkbaar is met blanding van olieverf. Acrylverf breng je dus over elkaar aan en meng je niet door elkaar. Ik werk van donker naar licht. Waarom? Weet ik niet. Het bevalt mij beter. Mijn ervaring is dat je een licht makkelijker herstelt dan een shadow. Bovendien werkt het mooier om de harde lijnen van een shadow door vele laagjes light te laten overgaan naar de lichte delen van het gezicht. Je brengt sneller het karakter van het gezicht tot uitdrukking.



Eventuele baardgroei laat ik ontstaan door het aanbrengen van mat zwart in de bestaande mengkleuren op het natte pallet. Opnieuw werk ik met dunne laagjes.

De lippen maak ik met Burnt Cadmium Red voor de onderlip en Burnt Umber voor de bovenlip. De onderlip laat ik nog wat meer tot uitdrukking komen door een zwarte lijn tussen de lippen aan te brengen. Ook door wat high lights op de onderlip aan te brengen krijg je meer uitdrukking. Ook laat ik door een sterke high light als lijn boven de bovenlip meer contrast ontstaan. Kijk eens in de gezichten van mensen om je heen. Ze hebben bijna altijd een heel lichte lijn boven hun lippen. Dit geldt ook voor de jukbeenderen en plooiën van de wangen in de overgang naar de neus. Als laatste een sterke high light op punt van de neus en voilà, het eerste gezicht is klaar. Vanzelfsprekend heb ik deze techniek ook gebruikt voor het figuur van Poetschke.



Kleding Peiper



Vervolgens is de kleding aan de beurt. Peiper draagt een leren winterjack van waarschijnlijk Italiaanse makelij. Veel Duitse tanksoldaten gebruikten deze kleding, die na de overgave van de Italianen in grote hoeveelheden beschikbaar kwam. Om het leren karakter tot uitdrukking te brengen heb ik de kleur Glossy Black gebruikt, ingemengd met Mahogany Brown. Dit was de basiskleur, de high lights zijn aangebracht door Khaki steeds meer in te mengen met de basiskleur.

In deze fase werk ik wel met een normaal pallet. Het is nu niet zo'n drama als de kleuren iets minder consistent zijn. De basiskleur breng ik in zijn geheel aan, maar voor de highlights en shadows verdeel ik de jas in delen. Deze worden steeds in zijn geheel afgewerkt voordat ik overstap naar een ander deel. De shadows bestaan uit puur Glossy Black en Mat Zwart.

De leren riem is uitgevoerd door Leather Brown in te mengen met Orange Brown. De randen worden aangezet met een beige kleur. Opnieuw de schaduw met Mat Zwart. Het koppel heb ik met Neutral Grey gedaan. Opnieuw hier geen enamel. Riemen wil ik soms wel eens met olieverf doen. Ik gebruik hiervoor dan Burnt Umber met inmenging van Oker Geel.

De das heb ik bewust met rood uitgevoerd om de wat matte kleurtonen te breken. Ik heb hiervoor Dark Red gebruikt. De lights met Salmon Red ingemengd en de shadows met Mat Zwart. Om lights in rode kleuren aan te brengen moet je geen wit gebruiken, maar liever geel of oranje. Voor shadows kun je ook heel goed bruine kleuren toepassen. De muts is gedaan in Field Grey en Dark Green. De klep is met Glossy Black geschilderd.

Dan de broek. Ik heb gekozen voor de oak leaf pattern. Ik vind dit patroon erg leuk om te schilderen. Ik heb hierbij veel gebruik gemaakt van het boekje van Calvin Tan, waarin schitterende SBS'en en ook kleurplaten staan die veel hulp bieden bij de kleurkeuzes. Het voelt bijna als plagiaat als ik de kleurpatronen hier beschrijf.

1) De basiskleur is samengesteld uit German Camouflage Beige, English Uniform en German Camo Black Brown. **2)** De "eilanden" worden aangebracht in German Camo Black Brown. Om de patronen te schilderen is het bestuderen van foto's van echte kledingstukken een must. Het zijn echte patronen. Op internet en in vele referentieboeken kun je vele voorbeelden aantreffen. **3+4)** De gele eilanden bestaan uit German Camo Orange Ocre en Orange Brown. **5)** Je moet ze verder uitlijnen met Flat Brown en Black Brown. Breng alles in dunne laagjes aan, zodat je het ontstaan van verflagen voorkomt.



Het geel heb ik extra aangezet met een klein beetje Basic Skintone. Je dient ook alle camouflage met highlights en shadows uit te voeren. Hiervoor meng ik German Camo Beige meer in met de basiskleuren. De shadows ontstaan door het inmengen van meer German Black Brown.

Vervolgens moeten op het figuur nog alle details worden geschilderd, zoals epauletten, de documentenmap, verrekijker, knopen, handschoenen, laarzen, etc. Geef al deze details net zoveel aandacht als alle andere onderdelen. Werk je ze slordig af, dan verknoeien ze al het andere werk.



Poetschke

Tot zover onze Joachim Peiper. Omdat ik bij hem al beschreven hoe je het gezicht en de kleding kunt schilderen laat ik deze bij Poetschke achterwege. Zijn jas is geschilderd in een oak leaf pattern met de herfstkleuren. Deze jacks waren dubbelzijdig uitgevoerd in een zomer- en winterkleur. De zomerkleur kwam in de randen terug als de herfstuitvoering werd gedragen. Daarom zie je aan de onderzijde en op de kraag de zomerkleuren terugkomen.

Poetschke draagt dit jack over een vest. Dit heb ik tot uitdrukking laten komen door de kraag in donker groen (German Dark Green) te schilderen. De highlights zijn geschilderd met Green Grey (886). Zijn rangkenmerken zijn geschilderd met mat zwart met witte kenmerken. De kraagrand werd bij de jassen vaak of in zilver of wit stiksel uitgevoerd. Ik heb gekozen voor een witte rand. De cap is geschilderd in German Grey. Shadows met mat zwart waarbij de lights en randen zijn geaccentueerd door het inmengen van grijstinten. De adelaar en het doodshoofd zijn aangezet met een basis van Ivory, de hogere

delen en randen zijn met een soort tribus met puur wit gedaan. Daarna liet ik nog een kleine wash met mat zwart inlopen om de diepere delen tot uitdrukking te brengen.

De broek heeft het bekende Italiaanse camopatroom. **1)** De basiskleur is geschilderd met drie kleuren groen: Reflective Green, German Dark Green en German Field Grey. Op de broek breng ik in de basiskleur ook al de high lights aan. **2)** Daarna volgt de gele kleur, bestaande uit: German Camo Orange Ocre, Tan Yellow en Dark Sand. Je schildert als het ware een soort "eilanden" over het groen. Het is verleidelijk dit met wat dik aangezette verf te doen, maar doe dat niet, want dan krijg je harde lijnen, een soort randen van verf. Breng de verf in dunne lagen aan. Er zijn wel vijf of zes lagen nodig om dekkend te werken. Opnieuw breng je direct de highlights en shadows aan. De shadows ontstaan door het inmengen van English Uniform in de basiskleur. **3)** De bruine vlakken ontstaan door het mengen van German Camo Black Brown en Flat Brown in de verhouding 1:1.



detail
kaartenmap





Op referentiefoto's is duidelijk zichtbaar dat het bruin sterker in de patronen aanwezig was dan het geel. Het lijkt een soort constante, wat wilde tekening te hebben, waarin gele eilanden zijn aangebracht. 4) Als de bruine randen klaar zijn geef ik ze wat meer accent door ze met een heel fijne lijn van Black Brown te omlijnen.

Nadat de patronen zijn gezet breng ik nog meer accenten aan met German Beige (zeer dun) als lights en Field Drab als shadows. De stiksels worden ingelijnd met German Camo Black Brown en als contrast breng ik een Basis Skintone direct naast de inlijning aan. Hierdoor komen zakken etc. beter tot uitdrukking. Laat camouflagepatronen niet doorlopen in de zakken, maar onderbreek het patroon. De zakken waren er immers op gestikt en dus van andere delen stof. Dit geldt ook voor voor- en achterpanden van broeken en jassen. Om de kleurtonen wat meer in elkaar te laten overlopen heb ik twee washes aangebracht van Chocolate Brown.

De verrekijker heb ik uitgevoerd met diverse kleuren geel, hoofdzakelijk Yellow Ocre en Orange Ocre. Veel washes met bruin en German Beige geven het effect van langer gebruik van de verrekijker. De randen zijn ingelijnd met mat zwart en German Black Brown.



Ten slotte

De figuren zijn nu klaar en kunnen dus op de ondergrond worden geplaatst. Dit is een houten blokje wat ik gekocht heb bij Sparta Modelbouw, de Duitse leverancier die ik heb leren kennen via AMSS. De ondergrond is opgebouwd uit putti welke ik met mat zwart heb ingekleurd. Na het aanbrengen van diverse grassoorten en takjes heb ik nog wat blaadjes op de takken aangebracht. Ze zijn afkomstig uit de tuin en wel van een berkenboom. Het zijn de zaden welke in de herfst vallen. Omdat de figuren in december 1944 zijn geplaatst heb ik ook vorst tot uitdrukking laten komen door sneeuwresten te strooien en met verdunde houtlijm vast te zetten.

Tot zover mijn bijdrage aan deze aflevering van DE TANK. Ik hoop dat de lezers enthousiast worden over het figuurschilderen, want het is werkelijk heel leuk om te doen. En dat plezier gun ik iedereen!

Rob Linssen



Feliciteert "DE TANK" met haar 200e uitgave!
Graag vier ik dit mee met wederom een speciale actie voor
onze trouwe TWENOT leden !

Bij elke bestelling van:
€ 50,00 of meer **5% korting**.

€ 100,00 of meer **10% korting**, en geen verzendkosten.*

€ 150,00 of meer **15% korting**, en geen verzendkosten.*

€ 200,00 of meer **20% korting**, en geen verzendkosten.*

Dit op mijn gehele assortiment !

Voorwaarden: Alleen voor geregistreerde TWENOT leden, *geen verzendkosten geldt alleen voor Nederland. Kies als betaalwijze "prijsopgave per e-mail" en geef bij je bestelling aan dat je TWENOT lid bent. Actie loopt t/m zondag **15 November 2009**.

Een greep uit het nieuwe assortiment:

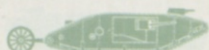
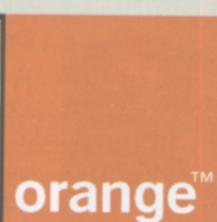


Bastion 35 – Eureka – Echelon Fine Details
Evolution Miniatures – Pro Art Models
Orange Hobby – Alexander Figures – Andrea
Hussar



Verwachte nieuwe merken bij Military Models:

Atak Zimmerit – Skif – Great Wall Hobby – Gunze Verf – Barrel Depot – Excel Tools
Evergreen – Military In Detail – SP Design



door: Alex van de Wetering

Morris Commercial PU 4x2



1:35

De 8cwt, Morris Commercial PU is een voertuigen uit de Tweede Wereldoorlog. piepklein achterbakje, was zijn rol al vrij deel van zijn taken overgenomen door de PU's die de Britten in Duinkerken moesten ondergaan in het zand van Noord-Afrika. Vanuit modelbouw oogpunt is het echter een boeiend wagentje, met veel dioramamogelijkheden. Echter, tot op heden heeft nog geen modelbouwfabrikant zich gewaagd aan een 1/35 modelletje van de PU. Het hierna volgende artikel beschrijft de bouw van een Scratchbuilt exemplaar van de kleine Morris.

wat vreemde eend in de lijn van Britse militaire Met zijn bolle wieltjes, ietwat te grote neus en een vroeg in de oorlog uitgespeeld en werd het grootste 15cwt klasse. Wat ook niet hielp waren de grote aantallen achterlaten in 1940 en de slijtageslag die de overblijvers

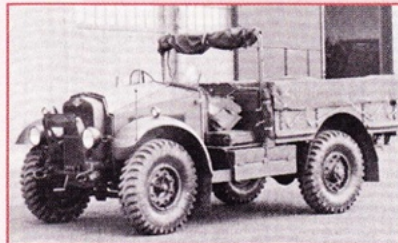
Geschiedenis

Reeds in de jaren '30 was Morris in belangrijke mate betrokken bij het bouwen van voertuigen voor het "War Department". In feite was Morris-Commercial één van de eerste fabrikanten van militaire voertuigen die een modulair systeem toepaste. Halverwege de jaren '30 verschenen de 8cwt PU 4x2, 15cwt CS8 4x2 en de 30cwt CDSW 6x4 die belangrijke componenten als assen, motor, versnellingsbak, spatborden, neus en wielen deelden. Daarnaast waren er talloze verschillende laadbakken beschikbaar om zodoende voor iedere taak een eigen voertuig te creëren. De Morris PU werd geleverd als GS, General Service, en als FFW, Fitted For Wireless. Naar schatting werden er in de periode van 1936 tot 1941 zo'n 11.500 PU 4x2's gebouwd. Ongeveer de helft daarvan was een FFW, uitgerust met een "9" set of een "11" radioset in de achterbak, waar tussen alle accu's om de radio's van de nodige "sap" te voorzien nog net ruimte was voor twee of drie man.

De British Expeditionary Force (BEF) maakte gretig gebruik van diverse trucks uit het Morris programma en foto's laten dan ook vele Morris trucks in actie zien in België en Noord-Frankrijk in 1940. De Blitzkrieg veranderde echter de zaak. Er vonden

korte maar hevige gevechten plaats tussen de terugtrekkende Britten en Fransen aan de ene en de snel oprukkende Duitsers aan de andere kant. Uiteindelijk resulteerde dit in de terugtrekking van een groot deel van de Britse troepen via Cherbourg, Le Havre en de bekendste, Duinkerken.

Naast veel slachtoffers bij, was er ook een gigantisch verlies aan materieel; naar schatting werden er zo'n 40.000 voertuigen achtergelaten. Daaronder veel van de wagens uit de 8cwt klasse. Zij werden gedumpt op het strand van Duinkerken of gingen verloren in gevechten.



De Morris Commercial 15cwt CS8 (L) en de 30cwt CDSW (R)



foto: Keith Brooker



foto: Keith Brooker

Zo komt het dat vrij vroeg in de oorlog al een belangrijk deel van de 8cwt klasse was verdwenen, niet alleen Morris PU's, maar ook Humber Snipes, Humber FWD's en Ford WOC's. Het resterende deel werd ingezet bij de strijd in Noord-Afrika, maar al snel bleek dat het draagvermogen en het formaat toch niet helemaal aan de eisen voldeden. Langzaam werden dan ook veel van de 8cwt's vervangen door de wat forsere 15cwt trucks. De 8cwt's werden doorgeschoven naar eenheden die zich niet in de frontlijn bevonden en veel (ver)sleten hun laatste dagen als lesauto's voor toekomstige chauffeurs. Naast de 4x2 Morris PU is er ook nog een 4x4 versie gebouwd, in een kleine serie van zo'n 1.000 stuks, maar ook die bleven over het algemeen achter op de natte Britse eilanden. Ook de Canadese trucks in de 8cwt klasse, die in uitvoerig en uiterlijk erg veel op hun Britse zusters leken, volgden vrij snel het Britse voorbeeld.

Het frappante is echter dat de Duitsers de 8cwt's misschien nog wel het langst hebben doorgebruikt. De haastige terugtrekking uit Duinkerken zorgde ervoor dat er weinig tijd was om de achtergelaten voertuigen te saboteren om gebruik door de Duitsers te voorkomen. Veelal werden voertuigen gewoon een sloot ingereden of in brand gestoken. Anderen werden alleen ontdaan van ontsteking, banden werden lek gestoken of het brandstof- en koelsysteem werden "bewerkt". De Duitsers maakten dan ook duizenden voertuigen buit in de dagen na "Duinkerken". Omdat het onklaar maken vrij ongeorganiseerd was gebeurd, konden veel voertuigen met minimale handelingen weer in gebruik worden genomen. Sommige PU's werden ongewijzigd ingezet, terwijl anderen een Kübelwagen opbouw kregen. De afgelopen jaren zijn op Ebay veel foto's verschenen van dit soort trucks "under new management" en dan zie je dat de Duitsers voor werkelijk al het buitgemaakt materiaal een plek wisten te vinden.

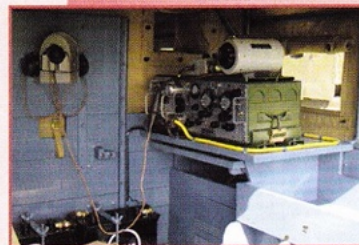
Het model

Een model van een Morris Commercial PU in 1/35 is er voor zover ik weet nog steeds niet. Enkele resin fabrikanten hebben zich wel gewaagd aan andere modellen uit de "range" van Morris trucks zonder aangedreven vooras. Zo had je een Morris CS8 en een CDSW van Lead Sled models. Later kwam Scale-Line eveneens met een CDSW en een CS8 Water bowser. Recent voegde Plusmodels zich bij dit rijtje en het gaat na een CDSW breakdown en een CDSW Bofors tractor ook met de 15cwt klasse aan de gang. Echter de PU lijkt tussen al de productielijntjes door te glippen.



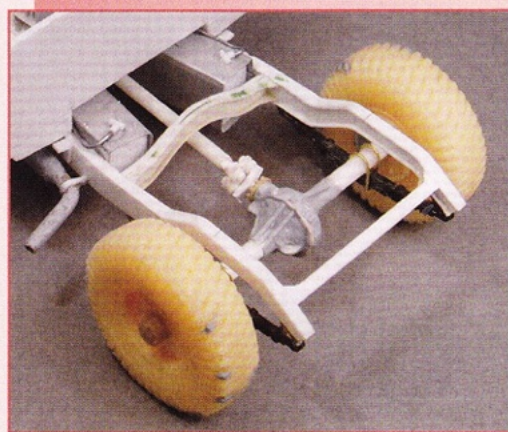
Jaren geleden had ik al eens een CS8 Morris en een C4 Wireless truck vanuit scratch gebouwd, maar voor de PU had ik destijds te weinig informatie. Op het eerste gezicht lijkt de hele voorzijde van het wagentje gelijk aan die van zijn grotere broers, maar als je goed gaat kijken zijn er talloze verschillen. De CS8 heeft

bijvoorbeeld een dashboardvakje voor de stoel van de bestuurder, terwijl de PU daar netjes ruimte heeft voor de voeten van de bestuurder. Het voorraam is misschien nog wel het grootste verschil. Hadden de CS8's in het begin nog de kleine vliegersruitjes, de PU had een volledig voor-raam. Ook de spatborden waren bij de PU een slagje kleiner. Toch was ik destijds al wel met de bouw van een chassis begonnen. Het REME museum stuurde een tekening van het chassis uit het technisch handboek en na het omzetten naar 1/35 was dit mooie basis. Wielen leende ik van Monty's Humber van Airfix, mooie Dunlops in de juiste maat, 9.00x13. Verder dan dat kwam het echter niet. Gebrek aan informatie. Op dat moment was ik ook nog in de veronderstelling dat er op de wereld geen enkele gerestaureerde of ongerestaureerde PU meer was overgebleven. Echter, inmiddels ben ik wat wijzer geworden. In Engeland zijn er nog enkele PU's, net als in Frankrijk en er is er één in Australië. Het enthousiasme kwam pas weer echt naar boven, toen ik op een recent bezoek aan de herdenkingen van D-day, samen met Bert Lindeboom en Marcel von Hobe, oog in oog stond met een prachtig gerestaureerde Morris PU in RAF blauw. Tot op dat moment wist ik nog niet zeker wat voor model ik zou bouwen voor DE TANK 200, maar toen was de keuze snel gemaakt. Na een leuk gesprek met de Franse eigenaar was ik een hoop informatie en een serie foto's rijker. Vanuit Australië kreeg ik gedetailleerde tekeningen van de achterbak en foto's van de cabine, chassis etc.



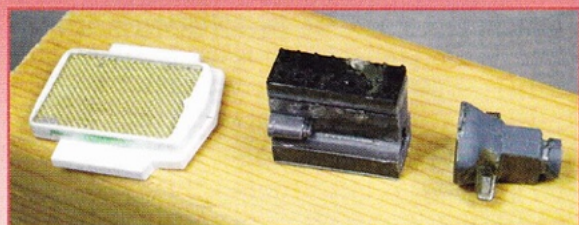
Chassis

De doos met het reeds gebouwde chassis werd weer opgezocht en gewapend met de nieuwe informatie werd de bouw weer opgestart. Ik was toch niet zo tevreden over het "massieve" chassis en de wat simpele achteras die ik destijds had gebouwd en dus begon ik met het demonteren van het chassis. De chassisbalken werden platter gemaakt en tot holle u-profielen gevormd, de achteras werd vrijwel geheel opnieuw gebouwd en ook de wielen kregen een evaluatie te verduren. Alhoewel de wielen van Monty's Humber aan de zijkant erg mooi van detail zijn, laat het profiel veel te wensen over. Even overwoog ik de wielen van de 6 pondeur van Italeri te gebruiken, maar toen ik ontdekte dat het banaantjesprofiel de verkeerde kant op draaide, besloot ik toch maar nieuwe wielen te maken op basis van de Airfix Humber wielen.



Nieuwe wielen

Het wiel werd in de boormachine gezet en met een mes werd een laagje van de buitenkant afgehaald, om de diameter wat te verkleinen. Aangezien ik sinds een jaar eigenaar ben van een echte Canadase



De basisonderdelen voor het motorblok

Chevrolet 8cwt had ik een origineel Dunlop 9.00x13 wiel als voorbeeld. Van plastic card werden "balkjes" op de band geplakt, wat de basis moest worden voor het profiel. Het wiel werd wederom ingespannen in de boormachine en nu werd met een zaagje een sleuf in het centrum van de band gezaagd. Dit sleufje werd opgevuld met plastic plaat, waardoor in feite het centrum van het profiel was gevormd. Nu werd het profiel met veel geduld en met een mesje bewerkt tot het bekende bananenpatroon van de Dunlop track grip. Siliconenrubber en resin werden maar weer

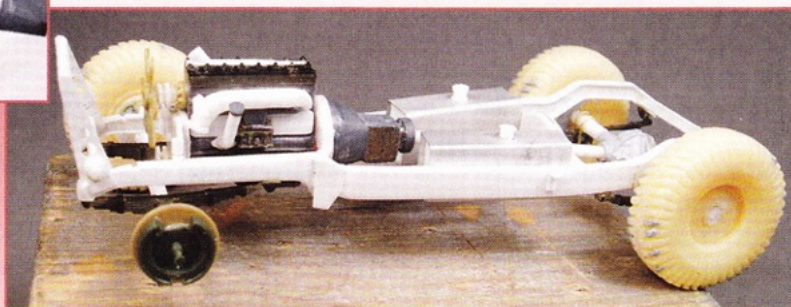
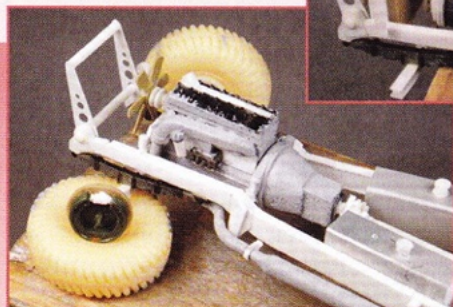
eens tevoorschijn gehaald om het wiel te kopiëren, omdat ik al nachtmerries kreeg bij de gedachte nog 4 wielen te moeten maken. Ik besloot naast de benodigde wielen meteen ook een aantal stoeltjes te kopiëren die ik al eens voor een ander project had gemaakt.

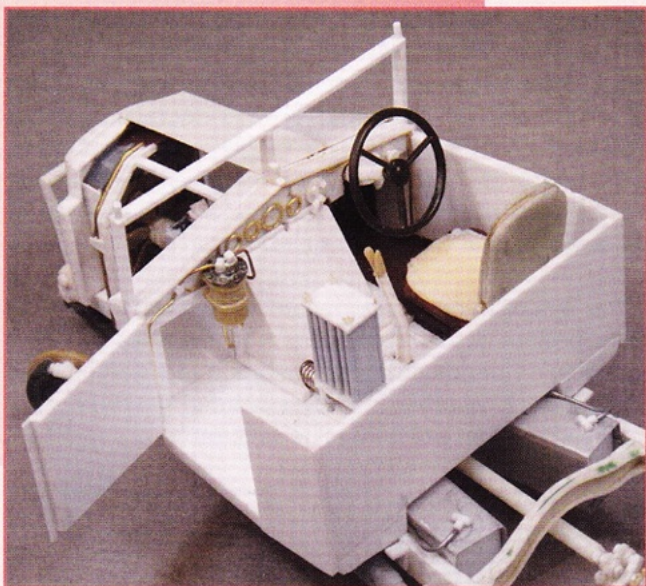


Motor

Na een paar avonden stond er een "rollend" chassis op de werktafel, waarna de bouw van de cabine kon beginnen. Omdat ik gepland had mijn model uit te dossen als achtergelaten exemplaar in Duinkerken, wilde ik eveneens een motortje in het beestje bouwen, zodat de motorkap open kon staan. Ik had destijds van het REME museum een aantal technisch tekeningen van de motor gekregen, dus het werd tijd de

scrapbox tevoorschijn te halen. Even later had ik een verzameling motoronderdelen op mijn bureau liggen, in verschillende schalen en van verschillende fabrikanten. Uiteindelijk gebruikte ik een 1/48 Maybach motor als basis, gekoppeld aan een 1/48 White cilinderkop. De versnellingsbak werd geleverd door een 1/35 Opel Blitz en de fan door een Tamiya Quad. Alhoewel deze delen enigszins bewerkt worden om ze gemaakt en voorzien gemaakt, omgedraaid, gietstructuur van de Surfacer van Gunze





De opbouw

Informatie voor de cabine kwam wederom uit Australië. Toch fijn als iemand aan de andere kant van de wereld even naar zijn garage wil lopen om wat maten te nemen! De cabine zat uiteindelijk redelijk snel in elkaar; een goede voorraad Evergreen plaat en profiel helpt daar uiteraard bij. De Morris PU werd in werkelijkheid voor een groot deel gebouwd uit hout, staalplaat en stalen profielen. Hout werd dan ook nagebootst door plasticplaat te voorzien van een stel lichte krassen met een mesje en een algehele behandeling met grof schuurpapier. Tijdens de bouw zie je daar niet zoveel van, maar een wash zal de nerven straks naar boven halen. Balsahout zou je hier ook voor kunnen gebruiken, maar persoonlijk probeer ik altijd zoveel mogelijk van polystyreen te maken, zodat je lekker met je eigen lijm verder kunt werken.

De grille werd gemaakt door eerst de contour uit te snijden in 0,75mm plastic plaat en daar vervolgens met een dun laagje secondenlijm een stuk messinggaas op te plakken.

Ik gebruik al jaren Bison Stain Remover om te lijmen en dat gebruik ik tevens als verdunner voor de secondenlijm. In de praktijk betekent dat, dat je klodders secondenlijm kunt laten wegvloeien door er wat Stain remover op te druppelen, mits je snel bent uiteraard. Een stripje 0,25 mm plastic plaat werd rondom de grille geplakt en uiteindelijk werd de "deksel" op dit pakketje gezet in de vorm van de sierlijke voorzijde van de grille in 0,5mm plastic plaat.

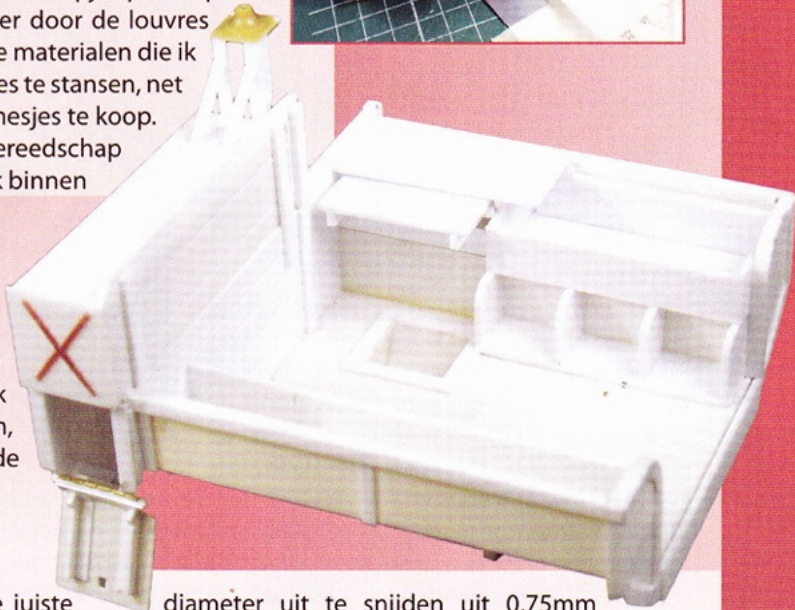
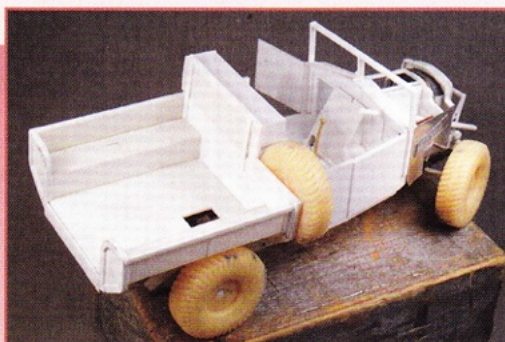
Een belangrijke klus bleek echter de motorkap met zijn louvres. Enkele jaren terug had ik me er bij de andere Morris projecten snel vanaf gemaakt door stripjes plastic profiel op de zijkant van de motorkap te plakken. Nu wilde ik echter door de louvres heen kunnen kijken. Na wat experimenteren met verschillende materialen die ik schuin probeerde in te snijden, besloot ik te proberen de louvres te stansen, net als bij de echte Morris. De lokale dumphantel had pedicure-mesjes te koop. Na wat slijpwerk in de garage, had ik hiervan mijn slaggereedschap gemaakt. Na wat proefjes met een hamer op de snijmat, had ik binnen korte tijd de motorkleppen klaar liggen.

De achterbak was een redelijk straightforward ding om te bouwen. Het meeste werk ging in feite nog zitten in het ontcijferen van de tekeningen en het omrekenen naar 1/35. De tekeningen waren namelijk bedoeld om in 1:1 een nieuwe bak te maken voor een Morris, Humber of Ford. Aangezien ik de FFW wilde bouwen, vereiste dat ook een antenne steun, opslag voor accu's, een uitsnede in de bodem voor de radiomachinist en alle bijbehorende kastjes met schuifafel.

Spatborden

De spatborden heb ik gemaakt door eerst cirkels met de juiste diameter uit te snijden uit 0,75mm plaat. Recent kwam ik bij een opruimactie mijn oude vier-op-een-rij muntjes tegen en die besloot ik te gebruiken als afstandhouders voor twee cirkels; zo kreeg ik een solide mal. In feite vormen de twee cirkels de zijwanden van de spatborden. 0,5mm plaat werd gebruikt om stroken te snijden, die net iets breder waren dan de geplande spatborden. Oprollen en een tijd in heet kraanwater zetten zorgt ervoor dat het plastic al een ronde vorm krijgt. Met flink wat lijm plakte ik een strook 0,5 op de cirkels en vlak daarna een tweede laag daaroverheen.

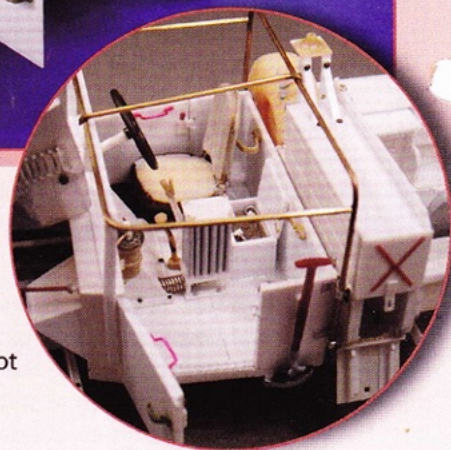
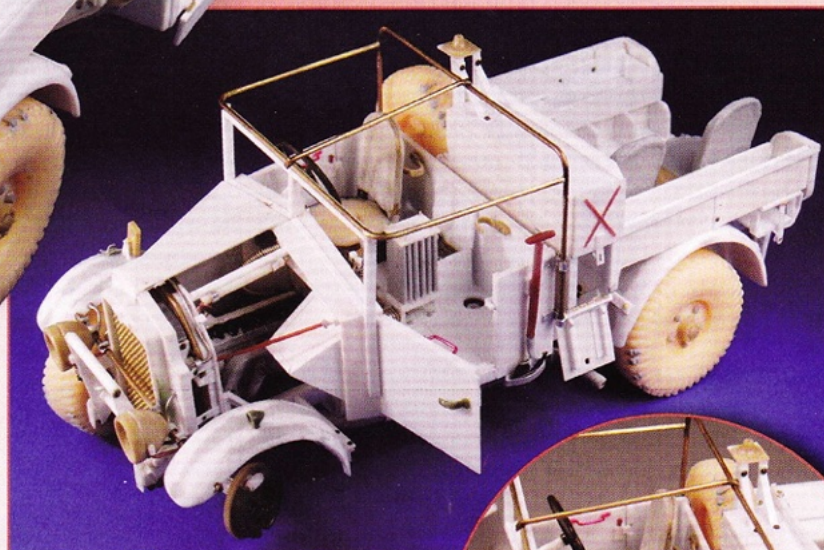
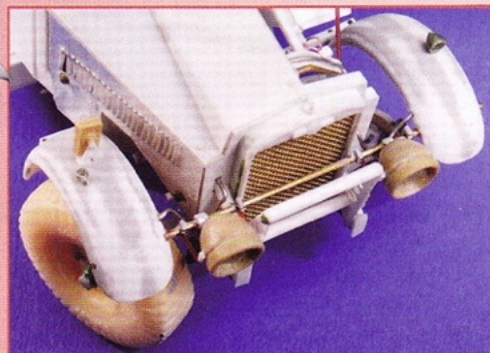
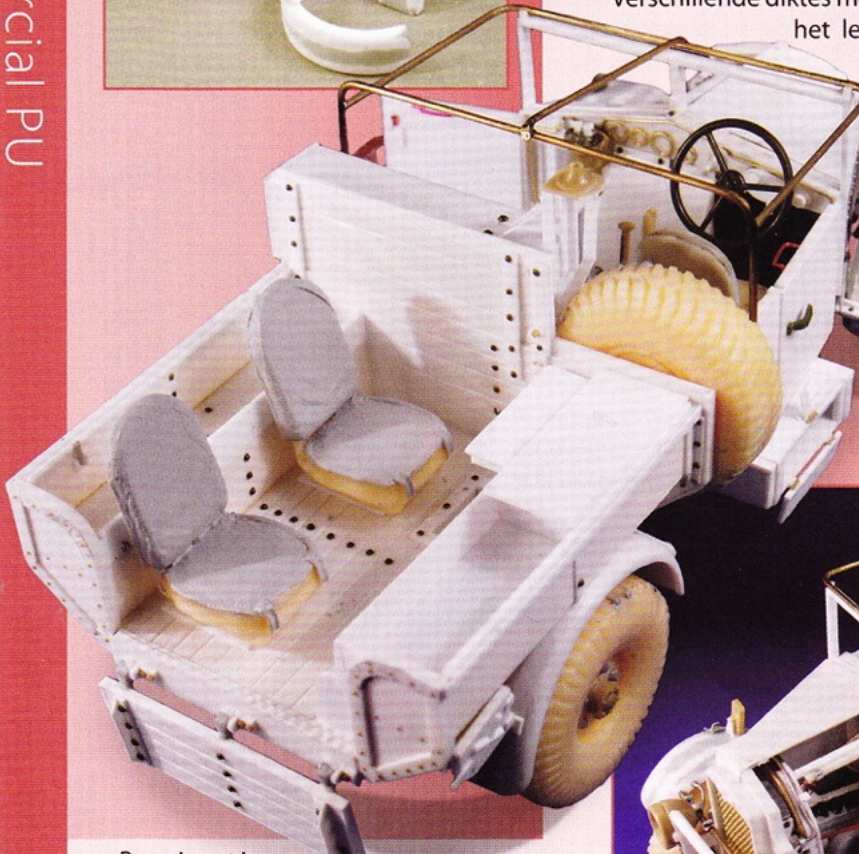
Ik gebruik meerdere lagen om een spatbord op te bouwen omdat het onderling verband tussen de lagen en de lijm ervoor zorgt dat de vorm behouden blijft. Uiteindelijk gebruikte ik voor de achterspatborden



twee lagen en voor de voorspatborden drie lagen, aangezien de voorspatborden boller zijn en dus meer schuurwerk vereisen, want dat is de volgende stap. Met verschillende nagelvijlen en fijn schuurpapier werden de spatborden aan de hand van fotowerk van een origineel exemplaar in vorm gebracht. Naderhand werden de spatborden behandeld met een laagje Mr. Surfacer om de laatste oneffenheden weg te werken. De spatborden loshalen van de muntjes is wat tricky, maar als je het centrum van de cirkels hebt laten zitten, kan je dezelfde snijpasser weer gebruiken om de spatborden voorzichtig los te snijden. Als je het probleem hebt dat de snijpasser "wegloopt" bij het snijden probeer dan eens de andere kant op te draaien en zodoende met de achterkant van het mesje te krassen i.p.v. te snijden.



Aangezien ik nog niet zeker wist of ik voor de dashboardklokken wet transfers of dry decals zou gebruiken, besloot ik het dashboard nog even los te laten. Verschillende diktes messing en looddraad werden gebruikt voor de klokjes en het leidingwerk, waarbij de klokjes werden gevormd door draad rondom een penseel te wikkelen.

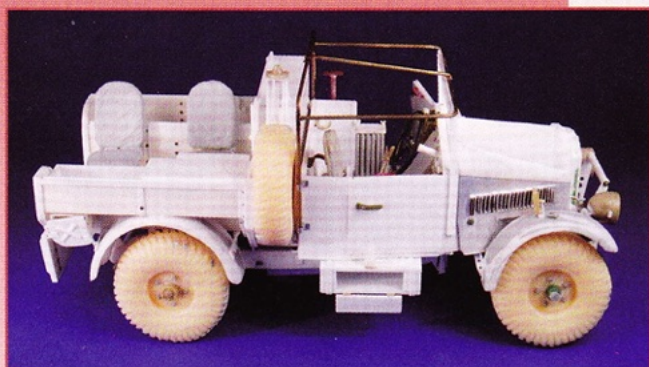


Prominent in het interieur van vroege Morris trucks is het staande filter. De bouw hiervan was uiteindelijk redelijk makkelijk door gebruik te maken van Evergreen profiel (rond en balk), resin vleugelmoertjes en een de snaar van een basgitaar als slang. Mr. Surfacer kwam wederom tevoorschijn om de structuur van het filter na te bootsen. Ruitjes werden gesneden uit verpakkingsmateriaal en bewerkt met een mesje om een gebarst raam te maken. Destijds werd ook al gebruikt gemaakt van gelaagd glas, wat werd gesimuleerd door zowel de voorzijde als achterzijde met een mesje te voorzien van krassen.

De laatste klussen waren vooral overall details aanbrengen, van klinknagels, kistjes, tot aan doorgesneden slangen en leidingwerk.

Welke kleuren?

Het is altijd moeilijk om de juiste kleur te kiezen. Vroeger gebruikte ik gewoon Humbrol 155 Olive Drab en gaf ik het model de uiteindelijke tint door het variëren in washes en kleuren voor het drybrushen. Recent ben ik me echter wat meer gaan bezig houden met de "juiste" kleuren door de boeken van Mike Starmer door te nemen. Alhoewel hierin duidelijke Humbrol/Revell mengverhoudingen te vinden zijn voor de verschillende Britse en Canadese kleurschema's, ligt het probleem eigenlijk in de technieken die we



tegenwoordig gebruiken bij het afwerken van een model. Door washes e.d. wordt een model meestal donkerder en zal de kleur dus weer afwijken van de samples van Mike Starmer. Uiteindelijk besloot ik wat huidkleur door de gemengde verf heen te mixen, zodat de "tint" vrij aardig blijft, terwijl de kleur wat lichter wordt.

Het model werd eerst gespoten in de donkere groene kleur van de camouflage. Moeilijk bereikbare plaatsen had ik tijdens de bouw al voorzien van een donker verfje, in dit geval een bruintint. Als volgende stap werden de camouflagebanen afgeplakt met Kip tape en wat maskol. Nu werd de lichtere kleur gespoten, soms wat meer dekkend dan op andere plaatsen om zodoende wat variatie te creëren. Omdat ik toch iets te enthousiast was en te dekkend had gespoten, werd nog wat meer huidkleur bijgemengd om wat lichtere plekken te spuiten. De losse cabine en wielen waren bij de bouw erg lastig, maar nu plukte ik daar de vruchten van, omdat de motorruimte zo ook goed gespoten kon worden.

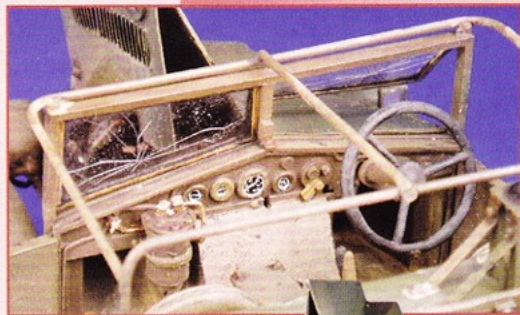
Decals was een taai klus. Ik ben meer thuis in de voertuigen en registraties in de periode '44 - '45. Uiteindelijk kreeg ik weer hulp uit de hoek van 1:1 voertuigverzamelaars en besloot ik de Morris uit te dossen in de registratie van 4th Royal Northumberland Fusiliers, onderdeel van de 50th Division, die in 1940 in felle gevechten verwickeld waren is geweest rondom Arras. Decals kwamen van de Tamiya Universal carrier, aangevuld met dashboard klokken van een GMC en aanvullende dry decals van Archer en Verlinden.

De eerste stap na het spuiten waren lokale washes met Van Dijck bruin en Burnt Sienna. Stof werd nagebootst door Revell 75 en Humbrol 72, verdund met White spirit, op te brengen. Daarna een paar chippings om het houtwerk te benadrukken, alsmede kleine beschadigingen aan het staalwerk dat veel in contact komt met schoenen, takken, etc.

En nu staat hij kant en klaar op de plank te pronken. Hij zal daar overigens niet lang staan, want hij gaat onderdeel worden van een klein Duinkerken diorama, waarbij het

ontbreken van het voorwiel en de remtrommel en de ietwat schuin opengeklapte luiken een geheel zullen vormen met achtergelaten uitrusting.

Het bouwen van deze Morris was een verdraaid leuk project. Ik bedank Mike Kelly (Aus), Ron Pier (UK), Rich Payne (B) en Keith Brooker (UK) voor hun zeer gewaardeerde hulp.



De PU met in de achtergrond de eerder gebouwde CS8 en C4

Alex van de Wetering



Regio Zuid-Oost

Tweehonderd keer DE TANK in de brievenbus. Dat is een compliment waard aan de redactie. Ik spreek uit ervaring als ik zeg dat het niet meevalt om iedere keer weer voor een goed gevuld blad te zorgen. Een snelle rekensom leert ons dat het blad al meer dan 33 jaar bestaat. De volgende lustrumviering komt al weer in zicht! Deze 200^e TANK is bovendien ook nog in kleur uitgevoerd en verdient absoluut een plekje in de (hobby)boekenkast.

Op 18 oktober is het alweer Scale Model Challenge 2009 en wij zijn er klaar voor. Na een lange voorbereiding staat er een programma waarmee je dag ongetwijfeld te snel voorbij zal gaan. 53 internationale handelaren, 20 clubs, een foto-expositie over Eindhoven rond de bevrijding in 1944, 1/1 voertuigen, re-enactors en demotafels voor wargamers, waaronder Flames of War. Phil Stutcinkas geeft demonstraties en er is een lezing in de collegezaal door Marijn van Gils. Voor de figurenliefhebbers is er dit jaar extra veel te genieten, want we hebben ook nog Marion en Alan Ball uit Zwitserland te gast met demo's en een lezing. Als klap op de vuurpijl hebben we uiteraard ook weer het inmiddels legendarische Oud Hollandsch Modelvliegtuigwerpen. Wie neemt er dit jaar de Golden Willy mee naar huis?

Kortom, een boordevol programma op 18 oktober. En vergeet het niet, de wedstrijd is de kers op de SMC-taart. Veel internationale deelnemers, een internationale topjury, in de meest populaire categorieën kun je op diverse niveaus inschrijven en er is een massa prijzen te verdienen.

SCALE MODEL CHALLENGE 2009

International show for Military Vehicles
Military Diorama's and Figure Painters

Eindhoven, Sunday 18th October



Venue: De Eindhovense School Von Flotowlaan 1
5653 AD Eindhoven - The Netherlands. Show opens at 10.00 a.m.
gratis toegang - free admission - Eintritt frei - entrée gratuite

www.scalemodelfactory.nl

Dax Magic Webshop

Dax Magic levert alles van Vallejo en MIG tegen scherpe prijzen:

- Vallejo Model Color
- Vallejo Model Air
- Vallejo Game Color
- Vallejo Panzer Aces
- Vallejo Train Colors
- MIG pigmenten
- MIG washes & filters
- MIG 502 Abteilung olievert
- MIG DVD's
- en nog diverse andere producten van Vallejo en MIG



Ook zijn wij regelmatig aanwezig op diverse beuren in Nederland, België en Duitsland

Dax Magic
H.I. Ambacht
Nederland

webshop: www.vallejo.nl
E-mail : sales@vallejo.nl



VALLEJO.NL



MIGPRODUCTIONS.NL

Met onze bouwavonden zijn we naar een nieuwe locatie gegaan. Voortaan bouwen wij elke 2e en 4e dinsdag van de maand vanaf 19:30 uur in Activiteitscentrum Jagershoef, Lohengrinlaan 1, 5625 EK Eindhoven.

Alle informatie over bovenstaande zaken en meer, vind je op www.scalemodelfactory.nl

Robert Crombeecke

Regio Noord-West

Op 10 oktober a.s. organiseert regio Noord-West een bezoek aan het privé museum van Paul Visser in het Noord-Hollandse Winkel.

Het betreft hier een particuliere verzameling van militaire uniformen, gebruiksartikelen, persoonlijke bezittingen, voertuigen, e.d. uit de periode 1939 - 1945.

De verzameling omvat diverse voertuigen en items van Canadese, Amerikaanse, Britse, Nederlandse en Duitse militairen in oorlogstijd, ondergebracht in een aantal diorama's met een 17 tal poppen en veel documenten die een beeld geven van de oorlogsjaren. Er is een doorlopende fotopresentatie en documentaire films uit deze periode in diverse thema's.

We zijn welkom vanaf 13.30 uur op het adres [REDACTED] (achterzijde) in Winkel (NH). Er is slechts één voorwaarde: van te voren een berichtje naar Jan van Veen ([REDACTED]) of [REDACTED]. Dit vanwege de logistiek.



KNIL officier

van rond 1900



Van Heutz en zijn manschappen overzien de slag



*Luitenant J. Dorré
Hij verbond zich als jonge officier voor 5 jaar aan het leger in Indië*

Begin dit jaar kreeg ik van de redactie de vraag of ik voor de 200^e uitgave van DE TANK een artikel wilde maken en aangezien ik me de laatste tijd bezighoud met het maken van scratchfiguren lag het voor de hand dat het artikel daar over zou gaan.

Het figuur van mijn keuze is een luitenant van het KNIL (Koninklijk Nederlandsch-Indisch Leger) tijdens de veldtocht in Samalanga in 1901, aan de noordkust van Atjeh tijdens de Atjeh-oorlog. Hier werd de bergvesting Batoe Ilic bestormd door de troepen van generaal van Heutz. Het was in de Atjeh-oorlog een belangrijke vesting, die tot 3 februari 1901 onneembaar was. Ook was het een belangrijk geestelijk centrum en werden er guerrillastrijders geworven.

In 1880 kwam Samalanga in verzet tegen het Nederlandse gouvernement. Op 30 juni 1880 werd een detachement onder tweede luitenant H.J. Berghuis van Woortman onverwachts overvallen. De militaire bevelhebber, generaal-majoor Karel van der Heijden, zag zich nu gedwongen er een expeditie heen te sturen onder bevel van majoor W.A. Schmilau, die op 14 juli op de rede van Samalanga aankwam. De aanval op de versterking Batoe Iliq, bij de kampong Aramameh, kostte de troepen 5 doden en 54 gewonden. Van der Heijden ging zelf ook naar Samalanga en trachtte Potjoet Maligoi, de vijandelijke aanvoerder, tot ontruiming van Batoe Iliq te bewegen. Toen dit niet lukte gingen de troepen opnieuw tot de aanval over, maar die werd weer afgeslagen. Deze keer waren de verliezen 19 doden en 56 gewonden. Van der Heijden zag toen af van verdere pogingen om de vijandelijke sterkte te veroveren; het werd aan de artillerie overgelaten deze zoveel mogelijk te vernielen. Door dit geschutvuur werd de vijand uit zijn stelling verdreven en in een vergadering van de hoofden van Samalanga en enkele van het weerspannige Djanka Boeja wist de generaal de zaak in zoverre in der minne te schikken, dat verder militair machtsvertoon achterwege kon blijven. Op 10 augustus 1880 waren de troepen weer terug in Kota Radja.

Tot 1901 bleef Batoe Iliq een van de felste verzetshaarden. In dat jaar leidde generaal Joannes Benedictus van Heutz een nieuwe expeditie naar Samalanga. Nadat hij enkele leiders van het verzet had verslagen, richtte hij zich op Batoe Iliq. Op 1 en 2 februari werden de vijandelijke stellingen op Batoe Ilik en Asan Koembang door de marine en het geschut van het Neder-



De aanval op het fort Batoe Iliq in 1901, door Jan Hoyneck van Papendrecht

landse bivak te Nangroë onder vuur genomen. Nadat de aanval op deze manier was ingeleid, veroverden de troepen vier versterkingen, waarna de resterende vijandelijke positie, die hardnekkig werd verdedigd, door infanterie, marechaussee en een landingsdivisie werd bestormd. Binnen de versterking ontstond een verwoed gevecht van man tegen man. De vijand liet een vat buskruit springen, waardoor luitenant Verschuur en negen minderen ernstige brandwonden opliepen. Met het stormenderhand genomen Batoe Ilik vielen enkele vuurmonden in handen van de troepen, die een verlies leden van 5 doden en 29 gewonden

Het figuur is geïnspireerd op de officieren die achter Van Heutz staan. Aan de hand van dit figuur zal ik de stappen en materialen bespreken die je kunt gebruiken voor het sculpten van een figuur of bij een conversie.



Refentie

Ik ben erg geïnteresseerd in Nederland, haar koloniale oorlogen van voor WOII en de mannen die er in gevochten hebben. Referentiemateriaal hierover is echter niet altijd makkelijk te vinden. Internet is dan vaak mijn eerste bron. Gelukkig zijn er een paar mooie sites over het KNIL. Hier staan dan ook weer tips over boeken en andere referenties, zodat je op een gegeven moment toch wel veel materiaal kunt vergaren. Zodra ik voldoende materiaal gevonden heb maak ik een paar schetsen en aantekeningen van het uniform, snit, kleur, details etc. Maar ook dingen zoals haardracht. Ook maak ik vaak een klein schetsje van het grondwerk dat ik er bij wil maken.

Basismateriaal

Ik gebruik voor de basis van een figuur de torso en bekken van Helo Miniatures. Deze zijn van resin en makkelijk te boren en te bewerken. Als basis voor armen en benen neem ik koperdraad of het ijzerdraad van de Ikea (waar je schilderijlijsten mee kunt ophangen)

Ik heb inmiddels een redelijke voorraad hoofdjes, handjes en voetjes aangelegd. Zo heb je altijd een ruime keus om het figuur zo te maken zoals je het hebben wilt. De Hornet hoofdjes zijn vrij bekend en ook erg goed. Daarnaast heb ik o.a. hoofdjes van Warriors, Verlinden en Tank. Mijn voorkeur gaat uit naar 'kale' hoofdjes, zodat je zelf door haren, baardgroei en hoofddeksels karakter kunt aanbrengen. Handjes zijn er in resin en plastic. O.a. Historex, Hornet, Verlinden en Warriors hebben ze in hun assortiment. Ik gebruik ook de plastic handjes uit de Dragon Gen2 sets. Voor schoenen gebruik ik vaak als basis schoenen die ik van plastic figuren heb afgeknipt of die los in de Gen2 sets zitten. Die zijn prima te bewerken. Daarnaast heb ik resin basisschoenen die je zelf verder moet detailleren. Historex heeft blote voeten in zijn assortiment.

Gereedschap

Mijn gereedschap om te sculpten is simpel. Een goed scherp mes en twee zgn. Clay shapers, een platte en een met een punt. Hier breng ik de putty mee aan en ik maak er vaak het begin van de plooiën mee. Verder gebruik ik twee dunne naalden voor het fijne werk.

Putty's

Het zijn allen 2-componenten putty's die ik voor het sculpten van mijn figuren gebruik. Elke putty heeft zijn voor- en nadelen. Het gaat erom wat het best bij jouw manier van werken past en waar je het voor wilt gebruiken.

Duro heeft een groene kleur en is erg elastisch, het is heel geschikt voor fijn detailwerk. Het wordt veel gebruikt in de Wargames wereld; men maakt er daar volledige figuren van.

ProCreate heeft praktisch dezelfde eigenschappen als Duro, maar heeft een grijze kleur. Voor kleding geef ik de voorkeur aan ProCreate. Duro heeft een 'geheugen' en ProCreate niet. Plooiwerk e.d. gaat dus makkelijker, het zakt bijvoorbeeld veel minder snel uit.

MagicSculpt gebruik ik nu eigenlijk alleen maar voor de opbouw van het lichaam en het herstellen van foutjes bij het maken van bijvoorbeeld de kleding. Voordeel is dat het heel gemakkelijk is te 'blenden' en verder te bewerken (kerven, schuren).

AB putty wordt knetterhard. Ik gebruik het voor grondwerk en ook wel voor de eerste versteviging van figuren. Je kunt het prima mixen met Duro en het is dan uitermate geschikt voor het sculpten van kleding.



De basis

Ik begin altijd met het in elkaar zetten van het draadfiguur. Ik boor gaatjes in de torso, het bekken, hoofdje, handen en voeten. Daar bevestig ik met secondenlijm het koperdraad in en knip het vervolgens op maat. Daarna buig ik het figuur tot ik tevreden ben met zijn pose. Vervolgens verstevig ik het draadfiguur met MagicSculp of AB putty en breng, zodra dat gedroogd is, met MS de eerste lichaamsmassa aan. Ik doe dit meestal in twee sessies. Ik breng het zo precies mogelijk aan, maar ik ontkom meestal niet aan wat kerf- en schraapwerk om het lichaam de goede vorm te geven. MS is hiervoor uitermate geschikt.



Kleding

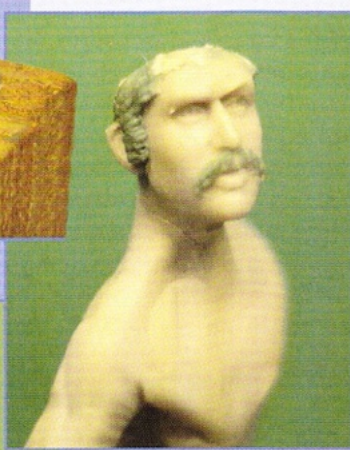
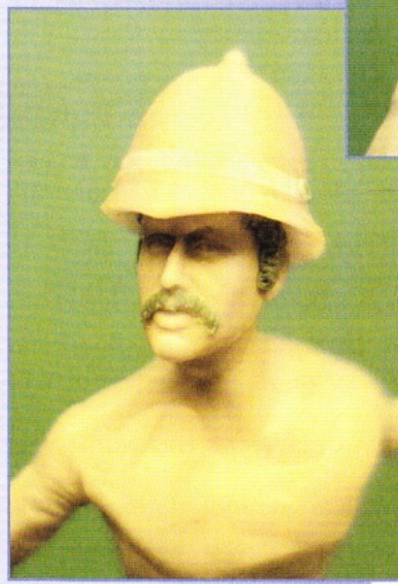
Ik begin vaak van onder af, dus bij de schoenen. Daarna doe ik de broek en dan pas de bovenkleding. Maar het is maar net hoe de kledinglagen zijn opgebouwd, dit vraagt dus enige planning. Het handigst is om gewoon van binnenuit te werken. Eerst is de broek aan de beurt, dit is vrij veel werk. De broek is in het echt van vrij dunne stof gemaakt en plooit snel. Het vormen van de broek kost dus vrij veel tijd. Gemiddeld een uur per been, zeg maar. Dit is ook ongeveer de bewerkingstijd van de putty.

De haren en de snor op het hoofdje van het figuur zijn aangebracht met Duro. Belangrijk bij het maken van figuren is altijd het verkrijgen van de 'look' uit de desbetreffende periode. Ik heb voor dit figuur veel foto's bekeken en daar was praktisch geen enkele officier zonder snor bij.

De schoenen van plastic heb ik eerst iets bijgewerkt met Duro zodat de beenkappen er goed overheen vallen. De beenkappen heb ik aangebracht met ProCreate, op vorm gesneden en de plooiën en de overlap aangebracht. Om later de knopen goed te kunnen plaatsen prik ik op de plek waar die moeten komen kleine gaatjes. De knopen maak ik van gedroogde Duro en de Punch en Die en daarna breng ik ze aan met houtlijm. Vervolgens lijm ik een dun strookje loodfolie aan de bovenzijde van de beenkappen ter simulatie van het riempje wat daar hoort te zitten.

Inmiddels heb ik dan ook de riem op maat gesneden en aangebracht toen de putty zo goed als droog was. De jas doe ik in drie delen: de voor- en achterkant, dan de mouwen. Eerst laat ik elk onderdeel uitharden. Zo voorkom je dat je met je vingers in de nog zachte putty zit van een net afgewerkt stuk. De kraag is van loodfolie en met secondenlijm bevestigd.

De helm heb ik niet zelf gemaakt. Het origineel is van een figuur van een Engelse politieagent van het merk Wee Friends. De helm die hij draagt is ook erg geschikt voor het model helm dat destijds in Nederlands-Indië werd gedragen.



Het originele hoofdje heb ik eruit geboord, vervolgens van de helm een malletje van rubber gemaakt en daarna een kopie van de helm in resin gegoten. Deze moest nog wel weer worden uitgeboord en een beetje worden aangepast zodat hij goed op het hoofdje zou passen. Vervolgens heb ik een riempje van tape aangebracht.

De klewang is een bijgewerkte Historex sabel met een handvat van Duro. Hij is aangebracht nadat het schilderwerk aan het figuur voltooid was. De hand is zwaar bewerkt om de klewang stevig vast te houden. De holster voor de revolver is een bewerkt Airfix plastic holster, met een nieuwe flap van loodfolie.



Schilderwerk

Ik schilder met Humbrol. Na een tijdje met acryl te hebben gewerkt ben ik hier weer bij terug. Het werkt voor mij prettiger qua blenden en bewerkingstijd. Mijn penselen zijn van het merk Winsor & Newton. Ze zijn wel wat duurder maar gegarandeerd topkwaliteit. Ik gebruik voornamelijk de kortharige 000 en 00 penselen.

Grondwerk

De sokkel is van Jade Bases. Het grondwerk heeft een basis van AB putty. Vervolgens heb ik verdunde houtlijm aangebracht en bestrooid met ruw zand en gedroogd gras. Het figuurtje duw ik dan met zijn voeten in de nog natte basis om de plek te bepalen waar hij komt de staan en om hem wat in de grond te verzinken. Daarna alvast een bruine kleur gearbrushed als basis. Als alles droog is breng ik de vegetatie aan met natuurlijke materialen, treinstrooisel, fijn en ruw zand, graspollen van Grey Funnel Line en fixeer dat met pure en verdunde houtlijm. Zorg ervoor dat je de sokkel goed aflakt zodat die schoon blijft. Daarna heb ik alles geschilderd met humbrol en acryl.



Links: de sokkel voor schildering
Rechts: het figuur in de basiskleuren

Robert Jan de Wit



E100

“the tank that never was....”



1:35

Landen zijn altijd bezig met hun krijgsmacht zo, dat is nu zo en dat zal altijd wel zo blijven. De daarvan en dit artikel gaat over een van die nieuwe wapens. Tijdens WO2 werd door alle strijdende partijen achter de schermen voortdurend gewerkt aan nieuwe wapens en wapensystemen en dit leidde tot de meest fantastische en vaak onmogelijk te realiseren ontwerpen. Enkele van die schijnbaar onmogelijke ontwerpen werden echter toch wel uitgewerkt in prototypes en het onderwerp van dit artikel is er daar een van.

In 1941 werd het voor de Duitse legerleiding duidelijk dat de op dat moment beschikbare tanks toch wel hun tekortkomingen hadden en dat leidde ertoe dat professor Kniepkampf opdracht kreeg een ontwerp te maken voor een nieuwe serie tanks die vanaf 1946 alle bestaande types moest vervangen. Hij begon in mei 1942 met wat werd aangeduid als de “E-serie” pantservoertuigen (“E” staat voor “Einheit”) en in april 1943 was hij zover gevorderd dat het project definitief werd goedgekeurd.



De E-serie omvatte voertuigen in verschillende gewichtsklassen:

- E5: een vijf ton pantservoertuig voor verbindingen, verkenning of troepentransport
- E10: een lichte tankjager, wapendrager of troepentransportvoertuig
- E25: een middelzware tankjager, verkenningstank of zware wapendrager
- E50: de 50 tot 60 ton zware opvolger voor de Panther tank
- E75: de 75 tot 80 ton zware opvolger voor de Tiger tank
- E100: een 140 ton superzware tank

Bij de uitwerking van deze ontwerpen was een aantal bedrijven betrokken, te weten Adler, Argus, Auto-Union, Weserhutte en Klockner-Humboldt-Deutz. Elk van deze bedrijven kreeg een type toegewezen; Adler kreeg de E100 en bouwde op het proefterrein en ontwikkelingscentrum van Henschel, in het plaatsje Haustenbeck in de buurt van Kassel, het eerste prototype. Het zou een reusachtig voertuig worden (afmetingen van de romp 8,5 x 3,2 x 1,65 meter).

De E100 romp zoals die in 1945 bij Henschel op het terrein werd gevonden



Aan de zijwanden waren losse pantser elementen bevestigd, die bij transport van de tank konden worden verwijderd. Het front- en zijpantser was 200 mm dik, waarbij het zijpantser door de losse elementen met nog eens 75 mm werd aangevuld. De E100 zou dezelfde toren krijgen als de Maus, met daarin een 150 mm of een 175 mm kanon als hoofdbewapening. De rupsbanden waren 1,02 meter breed. Evenals de Maus zou ook de E100 over grotere afstanden uitsluitend op een spoorwagon kunnen worden verplaatst.

Toen het Amerikaanse 9e Leger het Henschel ontwikkelingcentrum in mei 1945 veroverde, vond het daar naast de romp van de E100 ook andere interessante zaken zoals een Jagdtiger met een 12,8 cm kanon en het "Cricket" onderstel voor een gemechaniseerd 17 cm kanon. De E100 romp werd na verloop van tijd overgebracht naar Engeland en kwam uiteindelijk terecht in Bovington. Hij is helaas niet bewaard, maar op een gegeven moment verkocht aan een schroothandelaar in South-Hampton.

Het model

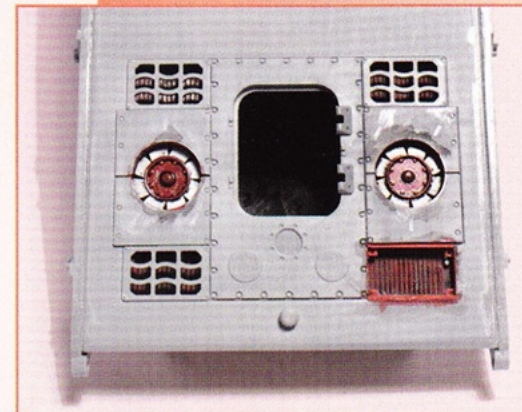
Toen Trumpeter de E10 en E25 "paper panzers" uitgebracht werd de interesse van de modelbouwers in deze experimentele tanks gewekt. Toen ik deze beide gebouwd had wilde ik meer... en besloot Dragons oude E100 te bouwen. Toen ik ook nog een alternatieve toren van Cammett aangeboden kreeg wist ik het zeker: "dat gaat 'm worden". De toren van Cammett ziet er stukken beter uit dan de originele (Maus) toren. Eigenlijk is het ontwerp ook veel logischer, het is een simpele, en daardoor makkelijk door de platgebombardeerde industrie van het laat-oorlogse Duitsland te vervaardigen toren. Hij staat in Panzer Tracts 6-3 beschreven als een voorstel van Krupp, gedateerd in 1944. De Cammett toren wijkt van dat ontwerp af, de pistoolpoorten in de toren waren geen deel van het originele ontwerp.

Het plan was dus geboren, maar hoe ging ik het vormgeven? Op het moment van plannen had ik net Panzerwrecks deel 7 gekocht en na het zien van een serie foto's werd het duidelijk. Het ging een achtergelaten E100 worden, "short tracked" en gesaboteerd door zijn bemanning en vervolgens uitvoerig onderzocht en geplunderd door de Russen. Uiteraard heeft deze tank het slagveld nooit gehaald... een groot pluspunt van dit soort modellen; je kunt jezelf helemaal laten gaan, zonder dat je door de boutentellers op de vingers wordt getikt!

Het onderstel

Toen ik alles binnen had maakte ik een voorzichtig begin. Het eerste was het verwijderen van alle ongewilde details en het vullen van overbodige gaatjes.

Omdat ik bij de spullen van Cammett ook een set erg mooie radiatoren kreeg, heb ik een van de roosters op het motordek uitgezaagd, zodat dit extra detail ook tot zijn recht kwam. Langzaam maar zeker begon ik weer details aan te brengen, waarbij ik het Panzer Tracts boek als gids gebruikte. Hierin staan goede foto's van een gedeeltelijk gebouwd chassis wat aan het einde van de oorlog in een Duitse fabriek gevonden is. Omdat ik een van de aandrijfwielen van het loopwerk wilde verwijderen, moest ik een manier verzinnen om dit deel weer te geven. Ik vond een foto van een Jagdtiger in een fabriek, en besloot daar mijn aandrijflijn op te baseren. Met plastic buis en boutkoppen (gemaakt met een punch & die set) heb ik iets gemaakt wat er op lijkt. Wellicht niet helemaal correct, maar voor mij goed genoeg. Het aandrijfwiel, wat wel gebruikt ging worden, werd verder gedetailleerd met Mr. Surfacer 500. Hierbij gebruikte ik de prima foto's van het echte wiel die in kregen ook een paar extra details, een paar boutkoppen maken ook hier al



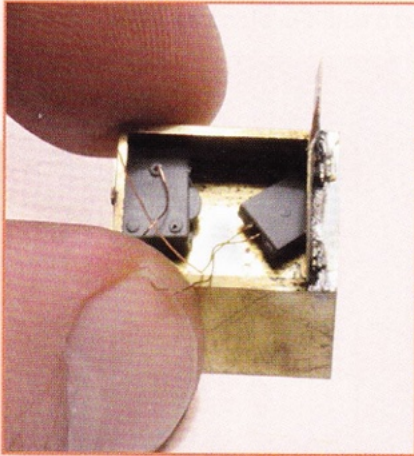
boutkoppen en kreeg een gietstructuur van het Panzer Tracts boek staan. De spanwielen een heel verschil met het onderdeel dat zo uit de doos van Dragon komt.

De rest van het onderstel werd recht uit de doos gebouwd, inclusief de tracks. Die zijn heel goed, zeker als je de leeftijd van de kit in ogenschouw neemt. Het was even wat extra fröbelen om de tracks aan de kant zonder aandrijf-wiel sluitend te krijgen, maar doordat het spanwiel verstelbaar is krijg je dit uiteindelijk wel voor elkaar. Ik heb de tracks aan de andere kant niet gesloten. Die lijken nu te zijn los gemaakt om het gevaarte weg te kunnen slepen. De wielen en tracks zijn verlijmd maar demontabel gelaten zodat je het geheel zo van het model kunt pakken om het schilderen te vergemakkelijken.

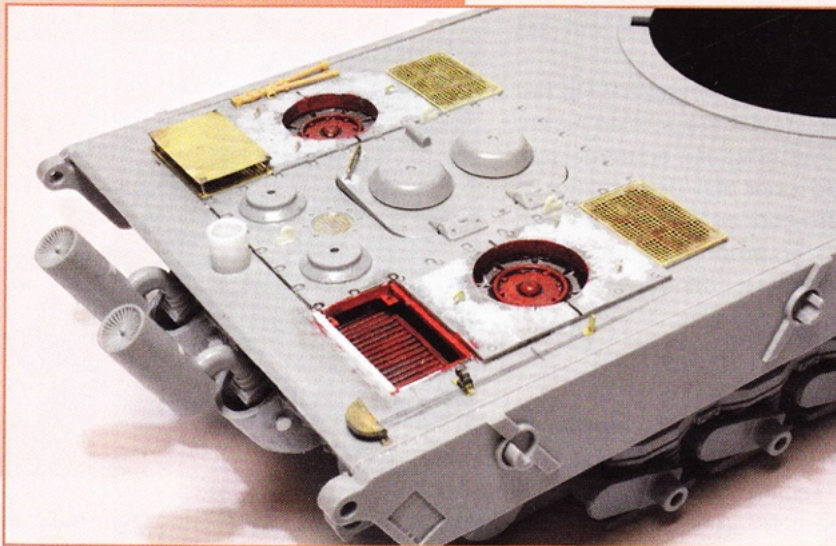


De romp

Toen het chassis klaar was, begon ik met de rest van de romp. De schürzen werden gedetailleerd met behulp van foto's van het echte materiaal. De achterste twee schürzen zijn in één deel gegoten. Ik heb de naad met een fijn zaagje wat dieper gemaakt, maar de delen wel aan elkaar laten zitten zodat ze makkelijker geplaatst konden worden. De voorste twee schürzen bleven van het model af, dus moest er het een en ander aan detail worden toegevoegd. Dit werd gedaan met behulp van Evergreen strips, boortjes en de onontbeerlijke foto's van het echte voertuig. Om het massieve pantser van deze machine te benadrukken wilde ik op de frontplaat twee afgeketste inslagen maken. Dit laat zich makkelijk doen met behulp van Vallejo putty. Je boort eerst een gaatje en dat vul je met Vallejo white putty. Als dit droogt krimpt het behoorlijk, waardoor er in het midden een put ontstaat. Na een nachtje drogen bewerk je die put met de punt van een mesje en voeg je eventueel wat nog wat extra putty toe om een inslag te modelleren.



Ik besloot de uitlaten aan de achterkant te vervangen voor een set Flammenvernichter pijpen uit een recente Dragon Panther kit. Deze werden gevuld met Evergreen en glad geschuurd. De gegoten beschermkappen van de uitlaten kregen een gietmerk van geëtste nummers van Accurate Armour en tilhaken van plastic. De IR kist achterop werd gesoldeerd van de onderdelen uit de Voyager etch set voor de E100. Aan de binnenkant heb ik wat detail toegevoegd, half gebaseerd op tekeningen uit een Panther boek van Trojca. De deur was verbogen, zodat het leek alsof hij

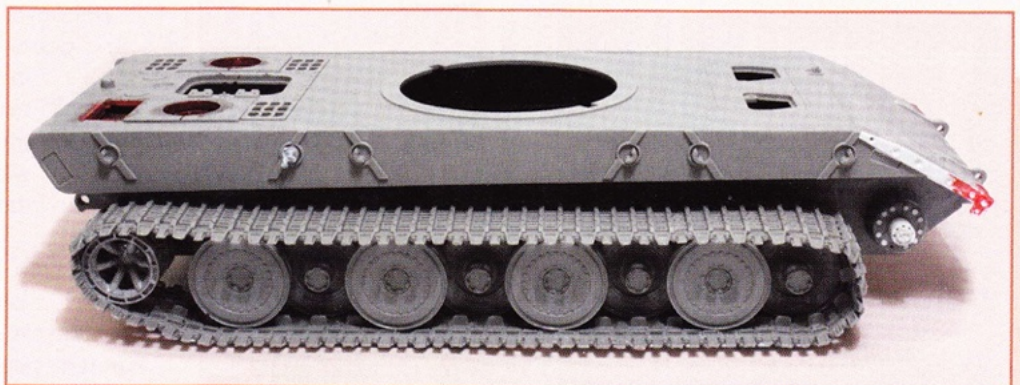


met een koevoet was opengebrouwen. Op de achterzijde heb ik een stukje Evergreen gelijmd, zodat ik de kist met gewone plastic lijm kon vastzetten en dus makkelijk kon richten. Een konvooilamp

werd gemaakt van delen uit de Voyager set en een stukje Evergreen voor de lamp. Uiteraard mag het stroomdraadje van de lamp niet ontbreken.

Nu de achterkant klaar was, werd het tijd om het motordek aan te pakken. De eerste stap was het toevoegen van wat structuur met behulp van Mr. Surfacer (geweldig spul!). De roosters op de grilles en de kleine haken zijn wederom van Voyager, net als de pantserplaten boven de grilles. De gereedschapklemmen zijn een combinatie van Voyager delen en Eduard 1/48 gereedschapklemmen. Het gereedschap zelf komt uit de grabbelkist; de draadknipper is waarschijnlijk van Tamiya's Hetzer. Als laatste details heb ik een gepantserde antennevoet met Armourscale antenne toegevoegd en het motorluik voorzien van een beugel van koperdraad. Ik heb het motorluik een klein stukje open gelaten om het geheel wat meer spanning te geven.

Na het moterdek heb ik me weer op de voorkant gestort. Ook hier kwam de grabbelkist van pas. De hamer is van Artisan Mori en de klemmen wederom een combinatie van Voyager en Eduard delen. De lamp is ook van Artisan Mori, mooier zul je ze niet vinden! Ook hier mag de stroomdraad natuurlijk niet ontbreken. De zonnekap op de bestuurdersperiscoop is gemaakt van een restje p.e. Als laatste kregen de luiken nog een handvat van koperdraad.



De toren

Toen kon ik eindelijk aan het mooiste deel van dit model te beginnen.... de toren! Er was maar weinig verschil tussen de toren onderplaat van Cammett en die van Dragon en na wat vijlen paste de plaat van Dragon perfect, waardoor de toren uitstekend op de romp past. Het bouwen van de toren is verder vrij simpel. Alle delen passen perfect en zijn erg zuiver gegoten. De pluggen voor de pistoolpoorten werden met behulp van een stukje koperdraad aan de binnenkant van de toren vast gezet. De toren was van zichzelf vrij kaal en dus besloot ik er wat details aan toe te voegen. Als voorbeeld hiervoor dienden de late zware pantzers die in 1945 werden ingezet. Ik begon met het toevoegen van de "Pilzen" waarin de veldkranen vast gezet konden worden. Ik heb deze gemaakt van stukjes Evergreen en na het lijmen de gaatjes in het midden geboord. Verder heb ik vóór het ladersluik een staaf voor het machinegeweer geplaatst plus een Nahverteidigungswaffe uit de grabbelkist. Een grote grabbelkist is een "must" bij dit soort projecten! Aan de achterzijde heb ik een pistoolpoortplug iets laten uitsteken, alsof hij niet helemaal goed dicht



getrokken was. De houder voor de brandblusser is wederom uit de Voyager etch set gehaald. Om de grote zijanten wat te breken heb ik er beugels voor reserve tracks op gemaakt, iets wat vaak op late pantzers werd toegepast. Aan de voorkant heb ik de loop van Cammett vervangen door een loop van JB Model. Niet dat de loop van Cammett slecht is, in tegendeel, maar ik moest hem inkorten om hem gesaboteerd weer te geven. Een kanon werd vaak gesaboteerd door de terugslagcilinders leeg te laten lopen. Wanneer

je het dan vervolgens afvuurt slaat het vast en is het niet meer bruikbaar. Het probleem van de Cammett loop zit 'm in de kern. Er is een stuk draad in meegegoten om het torderen tegen te gaan. Dit is echter zo hard dat mijn zaagje er op afgebroken is! Het grote voordeel van de JB loop is dat hij is uitgevoerd met trekken en velden, bovendien is hij goedkoop, wat het afzagen een stuk makkelijker maakt!

Als laatste is alles als proef in elkaar gezet en nagekeken. Nu alles in orde is, is het tijd voor de volgende stap: verf!

Schilderen en ververen

Het schilderwerk start zo als altijd met een laagje Tamiya X18. Dit functioneert als primer en tevens als presshade voor de volgende lagen. Hier overheen heb ik wat high lights in wit gespoten, omdat je rood moeilijk dekkend kunt krijgen. De volgende laag was Tamiya XF64 roodbruin, dat de basis vormt voor primer rood. De primer kleur is gemaakt door er sterk verdunde puur rode verf in dunne doorschijnende laagjes overheen te spuiten.



De kleine delen werden met dubbelzijdig plakband op een stripje hout geplakt en voorzien van de verschillende toepasselijke kleuren. De tracks kregen een laagje "black grey" en de wielen werden in diverse zandkleuren gespoten, het ene wat lichter dan het andere om het geheel wat interessanter te maken.

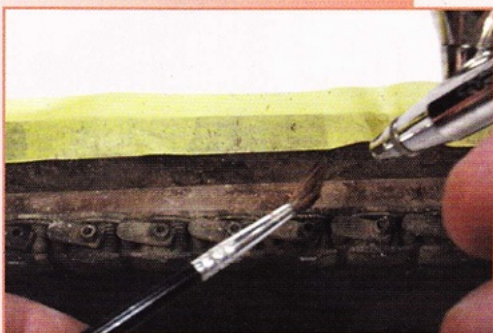
Nu de tank in primer rood voor me stond was het tijd voor de volgende stap: camouflage. Ik wilde proberen om een goed contrast te maken tussen de matte primer en de glanzende verf. Wat volgde was een hoop geëxperimenteer (om het maar niet over het schelden te hebben...) om dit te bewerkstelligen. Mijn eerste poging was een mengsel van Vallejo Sand, gemengd met gloss varnish. Dit mislukte compleet, het zag er verschrikkelijk uit en de airbrush



E100 "The tank that never was..."



verstopte voortdurend. Gelukkig had ik niet het hele model gedaan, dus was er nog niks verloren. De tweede poging ging een stuk beter. Ik kreeg van Adam Wilder de tip om Tamiya clear te mengen met XF60. Dit werkte perfect. Ik maskeerde het patroon met "silly putty" en spoot een mooi egaal camouflagepatroon. Na het drogen bleek het nog niet echt mooi te glimmen en er kon ook nog wel het een en ander worden verbeterd. Dus nam ik de airbrush nogmaals ter hand en spoot met een lichtere zandkleur wat highlights in het camouflage patroon. Hetzelfde deed ik met verschillende luiken en panelen, om meer contrast aan te brengen. Als laatste spoot ik er nog wat semi-gloss varnish overheen, om er nog wat meer glans aan te geven.



Nu waren de markeringen aan de beurt. Hiervoor heb ik spuitmallen gebruikt van Stencil-it en Verlinden. Op de schürtzten werd een vier cijferig nummer gespoten, waarbij ik expres wat overspray tussen de mallen heb gemaakt om het een gehaast uiterlijk te geven. Het laatste cijfer werd in het groot achter op de toren gespoten. Voor het spuiten heb ik black-grey gebruikt en geen puur zwart, om het contrast wat minder te maken en het een vervaagde look te geven. Het Fahrgestell nummer is bij elkaar gepuzzeld met cijfers van een Archer set. De "overspray" erboven en eronder is met een fijn penceel gedaan, tegen een stukje masking tape om een goede rechte lijn te krijgen.

Nu het model in de basis stond was het tijd voor mijn favoriete deel: het verwerken. Ik begon met een paar filters van Sin industries (MIG). Dit geeft een mooie verrijking van de basiskleuren en zorgt bovendien voor heel subtiele kleurverschillen die het model mooier maken. Na het drogen ging ik verder met 502 Abteilung olie verf. Over het hele model werden kleine stipjes olie verf gezet, die daarna met Belgische white spirit naar beneden werden uitgetrokken. Dit geeft aan de verf op het model een mooi vervaagd, ietwat streperig effect. De lager gelegen paneellijnen kregen een wash met een mengsel van MIG Neutral- en Dark wash. De Neutral wash verzacht het harde contrast van de Dark wash een beetje, waardoor een natuurlijker effect ontstaat. Kleine chips en beschadigingen werden aangebracht met een stukje spons. Ik heb hiervoor wat roestkleuren gebruikt en vooral de basiskleuren. Daarmee kan je heel subtiele chips maken op het al verweerde model. Het contrast is laag, maar wel zichtbaar. Ik beperk de chips altijd tot een minimum, omdat deze voertuigen maar kort gebruikt zijn, hoewel dat in dit geval natuurlijk puur hypothetisch is. Voertuigen die eruit zien alsof ze al jaren aan het front vechten vind ik persoonlijk dan ook niet realistisch.

Omdat dit een achtergelaten tank moest gaan worden zijn de volgende stappen iets anders dan anders. De wielen kregen dezelfde wash als de rest van het voertuig, de tracks kregen er eer met verdunde Vallejo tracks primer. Tot zover gewoon standaard werk. Normaal gesproken zou ik de contactvlakken van de wielen



en de tracks nu in hoogglans zilver schilderen, maar in dit geval ben ik met roestkleuren aan de slag gegaan. De wielen en contact delen kregen eerst een laagje Oily steel. Daar overheen kwamen diverse lichte en donkere roest-tinten, waaronder Tensocromes van Life colour. Het resultaat is een donkere staalkleur met mooie vliegroest plekken, zoiets als de remschijven van een auto die al een poosje stil staat. Dezelfde methode



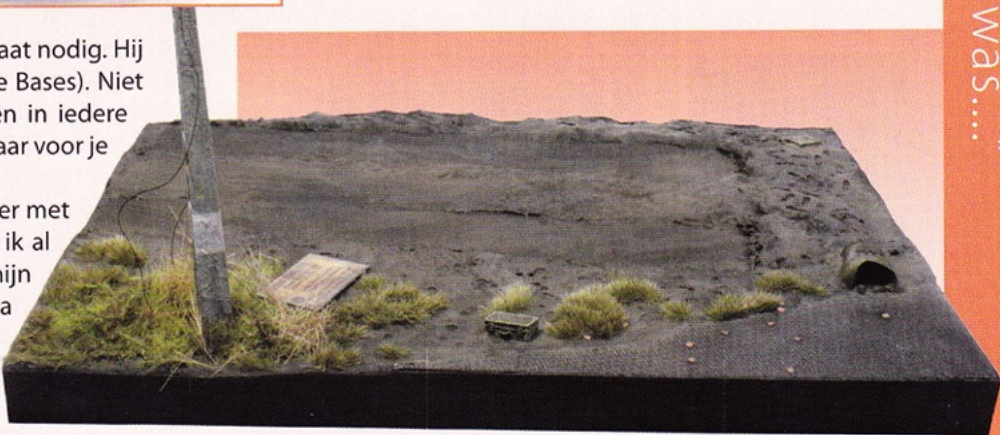
werd ook toegepast op de inslagen op de frontplaat. Met behulp van de Tensocromes heb ik ook op de romp hier en daar wat roesteffecten aangebracht, vooral in naden en lager gelegen delen. De laatste stap was het aanbrengen van roestige krassen en roestlopers, waarvoor ik Van Dyke bruine olie verf heb gebruikt. De smalle krassen werden wederom met behulp van white spirit uitgetrokken om realistische roestlopers te maken. Hiermee was het schilderwerk klaar (de laatste verwerking vindt pas plaats na het plaatsen op het diorama) en kon ik gaan beginnen aan de laatste etappe: de ondergrond.

Ondergrond

Ik had al wel een idee over hoe ik het ongeveer wilde vormgeven, maar had het echte plannen uitgesteld tot het hele model klaar was. Eerst moet je de maat van de ondergrond bepalen. Het is een groot model, de toren is bijvoorbeeld al net zo groot als een

Stug III, dus ik had een behoorlijk grote plaat nodig. Hij is uiteindelijk besteld bij Eric Jacobs (Jade Bases). Niet goedkoop maar wel perfect afgewerkt en in iedere gewenste maat en kleur te krijgen. Echt waar voor je geld!

Nu de plank onderweg was ging ik verder met het plannen van mijn ondergrond. Zoals ik al vermeldde in de introductie heb ik mijn inspiratie uit Panzerwrecks #7 gehaald. Na deze nogmaals te hebben doorgebladerd besloot ik mijn E100 in een akker langs een weg neer te zetten, terwijl hij door een paar Russen wordt bekeken.



De eerste stap in de bouw van de ondergrond was het maken van een verhoging met Styrodur. De randen hiervan zijn afgewerkt met houtfineer en daarna zwart geschilderd. Uit de bodemloze grabbelkist kwam een stukje resin weg naar boven, wat ik in een hoek van de ondergrond lijmde. De rest van de plaat werd ingesmeerd met muurvuller, waarbij ik twee stroken vrij hield voor de E100. In de muurvuller werden veeeeel voetstappen gedrukt met behulp van de voetstapstempels van Calibre35. Ik gebruikte hiervoor zowel Duitse als Russische voetafdrukken. Je kunt in ieder geval zien dat het behoorlijk druk geweest is bij de tank. Voor de andere hoek heb ik een RMG telefoonpaal gebruikt, zodat het geheel wat hoogte krijgt. In de natte muurvuller werden ook diverse andere accessoires gedrukt. Deze dienen als vulling en komen op deze manier mooi natuurlijk op het ondergrondje te liggen. Toen het geheel een nachtje was gedroogd heb ik de airbrush gepakt en het met X18 semi-gloss black gespoten. Hier overheen kwamen diverse aardetinten voor de grond en bruin-grijze tinten voor het wegdek. De accessoires werden met een lichte zandkleur geaccentueerd en met het penseel en sponsje (voor de chips) afgewerkt. De hele ondergrond werd verder verweerd met MIG pigmenten en Tensocromes. Nu kon de tank erop. Ik mengde een beetje muurvuller met verf en pigmenten en verdunde dat met water. Het mengsel werd op het ondergrondje gegoten en de tank erin gedrukt. Nadat dit een nachtje had gedroogd, heb ik het geheel weer met de airbrush en pigmenten bij elkaar getrokken. Gras van Mini-Natur werd toegevoegd en hier en daar wat berkenzaadjes die dienst deden als blaadjes. Meer pigmenten werden toegevoegd, maar deze keer gefixeerd met matte- en



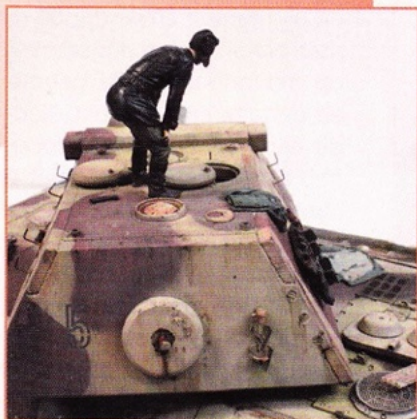
semi-gloss vernis, om vochtige aarde te simuleren. Nog meer nattigheid werd gemaakt met Vallejo still water. Eerst de wat grotere plassen waarin een beetje tracks primer werd toegevoegd om ze een modderig uiterlijk te geven, en daarna werden de diepere voetsporen vol gezet met still water. Extra kleur werd toegevoegd in de vorm van een groot geel waarschuwbord, koperkleurige Mauser munitieclips en een paar Panzerfausts uit een Gen2 setje van Dragon. De fel gele granaat komt uit een Armourscale munitie-setje voor de Jagdtiger (met dank aan Rob van Trommelen)

De menselijk kant werd ingevuld met figuren van MIG en Jaguar, die beide wat zijn aangepast. Het MIG figuur kreeg alleen een Hornet hoofdje, omdat zijn pose voor deze scène perfect was, maar de Jaguar figuur moest wat meer worden aangepast. Hij kreeg ook een Hornet hoofdje en zijn handen, die origineel een 85 mm granaat vast hielden, zijn ook vervangen door Hornet handjes. De stand van de armen is zo aangepast dat hij een 128 mm granaat kan vasthouden. In eerste instantie zou deze figuur op het motordek worden geplaatst, waar hij interactie zou hebben met het figuur op de toren, maar dat werkte niet zoals ik gehoopt had

Uiteindelijk heb ik hem op de weg gezet, alsof hij op de foto gaat met de E100 op de achtergrond. De glurende figuur staat perfect op de toren, waar hij mooi door het ladersluis in de toren kijkt. Als final touch heb ik nog wat uitrusting op de tank gelijmd, een paar jasje van Artisan Mori en wat andere rommel. Op de schürzten is met een wit potlood nog een wegwijzer gekalkt en heb ik met pigmenten nog wat droge modderspatten toegevoegd.

Resumerend

Dit was een heel leuk project. De E tanks zijn heerlijk om je fantasie op los te laten. Mijn dank gaat uit naar John Murphy voor het verstrekken van de benodigde modellen en accessoires en Adam Wilder voor zijn hulp en adviezen.



Eens zien wat we nu gaan maken ...

Jan Peters



Tankograd

Unusual military vehicle publications

Außergewöhnliche Militärfahrzeugpublikationen

* Full English Text!

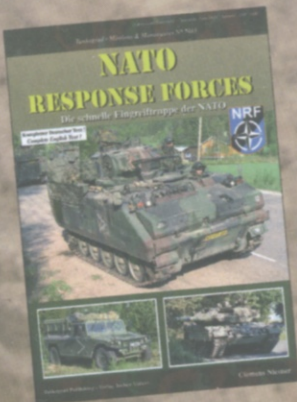
* Kompletter Deutscher Text!

DE TANK nr. 200



Foto: Clemens Niesner

**Tankograd Publications with Koninklijke Landmacht content:
Tankograd Publikationen zum Thema Koninklijke Landmacht:**



**Complete range + Orders + Catalogue at:
www.tankograd.com or Verlag Jochen Vollert - Tankograd, Am Weichselgarten 5, D-91058 Erlangen**

foto's:
Marcel von Hobe
Alex van de Wetering

4 Big Mack's op het strand



Ga ik eerst de titel uitleggen of begin ik bij het begin? Het begin maar. Er was eens ... nee. Al jaren wilde ik eens naar de herdenkingen van de landing in Normandië. Toen Alex van de Wetering voorstelde de 65^e viering bij te gaan wonen was de beslissing dus snel genomen.

2 Juni:

We vertrekken vroeg in de ochtend met auto, tent, drie fietsen, barbecue en Bert naar Frankrijk. Bert? Ja, Bert Lindeboom vroeg of hij mee kon rijden naar zijn camping. Vervoer terug was geregeld.

's Avonds bouwen we de tent op, op een camping in Etréham, tussen Bayeux en Port-en-Bessin. De camping is grotendeels afgehuurd door de Military Vehicle Trust (MVT) die met ongeveer 200 voertuigen uit Engeland is overgekomen. Daarnaast staan er 15 voertuigen helemaal uit Australië. Zij zijn in een zeecontainer naar Turkije gebracht en van daaruit naar Normandië gereden.



Bedford MWD en Daimler Dingo Mk II



De BSA vouwfiets van Alex

Indrukwekkend en allemaal in perfecte staat. Wat later leveren we Bert af op zijn camping, waar we oog in oog komen te staan met maar liefst drie Mack's. Een Engelse Mack NM Artillerietrekker, een Canadese Mack LM-SW wrecker en nog een Engelse Mack NR.



Chevrolet UTE (Utility Truck) uit Australië



Mack NM6



Mack LM-SW



Mack NR14



3 Juni:

Elke morgen worden we wakker van motorgeronk. Er staan dan tientallen originele motorfietsen voor onze tent, Zij verzamelen zich om een toerit te gaan maken. De eerste dag besluiten we naar Port-en-Bessin te gaan. In de haven staan onze eerste voertuigen te wachten. Vanaf nu zullen we in bijna elk plaatsje wel zo'n verzameling tegenkomen. Hoogtepunt hier een Nederlandse Citroen 11CV.



GMC's en een WC62 in Port-en-Bessin



Wat je onderweg al niet tegenkomt: 2 'Tjechische' Weasels en een halftrack.

4 Juni:

Vandaag gaan we het westelijke (Amerikaanse) deel van Normandië onderzoeken. Onderweg naar Omaha Beach passeren we de tijdelijke winkel van JeepEst. Deze handelaar in Jeep-onderdelen heeft, op de binnenplaats van een boerderij, een kleine expositie ingericht. Naast de te verkopen Jeeps staan er een M5A1 Stuart, een M4A1 Sherman, een M8 Greyhound, een Ford GPA en een Ward LaFrance met een Jeep in de takels.



Vroege zeldzame uitvoering van een Jeep: Ford GP in Arrormanches





Black Hawk en presidentieële Sea King (inzet)



We rijden even later de parkeerplaats van de Amerikaans begraafplaats op. Ook daar staan veel voertuigen. Altijd erg imposant, die begraafplaatsen. Zeker de Amerikaanse. We horen helikopters aankomen die blijken te landen op een veld naast de begraafplaats. Het zijn drie Blackhawks, een Franse Puma en twee presidentieële heli's. Ook al zijn het vliegdingen ... wel erg gaaf als ze 10 meter van je vandaan staan te draaien.

Ook op de boulevard langs Omaha Beach staat een aantal voertuigen. Hier ook een Duitse Stoewer en een Tatra. We bezichtigen de bunkers bij het strand en kijken naar de voertuigen die over het strand rijden.



Een 'gewone' GMC. Wel geheel in Tweede Wereldoorlog aankleding.



We rijden verder richting Utah Beach. Onderweg voorbij Carentan bezoeken we het Dead Man's Corner Museum. Een modern museum waar we onder andere het uniform van Kapitein Winters zien. Het wordt donker en Utah Beach halen we niet meer. Wel zien we nog een kampement waar we onder andere twee Shermans en twee Peugeots fotograferen. Onderweg kopen we vlees en bier voor onze barbecue. Beter kun je een vakantiedag als deze toch niet afsluiten?

5 Juni:

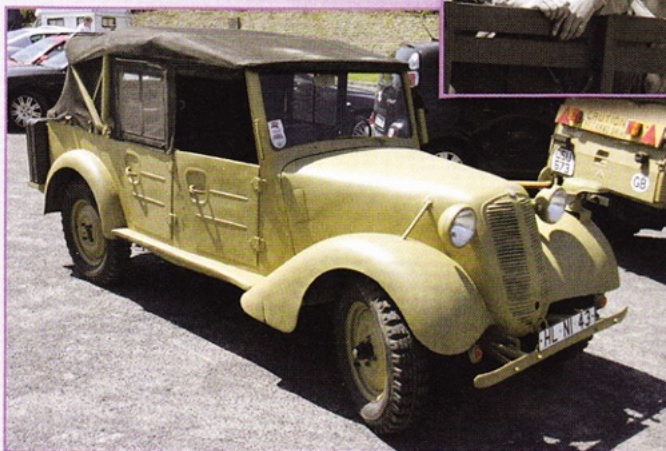
Vandaag gaat Bert met ons mee het oostelijke (Engelse) deel van Normandië verkennen. Allereerst wordt er tijd vrijgemaakt om de Mack's te fotograferen. Dan komen we langs een camping met voornamelijk Tsjechische en Nederlandse voertuigverzamelaars. Voor de deur staat al een imposante combinatie: Diamond T + Rogers + Grader. Op de camping zien we o.a. nog een Kenworth cab-over-engine, een Greyhound, 5 halftracks en een Mack NO.

We vervolgen onze trip met een bezoekje aan het Pegasus museum. Hier ligt de originele brug en er staat een replica Horsa Glider. Ook hier veel fraaie voertuigen op de parkeerplaats die klaar staan voor een kiekje.

Iets later bezoeken we Batterie Hillman. Dit bunkercomplex is uitermate goed bewaard gebleven. Ook hier is weer een kamp ingericht met diverse voertuigen. We kijken onze ogen uit naar een perfecte Humber FWD.

Op de terugweg rijden we door Bernières-sur-Mer. We bekijken een kamp waar meerdere Canadese voertuigen staan. Als we onze parkeerplaats willen verlaten zijn we ingesloten door Keep Them Rolling. Ze houden een 'static show'. Zo static dat we moeten wachten tot ze weer wegrijden alvorens wij onze weg kunnen vervolgen.

We willen het vuurwerk zien dat die avond om 23:00u op 25 plaatsen langs 50km kustlijn wordt gehouden. We zijn echter al wat laat als we aan onze barbecue beginnen. Het wordt dus een speedbarbecue. Als het laatste vlees net gaar is, is het al 22:50u. Het vlees gaat in een pan, bier mee, saus mee en met de karbonade in de hand kijken we tien minuten later naar het fantastische vuurwerk.



Tatra T57K (Kübelwagen)



Peugeot 302 (French Forces of the Interior)

Omaha Beach

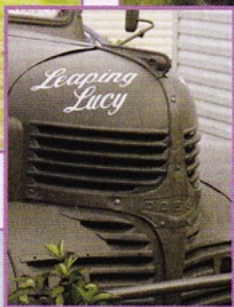




3-ton, 4x2, Austin K3



15cwt, 4x2, GS, Dodge D15



Een 'Amerikaan' en 'Brit' voor twee Chevy HUP's



American LaFrance Fire Truck & Dodge WC1



Heavy Utility Humber F.W.D. - soft top



M3 en M3A1 White Halftracks



Kenworth M426 COE (Cab Over Engine)



KTR 'static display' midden op de weg



8cwt, 4x2
Morris Commercial PU



Batterie Hillman

6 Juni:

We proberen vroeg op de Engelse begraafplaats in Bayeux te zijn. Dat lukt wonderwel, ondanks de vele waarschuwingen voor afzettingen. Het is een wat lange indrukwekkende ceremonie, die wordt bijgewoond door vele veteranen en o.a. Prins Charles.



Na afloop rijden we naar Arromanches. Op het strand ligt een Engelse landingsboot. Er staat een rij voertuigen die allemaal achteruit de boot op willen rijden voor een foto. Er ontstaat een stoet met voertuigen die vanuit Asnelles, over het strand richting Arromanches rijden. We lopen ze tegemoet om foto's te maken. We komen de Mack NO en even later ook de LM-SW tegen. Met deze laatste mogen we meerijden terug naar de verzamelplaats. Inmiddels lijken er wel honderden voertuigen te staan. Dat wordt later bevestigd als we horen dat er, naast de trucks en Jeeps, een recordaantal originele WO2 motorfietsen aanwezig is: 144. Erg indrukwekkend. Vol ontzag en ongeloof bekijken we het spektakel vanaf de kade.



8cwt, Humber F.W.D. Personnel



De 'optocht' aangevoerd door de Australische voertuigen



Diamond T980 (M20)



Elk motormerk is vertegenwoordigd: Harley, BSA, Triumph, Norton, Matchless en Ariel



Scheuren met een halftrack





Chevrolet 1500 UTE (Aus)



Bedford QLD



Austin K2 Ambulance



Morris-Commercial CDSW, 30cwt

7 Juni:

Eerst maken we een rondje over de camping. We hadden nog geen tijd gehad die 200 voertuigen te bekijken. We zien een uitgebreid assortiment Jeeps, Dodges en GMC's. Daarnaast staan er meerdere Bedfords, Humbers, Chevrolets, Austins en motorfietsen. Hier en daar wordt een interessant gesprek gevoerd over restauratie- en onderhoudswerk.

We vervolgen ons programma met een bezoek aan een boekenbeurs in Tilly-sur-Seulles, waar we praten met Nigel Watson, de schrijver van de Universal Carrier trilogy. We kopen bij hem het tweede deel. Ook ontmoeten we hier een aantal TWENOT-ers, afdeling Sneek.

We willen graag nog een bezoek brengen aan het Franse kamp. Deze camping in Isigny-sur-Mer is 'bezet' door Franse voertuigverzamelaars.

Onderweg stoppen we bij de Duitse begraafplaats. Ook weer een indrukwekkende plek. Hier liggen duizenden Duitse soldaten begraven, waaronder de bekende Michael Wittman en zijn bemanning.

Aangekomen in het Franse kamp zien we weer een aantal voertuigen. Het wordt bijna een beetje saai, zoveel unieke voertuigen. Een rondje over de camping levert wéér meer foto's op. We zien o.a.: Diamond T, DUKW, GMC met .50's en 40mm Bofors en een GMC cab-over-engine.



2,5ton, 6x6, 15-ft Body, GMC AFKWX-353 (COE)



Studebaker US6-U2



8 Juni:

Het is alweer tijd om in te pakken. We rijden nog even naar het moselmuseum. Of te wel het wrakken museum. Of te wel oud ijzer museum. Best interessant.

Om 23:45 zijn we weer in Nederland en kunnen we terugkijken op een geweldige trip. Ja, een trip, dat was het. Één grote trip.



15cwt, 4x4, Morris-Commercial C8/GS



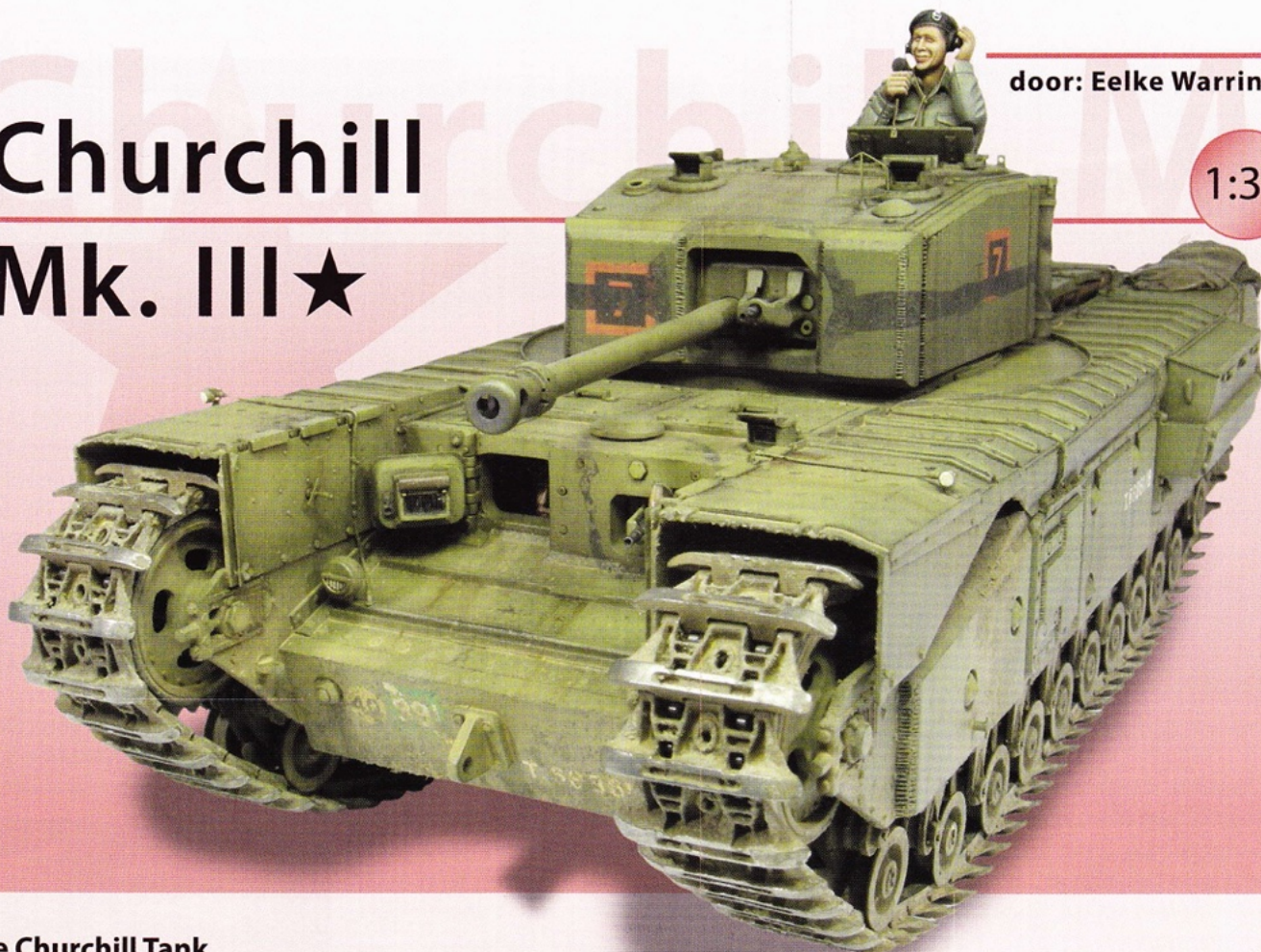
foto: Bert Lindeboom

Oh ja, rest mij nog één ding. 4 Big Mack's op het strand. Daar is natuurlijk ook nog een foto van.

Marcel von Hobe

Churchill

Mk. III ★



De Churchill Tank

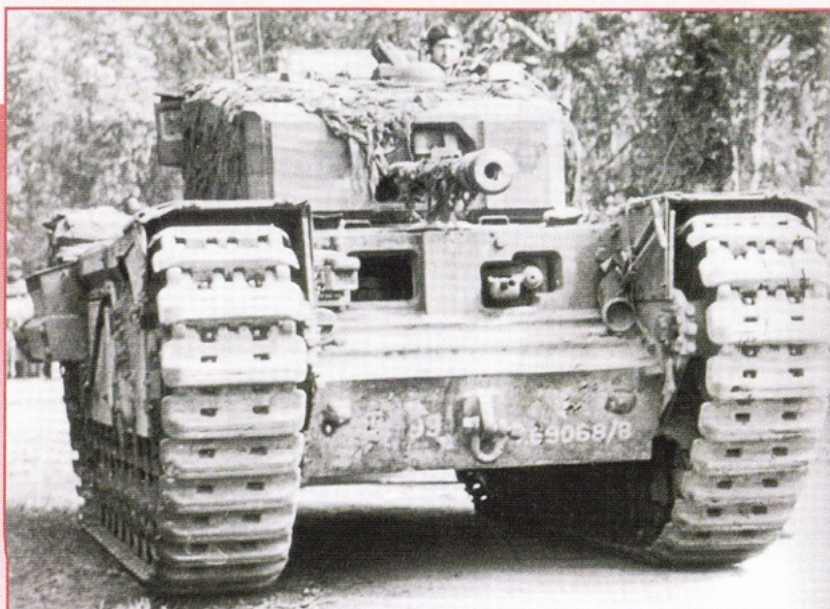
De Britse Infantry Tank Mk IV Churchill werd in 1940 ontworpen als vervanger voor de gedateerde Matilda en Valentine tanks. Als infanterietank lag de nadruk duidelijk op pantsering en mobiliteit en niet op snelheid en bewapening. De eerste Churchills die in 1941 uit de fabriek rolden maakten zelfs voor die tijd dan ook een ouderwetse indruk: de rupsbanden die over de sponsoren heen liepen en het lichte 40 mm tweeponder kanon leken uit de Eerste Wereldoorlog te stammen.

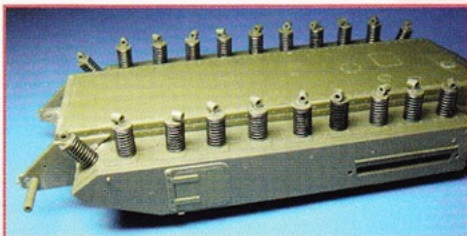
Toch bleek de Churchill goed te voldoen, wat grotendeels te danken was aan zijn zware bepantsering. De bewapening en de bepantsering zouden uiteindelijk steeds zwaarder worden, maar in 1945 was het concept van de infanterietank toch echt achterhaald. In 1952 viel definitief het doek voor de tank die genoemd is naar de man die de Britten in 2002 verkozen tot Grootste Brit aller tijden.

De Mk III ★

In 1942 werd de Churchill upgunned met het nieuwe zesponder kanon van 57 mm. Er werd een nieuwe koepel ontworpen van aan elkaar gelaste platen, in die tijd een unicum in Engeland. Voor de gevechten in Normandië kregen de meeste van deze Mk III's, die in 1944 alweer verouderd waren, extra bepantsering op zowel romp als koepel. Een onbekend aantal kreeg bovendien een 75 mm kanon, dat weliswaar minder goed was tegen tanks dan de zesponder, maar een veel betere brisantgranaat kon afvuren. Deze versie werd bekend onder de naam Mk III ★ (spreek uit als Mark Three Star).

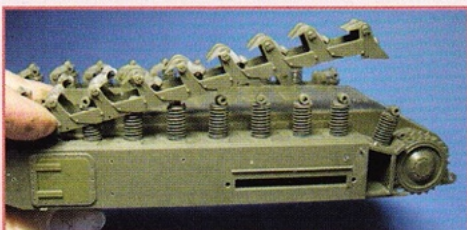
Toen AFV Club in 2008 een Churchill Mk III uitbracht, wist ik al vrij snel dat ik de kit wilde ombouwen tot een Mk III ★. Geïnspireerd door foto's in het boek *British tanks in Normandy* van Ludovic Fortin besloot ik een Mk III ★ te bouwen in Normandië, van het 7e Bataljon Royal Tank Regiment (RTR), 31e Tank Brigade.





De bouw begint

De bouw van de AFV Club kit begint met de karakteristieke romp, die uit een flink aantal onderdelen bestaat. Alles ging vrij makkelijk in elkaar, behalve de voorplaat, die niet goed paste omdat het dak aan de voorkant een kwart millimeter te kort was. Onder de luchtinlaatgaten aan weerszijden van de romp zit een richel die er niet hoort, het is het makkelijkst om die in dit stadium weg te halen. Op achterplaat B22 moeten aan weerszijden de bovenste twee van de vijf klinknagels worden weggehaald.



De ophanging is gecompliceerd, maar alle onderdelen passen goed. Pas wel op dat de onderdelen 018 en 019 op de bouwtekening zijn omgewisseld: 019 hoort vooraan, 018 daarachter. Ik heb volgens de bouwtekening de ophanging als één geheel gebouwd en vervolgens op de sponsen gemonteerd, een karwei dat makkelijker is dan het lijkt. De wielen kun je in



de vervangende spatborden

verband met de weathering het beste voorlopig los houden.

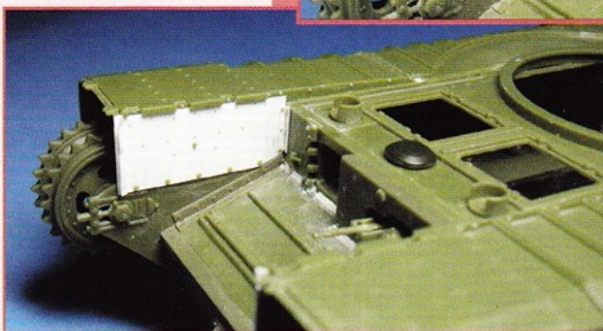
Appliqué

Dit stadium van de bouw leek mij het beste moment om de appliquéplaten te plaatsen, zowel op de koepel als op de romp. Deze platen van 20 mm dik werden in Noord-West Europa voornamelijk op oude Mk III's bevestigd, maar vooral in Italië komen ze ook op andere marks voor. Ik



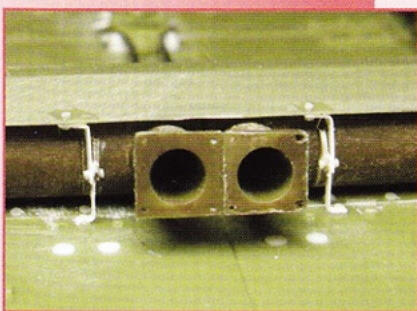
weet niet precies of dit in de fabriek werd gedaan tijdens een reworking of dat het een veldmodificatie was.

Om plastic te sparen heb ik eerst sjablonen van papier op maat geknipt; de platen zelf maakte ik van gesandwichte 0,4 en 0,25 mm plastic card, met lasnaden van Milliput. Voor de voorste platen op de romp koos ik voor de versie zonder knik, maar er bestaat ook een versie met knik. Op de rechterkant van de koepel kreeg ik de appliquéplaat niet passend, en ik kwam erachter dat het kleine plaatje dat daar zit te groot is. Inmiddels heeft AFV Club een AVRE-versie van de Mk III uitgebracht met appliquéplaten, dus wie niet zelf wil knutselen vindt hier een makkelijk alternatief. Ik heb de grote bouten



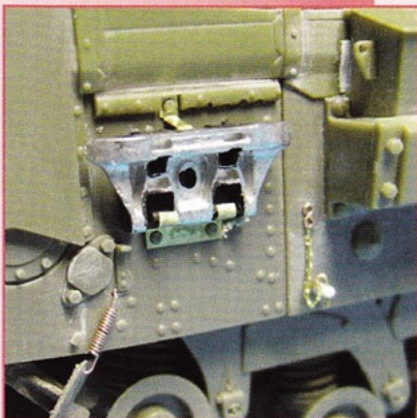
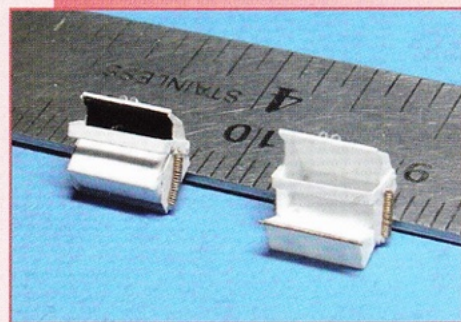
pas aangebracht na het aanbrengen van de appliquéplaten, omdat ik zo de openingen in de platen niet exact over de bouten hoefde te passen. De onderste voorplaat (A4) heeft overigens een verkeerde stijl bouten voor deze versie. Ik heb ze vervangen door bouten van Tamiya's Cromwell.

Hierna waren de spatborden aan de beurt. Deze gaan over het algemeen goed in elkaar. De voorste spatbordonderdelen B12 en B13 zijn wel veel te dik en ik heb ze daarom opnieuw gemaakt van plastic plaat.



Detailering van de romp

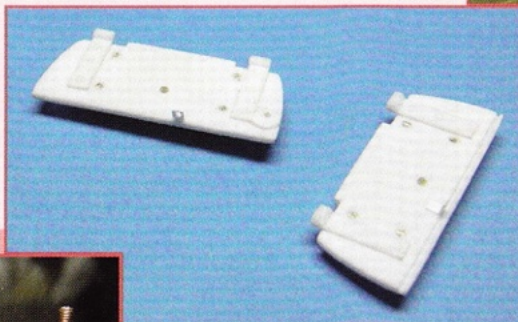
Met het grove werk achter de rug kon het detailleerwerk beginnen. Ik laat hier de foto's zo veel mogelijk voor zich spreken en zal alleen de bijzonderheden opnoemen. De bestuurdersluiken zijn te dik en moesten worden afgevlind totdat ze gelijk lagen met de omlijsting. Voor een Churchill in Normandië heeft het model een aantal aanpassingen nodig in verband met het waterdicht maken van het voertuig voor transport overzee. Rondom de luchtinlaat aan de achterkant kwam een opzetstuk om een grote wading trunk op te zetten. De openingen aan weerszijden van de trekhaak kregen een metalen omlijsting om ze makkelijker dicht te kunnen maken. Ook werden sommige naden dichtgelast. De opvallendste daarvan is de dikke lasnaad tussen de verticale en de schuine voorplaat, die ik heb nagemaakt met Milliput.



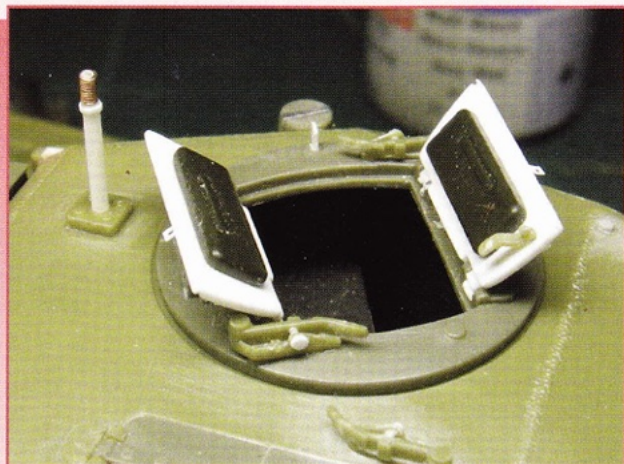
Koepel

Het maken van de koepel -of toren, zo je wilt- was relatief weinig werk. Alle 75 mm Churchills (Mk III★, Mk IV en Mk VI) die ik tot nu toe gezien heb, hebben een latere mantel dan die in de kit, die ook werd gebruikt voor de latere versies van het zesponder kanon. De mantel en het kanon haalde ik uit Tamiya's Cromwell. Omdat de schutter van de Mk III★ het kanon met zijn schouder omhoog of omlaag duwde, zit achter de mondingsrem een tegengewicht om zijn werk wat makkelijker te maken.

Voor de overige tails verwijs ik weer zo veel mogelijk naar



Boven: de aangepaste loop
Links: vlaggenkoker van o.a. tape
Rechts: de nieuwe luiken

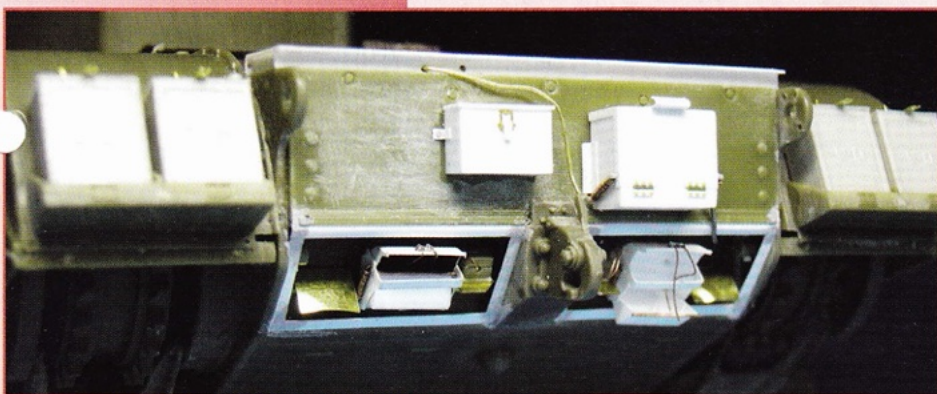
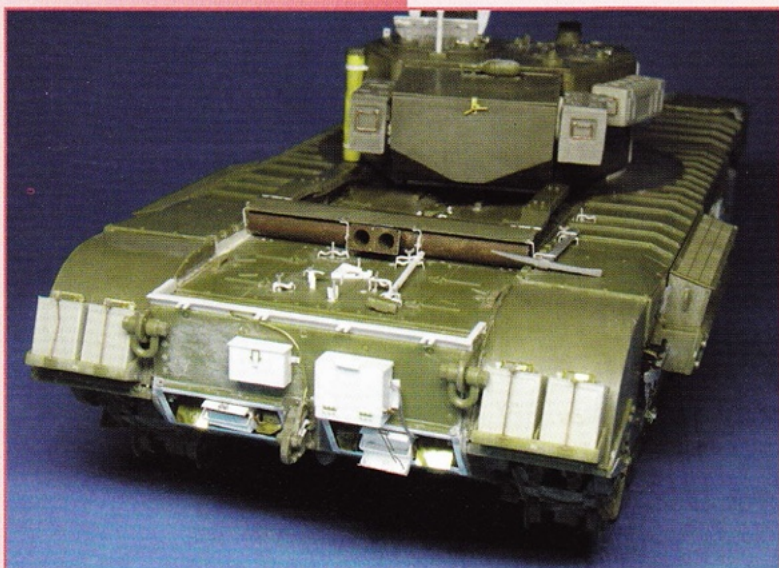


foto's. De luiken zijn ook hier weer te dik en de luiken op het commandantskoepeltje konden beter helemaal opnieuw worden gemaakt. De rookbommenwerper rechts vooraan heeft een vrij cruciaal foutje: hij schiet naar achteren! Ik heb het gat opgevuld met Milliput en een nieuw gat geboord dat voorover helt. Twee antennes, respectievelijk 7 en 1,6 centimeter lang, werden gemaakt van koolstofvezel van Accurate Armour.

Verf en markeringen

De Churchill werd gespoten met lifecolor acrylverf, in een mix van UA005 Olive Drab, LC03 geel en LC40 groen. Schaduwen werden aangebracht met de basiskleur met meer zwart en UA143 bruin, highlights met de basiskleur met meer LC03 geel. De markeringen komen uit verschillende bronnen. De censusnummers zijn van Archer (met het achtervoegsel -B, dat je vaak ziet op Mk III's), de groen met witte arm-of-service nummers zijn van Accurate Armour en de antivrieswaarschuwing komt uit Tasca's Firefly. De squadrontekens heb ik zelf gespoten met behulp van maskeertape en een cijfer 7 van Stencilit. Omdat het 7e Bataljon RTR het zogenaamde senior regiment was binnen de 31e Tank Brigade zijn de squadrontekens rood. Op foto's is te zien dat de binnenkant van deze tekens waarschijnlijk zwart is. Een gele onderlaag helpt om de rode kleur sneller dekkend te krijgen.

Britse tanks werden voor de landingen in Normandië waterdicht gemaakt met onder andere waterdicht zeil en een rubberachtige lijm van het merk Bostik, waarvan de resten vaak lang zichtbaar bleven. Bij Churchills valt vooral de dikke zwarte strook rondom de koepel op en ik vond dat deze niet achterwege kon blijven op mijn model. Met behulp van maskeertape zette ik de



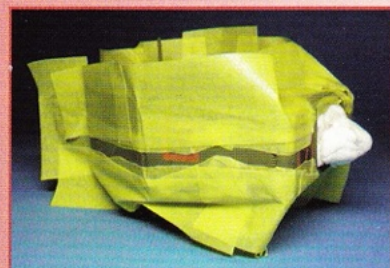
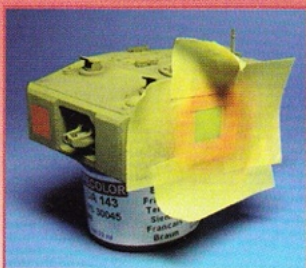
vorm uit en door vóór het spuiten met een sponsje wat Maskol te stippelen kreeg de Bostik een

afgebladderd effect. Bij de boegmitrailleur werd het proces herhaald.

Na de markeringen kreeg het model een laag glansvernis van Vallejo, niet alleen om de decals te beschermen, maar ook de kwetsbare Lifecolor verf.

Weathering

Na de glanslaag bracht ik zoals altijd eerst een paar dunne lagen stofkleur aan, die ik met de kwast over het gehele model stippelde. Hiervoor gebruikte ik heel sterk verdunde Vallejo Brown Sand (70876). Pas na een



Stap voor stap aanbrengen van de koepelmarkering

paar lagen wordt dan een ietwat stoffig effect zichtbaar en hierdoor wordt de tank ook wat matter, wat de volgende stappen vergemakelijkt.

De volgende stappen heb ik niet steeds over de gehele tank aangebracht; ik heb meestal eerst een bepaald deel van de tank afgewerkt alvorens verder te gaan. Zo wordt het werk minder snel saai en een geslaagd effect op een bepaald paneel geeft je steeds een morele boost voor de volgende onderdelen die je weathert.



Als eerste bracht ik chipping aan in donkerbruin, met rondom steeds een highlight van lichtgroen om de nodige diepte te krijgen. Daarna volgden andere vlekjes in verschillende kleuren en plaatselijke filters in allerlei kleuren: geel, roodbruin, donkerbruin en zelfs oranje. Hiervoor zet ik steeds stipjes olieverf op het model, die ik met een iets vochtige kwast uitwaai of naar beneden trek. Daarna was het tijd voor het inlijnen, wat bete-



kent dat alle naadjes in het model donkerder werden gemaakt, in dit geval met olieverf in de kleuren Van Dijk bruin, sepia en hier en daar raw umber.

Toen was het tijd voor stof en modder. De stoflaag bouwde ik langzaam op met sterk verdunde lagen Vallejo Brown Sand, die ik soms ook in naden en kieren liet lopen als een soort wash. Ook heb ik voorzichtig een wat dikker



mengsel op het model gespat met een oude penseel met stijve haren. Door er af en toe wat andere grondkleuren doorheen te mengen voorkom je dat de stofkleur overal egaal hetzelfde wordt. Door de gecompliceerde ophanging van de Churchill duurde deze stap een eeuwigheid.

De bovengenoemde technieken werden niet overal in dezelfde volgorde uitgevoerd en niet zelden heb ik ze verloren was gegaan. Ook krijgen de effecten een nog wat aangedikt als een effect bij een volgende weatheringstap een beetje werden over de stoflaag nog vele 'zakkers' aangebracht in olie- en roestkleur. Zo

voerd en niet zelden heb ik ze verloren was gegaan. Ook krijgen de effecten een

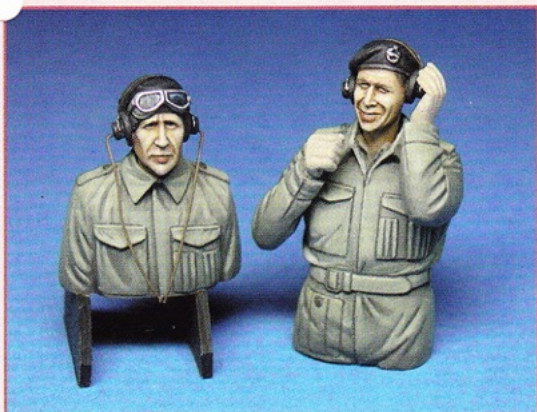
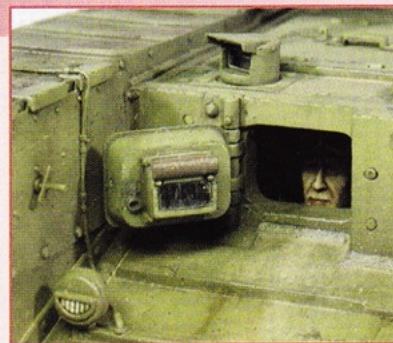
aangename gelaagdheid die realistischer oogt dan wanneer alles in een vaste volgorde is aangebracht. Als laatste bracht ik op bepaalde plaatsen wat modder aan, een mix van Hema muurvuller, acrylverf en statisch gras. Vooral bij bewegende delen zoals de rupsen valt modder er al snel weer af, dus ben ik op die plekken spaarzaam geweest met het aanbrengen ervan. Over deze modder werden op sommige plekken nog wat olievlekken aangebracht. Na de weathering kregen de positielampjes nog allebei een lensje, gemaakt van een stipje van een vliegtuigbouwdoos. Veel netter dan ik zelf had kunnen schilderen!



Bepakking

Ik was in de bouwfase al met de bepakking begonnen, zodat ik wat te doen had terwijl de verf van het model aan het drogen was. De zeildoeken en dekens werden gemaakt van Milliput. Een klein stukje elastisch verband moet een camouflagenet suggereren dat onder een zeildoek ligt. Ik bond de doeken vast met een stuk dun touw dat ooit bij een bouwdoos geleverd zat.

De munitiekisten aan de koepel heb ik in verschillende kleuren geschilderd. De standaard Engelse kisten waren bruin, maar je zag ze ook wel in groen. De 25-ponder doos kreeg een transfer van Archer. Op het achterdek heb ik nog een jerrycan van Italeri neergekwakt en toen vond ik het wel weer welletjes. Het was tijd om de bemanning op zijn plek te lijmen.



Bemanning

Omdat ik na het afwerken van een model vaak geen zin meer heb in het schilderen van figuren, heb ik de crew van de Churchill alvast tijdens de bouwfase gemaakt. De rompjes zijn van Royal Model, met hoofdjes van Hornet. De figuurtjes werden geschilderd in acryl, waarbij de schaduwen en highlights vooraf ruw werden ingevuld met de airbrush. Beiden dragen de zogenaamde denim overall, die qua kleur neigde naar een soort veldgrijs. Helaas bleek van de chauffeur alleen het hoofd zichtbaar te blijven, maar onder het motto 'kill your darlings' heb ik hem muurvast in de romp geplakt. De commandant kreeg een plekje op een geïmproviseerd krukje van plastic card.

En dat was dat! Na een paar maanden bouwen, referenties zoeken, schilderen en af en toe vloeken was de Churchill klaar. Hoewel het model niet helemaal zo uit de verf kwam als ik had gewild, ben ik blij met deze vrij zeldzame Churchill-variant op de plank. Mijn dank gaat uit naar Alex Borsboom voor zijn vele adviezen.

Eelke Warrink



DE LANCIER MODELBOUW

Herenstraat 74
2802 KJ GOUDA
Nederland

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



**NEDERLANDS GROOTSTE SPECIAALZAAK IN 1/35 MILITAIRE MODELBOUW
OPEN OP WOENSDAG TM ZATERDAG VAN 10.00 TOT 17.00 UUR**