

DE TANK

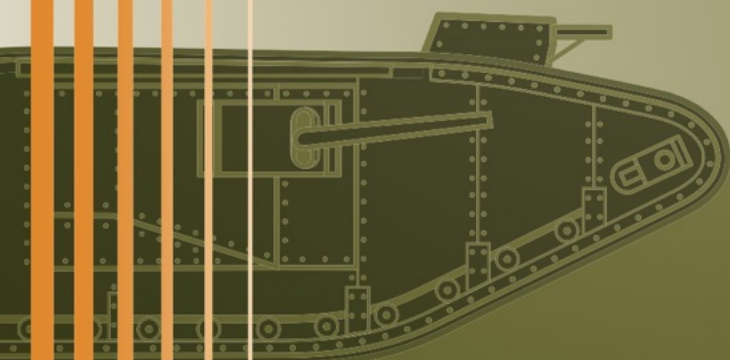
Augustus 2011

nr. 211



Britse lichte tanks 1929-1940 (dl.1)
Churchill Mk.IV SGB (dl.2)
Modell Brno 2011, Type 95 So-Ki
Vickers Mk.E in Polen

IN DEZE
UITGAVE



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

Kopij voor DE TANK moet uiterlijk de vijftiende van iedere oneven maand bij de redactie zijn. Graag kopij aanleveren op CD, DVD of per e-mail. Tekstopmaak in Word en digitale foto's tenminste 300 dpi.



INTERNET

www.twenot.nl

E-MAIL

twenot@twenot.nl

ISSN

1382-8991

ERELEDEN

Rob Evers
Jan van Veen
Bert van der Velden

REGIOCOORDINATOREN

Noord-West

Jan van Veen, [redacted]

Noord-Oost

Wim Oldekamp, [redacted]

Midden

Peter Vierhout, [redacted]

Zuid-West

Johan Bijl, [redacted]

Zuid-Oost

Robert Crombeecke, [redacted] (na 19u)

BESTUUR

Voorzitter

Marc Tempels, [redacted]

Vice-voorzitter

Marcel von Hobe, [redacted]

Secretaris

Jan Willem Stokkers, [redacted]

Penningmeester

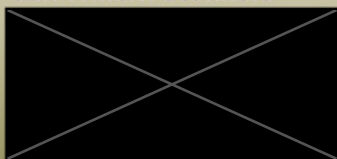
Kees Blijleven, [redacted]

Lid

Johan Bijl, [redacted]
Rob Linssen, [redacted]

SECRETARIAAT

Jan Willem Stokkers

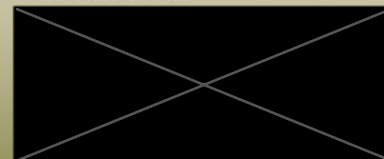


REDACTIE

Kees Blijleven



Jan van Veen



FOTO'S OMSLAG

grote foto: 2,5 ton, M35 uit de Lehar collectie (cz).

kleine foto links: Vickers Armstrong Light Tank Mk.I op een transportwagen op het fabrieksterrein.

kleine foto rechts: Austin K3, tentoongesteld buiten de hal van Modell Brno 2011.

Marcel von Hobe

www.time-code.nl

OPMAAK & ONTWERP

CONTRIBUTIE

Per kalenderjaar: t/m 18 jr € 11,50; >18 jr € 14,-; buitenland € 27,50

Betaling per bank: 3026112 t.n.v. TWENOT, Heiloo (IBAN: NL71 INGB 0003026112 BIC: INGBNL2A)

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

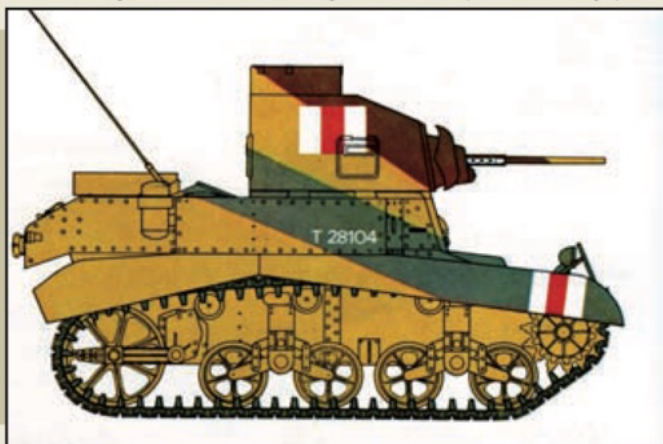
DE REDACTIE IS NIET AANSPRAKELIJK VOOR EVENTUELE ONJUISTHEDEN OF OMISSIES IN DE TANK EN IS NIET VERANTWOORDELIJK VOOR DE INHOUD VAN DE AAN HAAR GELEVERDE KOPIJ. ZIJ BEHOUDT ZICH HET RECHT VOOR INGEZONDEN STUKKEN ZONDER OPGAVE VAN REDENEN TE WEIGEREN, IN TE KORTEN OF INHOUDELIJK TE WIJZIGEN.

VAN DE VOORZITTER

Begin en eind?

Al sinds enige tijd verschijnen er modellen op de markt uit globaal de periode 1935 – 1940, ofwel het begin van de Tweede Wereldoorlog. Dus nu eens niet een Panther II, Jagdtiger of Pershing maar de veel kleinere Duitse Pz.Kfw.II Ausf.C of Engelse Light Tank Mk.VI. Ook een aantal artikelen uit deze TANK sluit hierop aan, met o.a.; Rommel's race naar de Maas in mei 1940, de Vickers tank in Polen 1940 en Britse Lichte tanks 1929-1940.

Wellicht dat dit een aanleiding is om deze, naar mijn mening onderbelichte, periode eens wat meer onder de aandacht te brengen. De voertuigen uit deze periode zijn zeker niet oninteressant en waren vaak de basis voor de verdere ontwikkeling in het verloop van de oorlog en soms zelfs erna. Wil je dus een de ontwikkeling / geschiedenis van een bepaald voertuigtype of soort weergeven dan is het vaak raadzaam om te beginnen met voertuigen uit het pré WO2 tijdperk.



Hiermee wil ik aangeven dat veel voertuigen, gepantserd en ongepantserd, vaak een geschiedenis hebben die begint in een niet altijd aansprekend tijdperk. Maar misschien maakt dit juist een voertuig in de beginperiode van zijn geschiedenis wel geschikt om te bouwen. Zo stammen de M1 Abrams en de Leopard 2 uit een gezamenlijk voertuigontwerp, namelijk de MBT-70 uit de zeventiger jaren (niet pré WO2, maar als



voorbeeld). En loopt de lijn van de M5 Stuart via de M3A3 Stuart, de M3 Stuart naar de M2 Combat Car uit de dertiger jaren. De oorspronkelijke voertuigen wijken vaak aanmerkelijk af van de laatste uitvoeringen, maar hun oorsprong is vaak nog wel herkenbaar. Laat dit eens zien bij een model, maak er een aansprekende presentatie bij of laat de verschillende ontwikkelingen in verschillende modellen tot uitdrukking komen. Kortom laat wat meer van de geschiedenis zien!

Tot slot doe ik nog een oproep voor deelname aan een evenement dat in het weekend van 17 en 18 september in het museum Bevrijdende Vleugels te Best gehouden wordt ter gelegenheid van de bevrijding van Zuid-Nederland. De exacte details zijn mij nog niet bekend, maar opgaven voor één of beide dagen zie ik alvast gaarne tegemoet. Ze kunnen naar  of  Verdere details zullen dan volgen zodra ze bij mij bekend zijn.

Uw voorzitter, Marc Tempels

AGENDA

6 + 7 augustus	Wings & Wheels, Ursel (B)
27 augustus	Bouwmiddag Zuidholland Zuid
27 augustus	Plizén Kit Show (CZ)
10 september	Regiobijeenkomst Noordoost, Ureterp
17 september	Bouwmiddag Zuidholland Zuid
2 oktober	Scale Model Factory
..8 oktober	Bouwmiddag Zuidholland Zuid
29 oktober	Regiobijeenkomst Noordoost, Ureterp

29 oktober	Bouwmiddag Zuidholland Zuid
12 november	3 ^e TWENOT bijeenkomst, Emmeloord
26 november	Bouwmiddag Zuidholland Zuid
10 december	Regiobijeenkomst Noordoost, Ureterp
17 decmeber	Bouwmiddag Zuidholland Zuid
2012	
..7 januari	Bouwmiddag Zuidholland Zuid
28 januari	Bouwmiddag Zuidholland Zuid



Regio Noordoost

Op de valreep van de vakantie (16-7 naar Normandië, yeah!) nog een TANK voor mee op reis. De afgelopen weken was er weer voldoende te doen voor hen die erbij wilden en konden zijn. Ureterp, Almere, Leek, de bouwavonden en zeer recent op 9-7 de helaas compleet verregende open dag in Oudega (Sm). Gerard Zuurmond, Maarten Nop en mijn persoon zijn rond de klok van één uur maar afgedropen, letterlijk en figuurlijk. Erg jammer voor Nils Ester en zijn team, zij hadden een goed georganiseerde open dag op poten gezet met alle facetten van de modelbouw: hout, plastic, boten, heli's, r.c. en wat al niet meer, maar de weergoden verstierden het feest. Hopelijk krijgt deze dag een herkansing onder betere weersomstandigheden.

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 telefoon/fax 036-5331531
Operetteweg 26 info@airbrush-services-almere.nl
1323 VA Almere www.airbrush-services-almere.nl

Dé airbrush specialist in Nederland.

Is er in de vakantie nog wat leuks te doen? Jazeker, in de agenda in deze TANK staat de militariabeurs in Ussel (B) op 6 en 7 augustus en op 27 augustus heeft onze 'zusterclub' IPMS haar 'Start' bijeenkomst in Aalsmeerderbrug. Op diezelfde dag is ook de Plzén kitshow in Pilsen (CZ), hoewel de TWENOT daar niet als club is vertegenwoordigd, maar mocht u in de buurt zijn ...don't miss it!

Even daarna is R alweer in de maand en zijn de dagen korter en dus de (plak-) avonden langer. Op 4-9 zitten we bij de

IPMS in Heemskerk (Fort Veldhuis) en op 10-9 kunt u uw vakantiebelevissen vertellen en gebouwde modellen showen in Ureterp. Tot dan, prettige vakantie en veel mooi weer!

Au Rervoir!

uw regiocoördinator,
Wim Oldekamp

Regio Zuidwest

Zondagmiddag 10 juli 2011. Ik schrijf mijn bijdrage voor Bouwgroep Zuid Holland Zuid voor ons clubblad, onderwijl kijkend naar de NOS-uitzending van de "Tour de France". Ik zit te denken aan de punten die ik wil opschrijven om deze vervolgens om te zetten in een verhaal. Wat moet er zo al in dit artikel worden vermeld.....; natuurlijk het succes dat wij met onze bouwmiddagen telkens weer bereiken en de klik die er binnen onze groep met onze verschillende karakters is ontstaan. Dat iedereen welkom is om aan te schuiven, ongeacht zijn/haar niveau en dat we proberen de drempel laag te houden. Uiteraard moet de gelukswens worden uitgesproken aan Clemens en zijn Pascal, die in het huwelijksbootje zijn gestapt.

Oh ja, niet vergeten dat we als bouwgroep ook nog deelnemen aan diverse beurzen en de plannen die gemaakt worden voor een trip naar Normandië in 2012.

Enne.....?

Dit alles terwijl de tv-beelden wielrenners tonen die met de blik op oneindig afzien, of pechvogels die met gebroken boten, veroorzaakt door een valpartij in de afdaling, worden afgevoerd. En als iets later een auto waarvan de bestuurder een stompzinnige inhaalmanoeuvre doet, onze Johnny met een angstwekkende salto in het prikkeldraad laat belanden, heb ik moeite om iets zinnigs op papier te krijgen. Velen zullen ongetwijfeld, net als ik, de beelden hebben gezien hoe Johnny de etappe uitreed, om vervolgens op het podium geëmotioneerd zijn letterlijk met bloed, zweet en tranen verdiende bolletjestrui in ontvangst te nemen.

Nu zal men denken wat heeft dit verhaal te maken met modelbouw? Antwoord: totaal niets, of toch wel, wanneer men zich gaat afvragen waarom wielrenners überhaupt (da's Duits) nog op een fiets willen zitten om een "Tour de France" te rijden. Het heeft volgens mij, net als onze modelbouwhobby, te maken met passie en pure liefhebberij. Hoewel modelbouw niets sportiefs in zich heeft en/of geen fysieke prestatie vergt, bestaat er ook een vorm van competitie. Wij willen ook het beste uit ons zelf halen en onze modellen moeten hoge ogen gooien bij de wedstrijden. Men wil zich

steeds verbeteren en het ultieme doel van veel modelbouwers is vroeg of laat erkenning te krijgen in de vorm van eremetaal bij een wedstrijd. Net als bij wielrennen liggen winst en verlies dicht bij elkaar en blijdschap en teleurstelling zijn emoties die in alle vormen van competitie voorkomen.

*Soms kunnen wedstrijden in de ogen van het benadeeld individu niet overeenkomen met de verwachtingen en gaat men, om in welertermen te blijven, op z'n plaat. Excuses worden gezocht en de schuld ligt dikwijls bij een ander, waar- bij dan aan een belangrijk aspect voorbij wordt gegaan, namelijk: "**Relativeren**". Om ergens goed in te worden en om wat te bereiken zal men veel moeten oefenen, leren, kijken, afzien, luisteren en teleurstellingen moeten overwinnen.*

Robert Crombeecke heeft het prima verwoord in zijn artikel over "Wedstrijden" in de Tank nummer 210. Terecht wijst hij op de bouwgroepen, waar je feedback kan halen om je te helpen de weg naar de top te vinden.

..... Waar ben je nu mee bezig? Wel bij de les blijven! Je moet nog verwijzen naar de komende data voor onze bouw- middagen, elders in dit blad. Het is óók wel handig te vermelden dat de bouwmiddagen plaatsvinden op de zater- dagmiddagen van 12.00 uur tot 17.00 uur op onze vaste locatie, wijkcentrum "De Erker", Jan van Avennesstraat 32 te Schiedam en de entree bedraagt € 3,00.

Zo..... en nu ga ik fietsen, lekker **relativeren!**

Groeten

Johan Bijl

Regio Zuidoost, Scale Model Factory

Onlangs hebben we ons 45^e niet-lid kunnen bijschrijven. Wij spreken van niet-leden, omdat we eigenlijk gewoon een stel- letje modelbouwers bij elkaar zijn. En dan te bedenken dat we ergens in april 2007 voor de eerste keer met een handvol mensen in Overloon bij elkaar kwamen. Opvallend genoeg zijn ook vier jeugdige bouwers onderdeel van de groep. Ge- lukkig maar, want dan wordt de gemiddelde leeftijd van de SMF-ers tenminste weer wat sympathieker. Om maar te zwij- gen over de maten van de SMF-shirts.

We zijn intussen ook al weer bezig met het volgende evene- ment na SMC. D-Day Mk IV is een optie, maar het zou ook best eens een nieuwe editie kunnen worden van de Master Classes zoals we die in 2008 hadden, u weet wel: Modelling with the stars. Of een combinatie van beiden. Er zijn al enkele modelbouwbobo's die te kennen hebben gegeven om hands-

on workshops te komen geven, dus loont het zeker de moeite om de berichtgeving hierover in de gaten te houden.

Scale Model Challenge 2011

Ondertussen zijn we koortsachtig bezig met de voorbereidin- gen voor SMC 2011. Enkele clubs maken voor het eerst hun opwachting en zij zorgen meteen voor de broodnodige diver- siteit in het aanbod.

De lijst met handelaren is al enige tijd rond, al druppelen er af en toe nog nieuwe aanmeldingen binnen. We stevenen af op een record aantal standhouders. We proberen daarbij vooral de diversiteit in het oog te houden en het moet gezegd wor- den: Het is een indrukwekkende lijst waar we best trots op zijn.

Het wedstrijdgedeelte gaat ook de goede kant op. Er is een nieuwe opstelling van de tafels ontworpen, met een apart figurengedeelte en een compleet nieuwe verlichting.

De demo's van Jay Laverty, MIG, JB André en Konrad Schulte zijn bekend en staan op onze website te lezen. Zeer veelzijdig en absoluut de moeite waard. De demo opstelling van vorig jaar bleek zeer effectief en wordt, met enkele ver- beteringen, zelfs nog beter.

Er wordt nog hard gewekt aan het radgebeuren. De komst van Duitse voertuigen is zeker, maar we werken aan meer.

De toekomst voor SMC bij Koningshof is ook vastgelegd. We waren zelf erg blij met de wisseling van locatie vorig jaar. Het enige probleem was dat we van onze voorkeursdatum weg moesten wegens de lopende afspraken die Koningshof met anderen had. Door een wijziging in die plannen zijn we echter in de toekomst weer verzekerd van een datum voor SMC die meer naar onze voorkeur neigt.

In 2012 is SMC namelijk op 14 oktober en de daarop volgen- de decennia zal SMC altijd in het derde weekend van oktober plaats vinden. Ik zou zeggen, noteer het maar vast en bereid het thuisfront maar voor.

Meer over SMC, en over alle andere zaken waar SMF zich mee bezig houdt vind je zoals altijd op onze website.

Bouw ze!

Robert Crombeecke

Regiocoördinator Twenot Z.O. Nederland



www.scalemodelfactory.nl



VRAAG & AANBOD

Harry Isings, [REDACTED] heeft te koop:

Tamiya	€	AFV	€
Flak 88 type 36	20,00	8,8 cm Flak type 18	20,00
Italeri		FH 18 M 10,5 cm howitzer	17,50
German Horse Drawn	7,50	Zvezda	
LCM landing craft	17,50	Mercedes L4500A	20,00
CMK		Academy	
3,7 cm Flak	7,50	Sherman M4A3 met dozer	20,00
Volkswagen 230 gas	7,50	Hobby Boss	
Trumpeter		M4 High Speed Tractor	25,00
Geschutzwagen 4B	17,50	German Landwasser Schlepper	25,00
38 H artillerie observatiewagen	10,00	50 ladenkastje staal + onderdelen 1:35	40,00
39 H tank	10,00	Revell	
SA-2 met transporttrailer	25,00	F 104G/C Starfighter	15,00
Rails voor 280mm K	20,00	Ongeveer 550 schaalmodellen 1/35. Reeds	Vanaf
Pz 4 ausf F Fahrgestell	25,00	150 modellen verkocht! Meest WW2 maar ook	7,50
Pz 4 ausf D/E Fahrgestell	25,00	modern, Italiaans, Russisch, Frans, Israëlisch,	
Hasegawa		Engels, Duits en Amerikaans	
P51D Mustang	25,00		

Boeken:

Diversen	€
Waffen Revue compleet nr 1-123	350,00
Modern Soviet Armour, Steven J Zaloga	15,00
Soviet military power, William Koenig	10,00
De vergeten oorlog, Harrison E Salisbury	10,00
Lármata rossa dal 1946 al 1974, Di Benedetto pafi	10,00
Techniko Polish military equipment, Bellona, 1998	25,00
Panzerom, Janusz Magnuski	15,00

Raketten

The Scud, Steven J Zaloga	15,00
---------------------------	-------

Tanks

Russian Tanks 1900-1970, John Milsom	20,00
T34 in action, Steven J Zaloga	7,50
Soviet panzers in action, Uwe Feist	7,50
Soviet tanks today, Steven J Zaloga	7,50
Modern soviet combat tanks, Steven J Zaloga	7,50
Soviet combat tanks, Peter Chamberlain	7,50

Self propelled guns

Soviet mechanized firepower 1941-'45, Steven J Zaloga	7,50
---	------

Personel Carriers

Russia's BMP, Steven J Zaloga	10,00
-------------------------------	-------

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 olieverb
- 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



BRITSE LICHT TANKS, 1929 - 1940 (1)

Carden-Loyd bouwde tussen 1924 en 1928 een succesvolle serie machinegeweercarriers of "tankettes". In 1928 nam Vickers-Armstrong het bedrijf over en bracht vervolgens de Carden-Loyd Mk.VI machinegeweercarrier uit (▼), die door het Britse leger in gebruik werd genomen. Het was het eerste type carrier dat in grotere hoeveelheden werd gebouwd en het leidde tot een driedelige ontwikkeling:

1. machinegeweercarriers
2. lichte tanks conform G.S. (General Service) specificaties
3. lichte tanks op commerciële basis.

Deze serie artikelen gaat over de lichte tanks. Eerst bekijken we de lichte tanks conform G.S. specificaties, vervolgens nemen we lichte tanks op commerciële basis onder de loep.

LICHT TANKS CONFORM G.S. SPECIFICATIES.

Light Tank Mk.I (A4.E1, A4.E2, A4.E3, A4.E4, A4.E5)

De eerste lichte tank specificatie A4 werd in 1928 uitgegeven en resulteerde in de bouw van de **Carden-Loyd Mk.VII**, de eerste lichte tank die ook als zodanig was ontworpen.

Het was een tweepersoons voertuig met als bewapening een .303 Vickers machinegeweer in een platte, lage toren. Met een hoogte van ongeveer 1,20 meter was het een verbazend laag voertuig, dat evengoed een volledig ronddraaiende toren had en een tamelijk zware motor, de zes cilinder Meadows EOC. Onbeladen woog het ruim twee ton. Het onderstel was duidelijk afgeleid van de Carden-Loyd Mk.VI machinegeweercarrier, waarbij de veren aan de buitenkant werden ondersteund door een balk. De vier dichte loopwielen hadden een beduidend grotere diameter dan de rollers van de Mk.VI. Het spanwiel was van hetzelfde type als de loopwielen.

▼ Light Tank A4E1, hier zonder bewapening



De bestuurder zat voorin de lage oplopende romp. Vlak achter hem zat de schutter met zijn hoofd in de lage toren, die dezelfde vorm had als die van de Rolls-Royce pantserwagens. Proeven door het MWEE wezen uit dat de bestuurdersplaats te laag en veel te bekrompen was en dat de toren zo klein was

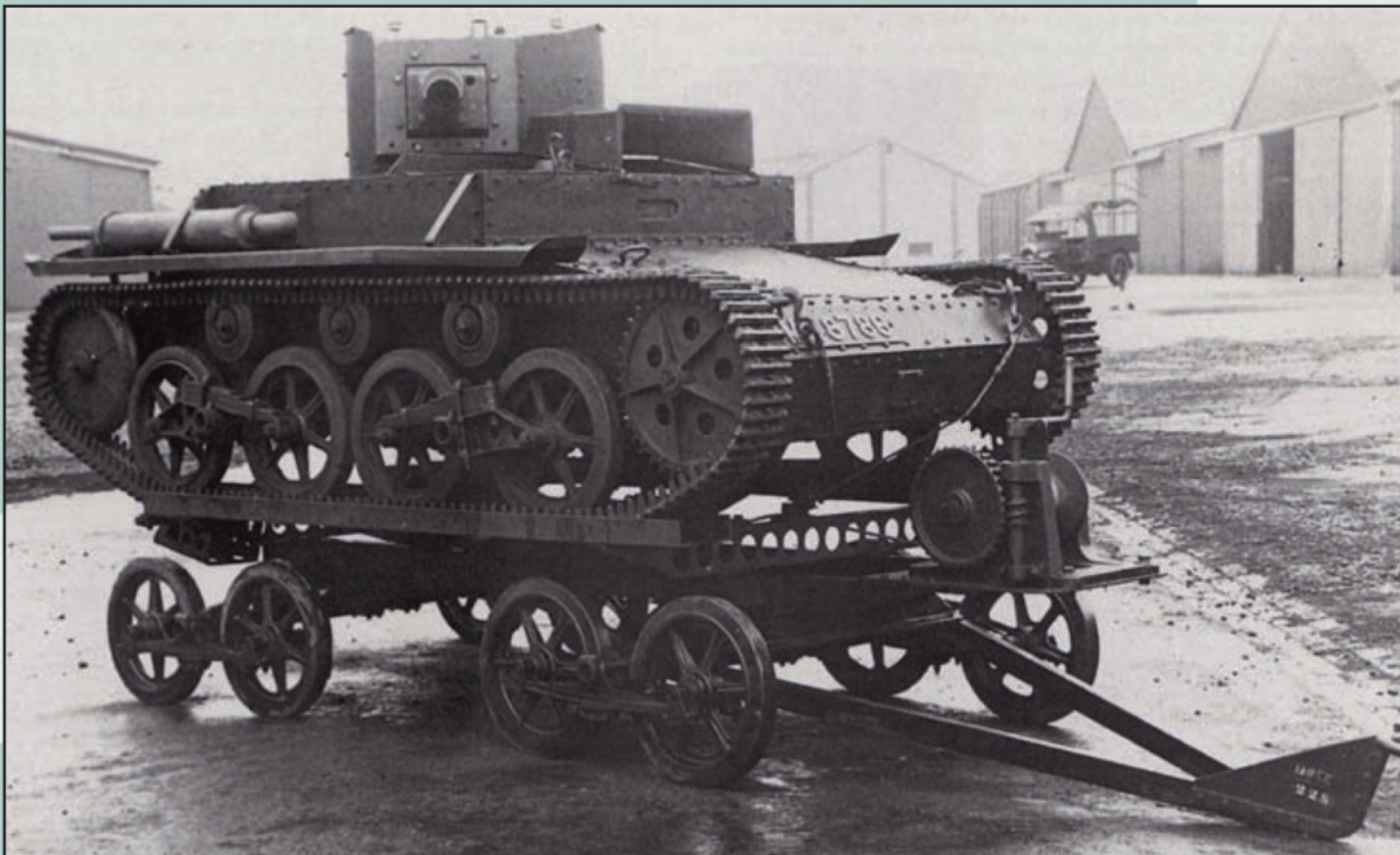


dat de schutter onmogelijk het Vickers machinegeweer kon laden en bedienen.

De prestaties op de weg waren goed. Hij haalde een maximum snelheid van ongeveer 70 km/uur. In het terrein was dat echter minder. De standaard versnellingsbak leverde te weinig trekkracht voor het beklimmen van hellingen en ook in de lage versnellingen was er onvoldoende trekkracht. De rupsbanden liepen er te vaak af en door de lichte pantsering was de romp te zwak, waardoor er vervormingen optraden. Tegenover deze nadelen stond echter een voordeel waar het War Office en de regering zeer gevoelig voor waren: het voertuig was goedkoop!

De tank gaf voldoende redenen om vier voertuigen van een verbeterd type te bestellen. Ze werden aangeduid als resp. **A4.E2, A4.E3, A4.E4 en A4.E5** of **Carden-Loyd Mk.VIII**. Officieel werden ze bekend als **Light Tank Mk.I**. Ze werden in oktober 1929 aan het MWEE afgeleverd. De eerste drie voertuigen waren nagenoeg identiek, het vierde week tamelijk af. De romp had dezelfde vorm als die van hun voorganger, de A4.E1, hoewel hij aan de achterkant was verlengd. Voor het onderstel waren loopwielen van dezelfde afmetingen gebruikt, alleen hadden ze zes spaken. Dit type loopwiel zou verder ongewijzigd in gebruik blijven voor alle types lichte tank en universal carrier. De vering was nieuw en van het "slow-motion" type. Hierbij waren de loopwielen in paren samengevoegd in een scharnierend frame dat aan de romp was bevestigd. De veren zaten vast aan de armen van dit frame. Ook werden een nieuw type spanwiel en aandrijfwiel geïntroduceerd.

Drie tanks hadden een nieuwe toren die iets links op de romp stond. De bewapening bestond uit een enkel .303 Vickers watergekoeld machinegeweer. Dit was in een gepantserde mantel geplaatst en gaf voortdurend problemen met de koeling. Bij de latere Mk.IV lichte tank werd boven het MG een aparte koelwatertank geplaatst, de Mk.VI kreeg ook een speciale pomp.



▲ Een Lichte Tank Mk.I op een speciale transportwagen, eveneens gebouwd door Vickers-Armstrong. De wielen van de transportwagen zijn hetzelfde als die van de tank.

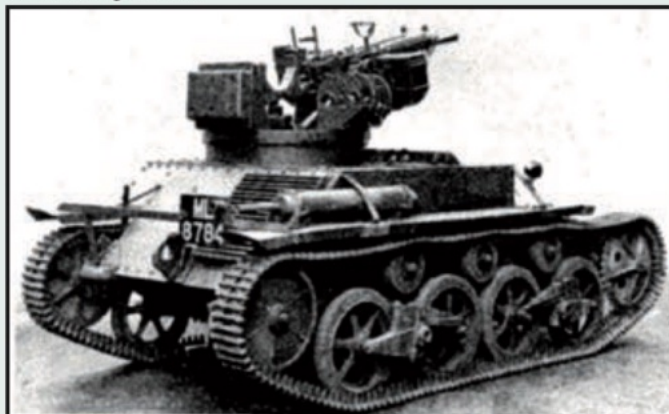
De bestuurder zat links voorin, in een ruimte die nog steeds erg nauw en bekrompen was. De commandant, die tevens schutter en lader was, zat in het gevechtscompartiment, direct achter de bestuurder.

De motor was een Meadows 6EPT met een vermogen van 60 pk bij 3000 tpm. De aandrijving ging via een Meadows droge platenkoppeling, een Meadows versnellingsbak met vier versnellingen vooruit en een achteruit en de stuurkoppeling en -remmen naar de 40-tandige aandrijfwielen aan de voorkant van de romp. De motor was rechts voor in de lengterichting van het voertuig geplaatst, dus naast de bestuurders- en de gevechtsruimte. De radiator zat achterin, waar enkele sleuven in de romp waren gemaakt. De dikte van de pantsering varieerde van 4 tot 14 mm. De besturing ging door middel van een koppeling en rem.

De vierde tank, de A4.E2, had geen toren, maar in plaats daarvan twee .5 inch Vickers watergekoelde luchtafweermitrailleurs in een open dubbelopstelling, waarmee de eerste luchtafweertank was ontstaan. De patroonaanvoer naar de twee mitrailleurs ging met banden die in trommels waren opgeborgen. Er was bergruimte voor acht extra trommels. Het voertuig was geschilderd in een vlekkencamouflagepatroon (►).



De A4.E4 was aangepast voor het nieuwe Horstmann onderstel met de enkele spiraalveren en had speciale schokbrekers. De A4.E5 had ook dit Horstmann onderstel, maar in een verbeterde "schaaruitvoering", waardoor de extra schokbrekers niet meer nodig waren.



De vijf voertuigen hadden de volgende aanduidingen:

A4.E1 MWEE 128 T1022 ML 8726, Carden-Loyd Mk.VII

A4.E2 MWEE 189 T491 ML 8784, Carden-Loyd Mk.VIII of
Light Tank Mk.I

A4.E3 MWEE 189a T492 ML 8785, id

A4.E4 MWEE 189b T493 ML 8786, id

A4.E5 MWEE 189c T494 ML 8787, id

Technische specificaties:

Bemanning 2

gewicht 4058 kg (gevechtssklaar)

prestaties:

snelheid op de weg 52 km/uur

waadvermogen 76 cm

overschrijdingsvermogen 152 cm

opstapvermogen 63 cm

bodemdruk 0,448 kg/cm²

actieradius 256 km

afmetingen:

lengte 363 cm

hoogte 167 cm

bodemvrijheid 27 cm

hoogte machinegeweer 138 cm

doorsnede loopwielen 61 cm

breedte loopwielen 6½ cm

bewapening:

-1- .303 Vickers watergekoeld machinegeweer of

-2- .5 Vickers watergekoelde luchtafweermitrailleurs

munitievoorraad 4000 patronen

brandstofvoorraad 123 liter

pantsering 4 tot 14 mm

Light tank Mk.IA (A4.E6, A4.E7, A4.E8, A4.E9, A4.E10), 1930/'35

De **Lichte Tank Mk.IA** die in 1930 verscheen, had een iets hogere romp met schuine zijkanen. De hoogte kwam hierdoor op 1,85 meter; door de pantsering van slechts 9 mm bleef het gewicht nog net beneden de vier ton. Ze hadden alle vijf een Meadows motor en bladveren, vier hadden dezelfde toren als de Mk.I

In 1931 werd bij vier tanks het rijgedrag aanzienlijk verbeterd door de toepassing van een Horstmann onderstel met twee horizontale spiraalveren. Deze waren in een soort kogelgewricht gemonteerd aan de punt van kwartronde kappen die over de wielen waren geplaatst. De andere punt van deze kappen was vastgemaakt aan de as waarmee het loopstel aan de romp vastzat. Tot dan toe was dit het beste veringsysteem voor tanks, hoewel de niet gedempte veren zodanige schokken konden veroorzaken dat de tank bijna niet meer onder controle was te houden. Bij een gemiddelde snelheid over een redelijke

ondergrond voldeed de vering echter prima. Aan de romp waren drie steunwielen gemonteerd.

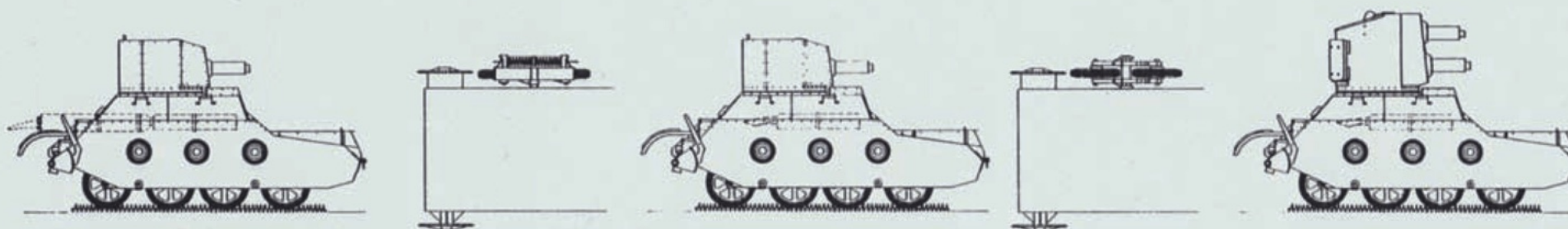
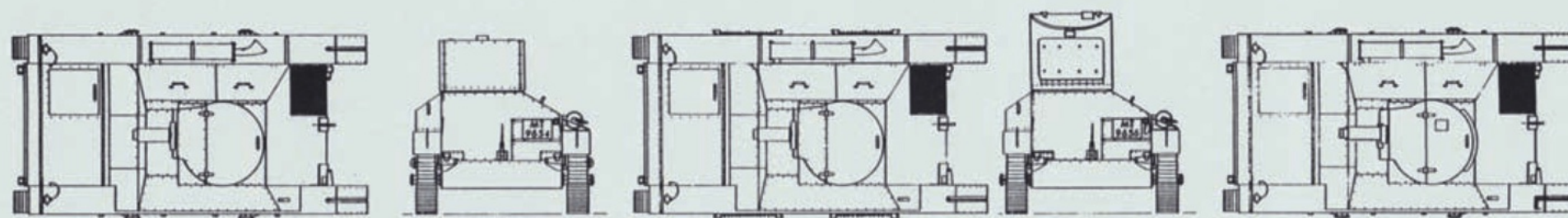
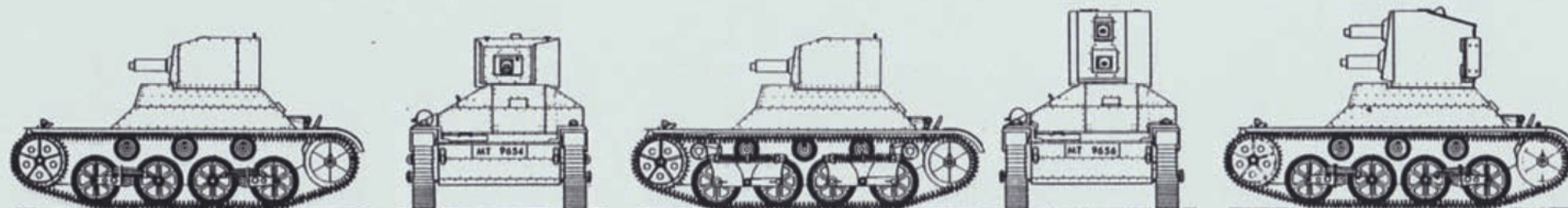
Twee van deze tanks werden naar India gestuurd voor het uitvoeren van tropenproeven. Daar kregen ze geklonken, vierkante, niet draaibare koepel, die waren gemaakt door Base Workshops Chaklala, die ook nog enkele andere aanpassingen uitvoerde, voornamelijk aan de koeling van de motor. Om de temperatuur in de tank te verlagen werden verschillende lagen isolerend materiaal aangebracht. De beste resultaten bereikten men met een asbestproduct. Verschillende resultaten van deze beproevingen werden later toegepast in tanks die bestemd waren voor gebruik overzee. De resultaten waren zeer bevredigend en gaven de Indiase regering voldoende aanleiding meer lichte tanks te bestellen.

Twee andere tanks gingen voor verdere beproevingen naar het 5^e Bataljon RTR in Perham Down. Ergens tussen februari en augustus 1931 werd de Meadows motor vervangen door een Ricardo S65/4 dieselmotor. Dit was een viercilinder watergekoelde viertakt dieselmotor. De cilinderinhoud was 6412 cc, hij had een vermogen van 70 pk bij 1900 tpm. Hij was direct gemonteerd aan een conventionele enkelvoudige droge platenkoppeling en een Dorman 3-vooruit en 1-achteruit versnellingsbak. In 1934 resp 1935 werden de voertuigen gesloopt. De A4.E6 was geschilderd in een zelfde camouflagepatroon als de A4.E2.



De Lichte Tank IA (A4.E6), hier zonder machinegeweer. De lange uitlaatpijp hoort bij de Ricardo dieselmotor. Het camouflagepatroon is in groen, zand en grijs, gescheiden door zwarte lijnen.

De vijfde tank, de A4.E10, bleef bij het MWEE. Het is waarschijnlijk de meest interessante versie. Hij werd in november 1930 afgeleverd met een hoge toren waarin een .303 en een .5 inch Vickers machinegeweer boven elkaar waren gemonteerd. In februari 1932 kreeg het voertuig een nieuw onderstel, in januari 1935 werd het (helaas) beschikbaar gesteld om er vernielingsproeven mee te doen.

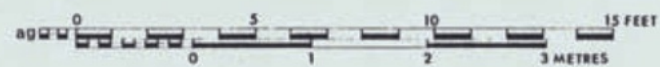


A4.E6,E7

A4.E8,E9

A4.E10

LIGHT TANK Mark 1A



Drawn by A. GOOCH



◀ *Lichte Tank Mark IA (A4.E10).*

De aanduidingen van de vijf experimentele tanks waren:

A4.E6 MWEE 244 T855 MT 9652
 A4.E7 MWEE 245 T856 MT 9653
 A4.E8 MWEE 251 T857 MT 9654
 A4.E9 MWEE 252 T858 MT 9655
 A4.E10 MWEE 256 T859 MT 9656

NIEUWE LEDEN

<u>NAAM</u>	<u>ADRES</u>	<u>WOONPLAATS</u>	<u>TELEFOON</u>	<u>E-MAIL</u>
A. BARENDREGT				
H. BEUTEN				
M.Th.A. BUFFING				
A. CREMERS				
S.I.J. van der DOES				
N. DRENT				
J.F. van EDE				
M. van GENDEREN				
R. van GESTEL				
C. de GROOT				
R. HOOGESTEGE				
H.J.C. HOOGESTEGE				
N. KAGER				
S. KETTING				
M. LIGHTHART				
D. LUTJE				
H. van MEEL				
W. MULDER				
H.J. te PASKE				
J. PLETTEBERG				
S. POST				
Y. POST				
M. POSTHOUWER				
A. REUTEN				
H.J. de RUITER				
J.W. de RUITER				
A. van der SANDEN				
E. STROOPER				
R. TIJMONS				
R.H. VINK				
J. de ZEEUW				
				Welkom bij TWENOT!



RECENSIE: “MEI 1940 - DE 18-DAAGSE VELDTOCHT - IN WOORD EN BEELD” (IN BELGIE) VAN PETER TAGHON, 2010

DOOR: TON VAN SLIGTER

De vraag die de in tankgeneraal Rommel geïnteresseerden hierbij dienen te stellen is: kunnen we vanuit dit toch wel magistrale werk Rommel's race naar de Maas terugvinden. Zoals u verderop zult zien is dat inderdaad het geval. Verder fraaie grote foto's en *prima de luxe* toelichtende Belgische tekst op glanspapier. Deze derde versie met zijn langwerpig oblong formaat en de herziene lay-out maakt de afdruk van pagina grote foto's mogelijk. Van harte aanbevolen voor de fotokijker. In mei 2010 was het 70 jaar geleden dat voor het neutrale België WO2 begon.

Mei 1940 – Rommel's race naar de Maas. Uit hoofdstuk 7, “Rommel aan de horizon”.

Uitgerekend in de Ardennen, waarvan de Franse Legerleiding altijd had aangenomen dat ze voor tanks ontoegankelijk waren, had het Duitse opperbevel zijn beslissende aanval gepland. Drie pantserkorpsen, het XV^e, het XIX^e en het XXXXI^e, kregen het bevel om respectievelijk naar Sedan, Monthermé en Dinant door te stoten en er de Maas over te steken. Het XV^e Pantserkorps stond onder bevel van Generaal Hoth en omvatte twee sterke pantserdivisies: de 5^e Pz.D. en de 7^e Pz.D., die hier onze bijzondere aandacht krijgt.

De pantserdivisies zijn volledig uitgerust met gemotoriseerde bataljons: verkenning, infanterie, antitank, pioniers met noodbruggen en artillerie. Zij krijgen de nadrukkelijke bescherming en steun van de Luftwaffe. De Stuka's (Junkers Ju 87) o.a. fungeerden als “rijdende artillerie” voor de aanstormende troepen.



Blz.59. Hotton aan de Ourthe. Pz.Kpfw. IV.



Blz.87. Anhée op de westelijke Maasoever. 15 cm-S.I.G. 33.

De 5^e Pz.D. van generaal Maximilian von Hartlieb was de oudste en ook veruit de best uitgeruste. Ze kon ongeveer 320 tanks opstellen, waaronder een dertigtal Pz.Kpfw. IV. Daarboven kon men nog eens zes stuks gemechaniseerd geschut “15 cm-S.I.G. 33 Auf Pz.Kpfw. I Ausf. B” in stelling brengen. Tussen 1939 en 1940 bouwde de firma Alkett 38 stuks van dergelijke voertuigen. Als basis werd de 15cm houwtser model 1933 gebruikt, het geschiktste wapen voor directe steun aan de infanterie, en het onderstel van de Pz.Kpfw. I met zijn intussen te licht bevonden pantsering. Ze vormden de S.I.G. Kompanie 704, die steun verleende aan de 5^e Schützen-Brigade.

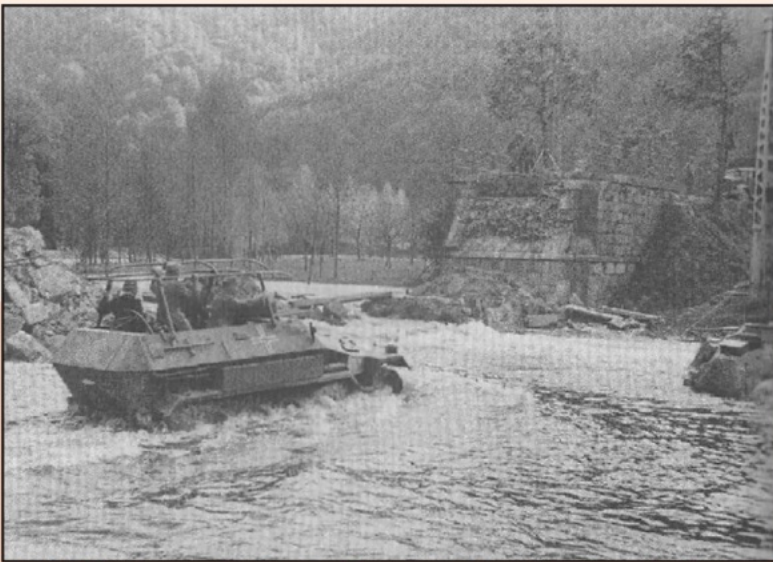


De 7^e Pz.D. was een nog relatief jonge eenheid, die pas op 18 oktober 1939 vanuit de 21^e divisie werd opgericht en slechts over een kleine 200 pantsers beschikte. Toch was het juist deze divisie die tijdens de opmars naar de Maas furore maakte. Dit had vooral te maken met het persoonlijk optreden van haar bevelhebber, generaal-majoor Erwin Rommel. Meer dan eens gaf zijn tussenkomst een beslissende wending aan de gevechten.

◀Rommel in bespreking met zijn officieren, juni 1940.

Het verrassend snelle doorstoten (de Blitzkrieg) maakte Rommel's 7^e Pz.D. ongrijpbaar voor de geallieerden te voet en het bezorgde haar de bijnaam Spookdivisie. Meerdere malen was Rommel zelf zover vooruit dat hij buiten het bereik van de radio's van het hoofdkwartier was. De gewone Duitse infanterie divisies met hun paardentractie konden nauwelijks in zijn spoor blijven, ondanks dat er soms wel 75 km per dag gemarcheerd werd.

Op 10 mei om 5.32 uur trokken de tanks van de 7^e Panzer Divisie, in het zuiden van België bij Oudler over de grens. Hun doel was de Maas bij Dinant, een tocht van bijna 65 kilometer, die zonder onoverkomelijke problemen werd afgelegd. Rommel greep op 10 mei voor de eerste keer in toen rond 7.30 uur bij Oudler de ondoordringbare zone A bereikt werd. Twee doorbraakpogingen mislukten, maar met Rommel op kop ondernamen de Duitsers een geslaagde poging langs de weg Dürler-Espeler. *"Toen het Kradschützen Bat. 7 rond 16 uur vastliep op de 10^e Kompanie van de 3^e Ardeense Jagers bij Mont-le-ban, beval generaal Rommel een omtrekkende beweging, die de verdedigers tot de terugtocht dwong. Dit lot onderging ook de 3^e Komp., die stellingen betrok te Chabrehez, dat om 21 uur veroverd werd."*



Blz.58. Marche aan de Ourthe. Ongetwijfeld bevindt Rommel zich aan boord van zo'n of wellicht dit commandovoertuig uitgerust met kaarten, radio's FuG11 & FuG Tr 100mw codeerapparatuur en twee M.G. 34.

De volgende morgen rukte Rommel's voorhoede op naar de Ourthe, die hij zowel in Marcourt als in Beffe kon oversteken. Op 11 mei bereikt *Gruppe Furst* (7^e Pz.D.) de Ourthe. Tot Devantage had Furst het gros van de divisie gevolgd, maar in het gehucht Consy had hij de weg naar het zuiden genomen. Rond de middag kwam hij in Marcourt aan. De brug over de Ourthe, een kunstwerk opgenomen in de lijst van de vernielingen categorie II, was al op 10 mei opgeblazen rond 19.00 uur. Er is geen tijd om te wachten op een noodbrug en de groep trekt door de rivier. Centraal op de foto een commandovoertuig type Sd.Kfz. 251/6. Let op de opvallende raamantenne op het voertuig. Een Sd.Kfz. 221, die gedeeltelijk buitenbeeld is, heeft al de overzijde bereikt. Deze gepantserde verkenningswagen was bewapend met het M.G. 34, kon twee personen vervoeren en haalde een topsnelheid van 80 kilometer per uur.

De stad Marche werd op 11 mei, rond 14.00 uur door de 7^e Pz.D. aangevallen. Tussen 15 en 17 uur probeerde het regiment Marche te heroveren. Deze poging mislukte. *"Nabij Marche kwam het tot (zware) gevechten met het 4^e R.A.M. (Regiment d'AutoMitrailleurs), maar tegen de avond van 11 mei had de 7^e Pz.D. ook deze stad in handen. Op 12 mei om 8.45 uur lag Gruppe Rothenburg voor Seringchamps, rond 10.30 uur vocht ze in Haid en om 12.30 uur was Leignon veroverd."*

Aangezien de rest van de 5^e Pz.D. hopeloos achterop lag werd de *Vorausgruppe* van Oberst Werner (bij Pessesse en Pessoux) rond de middag van 12 mei ondergebracht bij de 7^e Pz.D. Die had de Maas intussen al in het vizier gekregen. Rommel stuurde Kolonel Werner richting Yvoir via Ciney.

"In deze speciaal daartoe ontworpen containers werden de meest diverse zaken gedropt door Tante Junkers Ju 52: wapens, munitie, proviand, geneesmiddelen, maar ook benzine voor de tanks. Deze benzinecontainer werd boven Hotton afgeworpen. Enkele soldaten van de 5^e Pz.D. hebben hem overeind getrokken. Links bovenaan is de slang te zien waarmee de brandstof overgeheveld zal worden."

Blz.57. Hotton aan de Ourthe ►.





De P.K.-fotografen brachten de opmars van de Duitse tankdivisies door de Ardennen voortreffelijk in beeld. Minstens één reporter volgde elke divisie. Deze foto van P.K. Boesig toont ons een tankcolonne van het Pz. Reg. 25 die op 12 mei 1940 naar Ciney oprukt. De colonne wordt aangevoerd door een Pz.Kpfw. II, maar bestaat voor het overige uit Pz.Kpfw. 38 (t), een uitstekende tank van Tsjechische makelij, waarvan de 7^e Pz.D. er 132 kon opstellen. Deze bij Skoda gebouwde tank was bewapend met een 37 mm kanon en haalde een topsnelheid van 42 km per uur.

◀ **Blz.59. Nabij Ciney. Uit hoofdstuk 11 De overtocht van de Maas.**

Om de oprukkende Duitse troepen in de war te brengen werden hier en daar wegwijzers onbruikbaar gemaakt of overschilderd. In Beauraing, waar deze foto werd gemaakt, gebeurde dat erg grondig: zowel de wegwijzers als het nummer van de weg werden weggenomen. Enkel het uithangbord *Souvenirs de Beauraing* aan de winkel rechts van de weg geeft nog een vage aan duiding. ►

"De Gruppe von Bismarck werd in Buissonville opgehouden door Franse beschietingen, maar de spits van deze groep stond rond 15.00 uur al in Sorinnes en om 17.45 uur rukte het detachement van Hauptmann (kapitein) Steffen Dinant binnen. Rommel had de race met Vorausgruppe Werner van de 5^e Pz.D. naar de Maas gewonnen".



Leffe aan de Maas, Rue Camille Henry. Erwin Rommel 2^o van Links (blz.82)



Rommel ging met de tweede golf rubberboten mee naar de overkant (blz. 86)

Op 13 mei onder de dikke rookwalm die het Maasdal vult en afkomstig van de woningen die op bevel van Rommel in brand werden gestoken lukt het bij Leffe de Maas over te steken. Achter dit rookscherm en nu met vuursteun van enkele tanks werd de aanval overgedaan, ditmaal met succes. Op 12 mei had echter *Vorausgruppe* Werner van de 5^e Pz.D. bij Houx al via de onverdedigde loopbrug een bruggenhoofd gevestigd op de westelijke Maasoever.

De opgeblazen Maasbruggen konden de opmars van Rommel's 7^e Pz.D. nauwelijks afremmen. Zodra de infanterie een bruggenhoofd op de westelijke oever had uitgebouwd, begonnen zijn mannen ook met het overzetten van de tanks. In tegenstelling tot de geallieerde legers hadden de Duitsers in 1940 al zeer efficiënt geniemateriaal ontwikkeld.

De gebruikte techniek was niet alleen eenvoudig, maar vooral ook heel snel. Een voor een reden ze de tanks op een element van het *Brückengerät B*. Dit deed dienst als veer en werd heen en weer gevaren met behulp van de



krachtige motor van een *Sturmboot 39*. De herberg *Auberge de Bouvignes* aan de overzijde van de Maas bestaat nog altijd. Daardoor is de foto exact te lokaliseren.

▲ De oostelijke Maasoever, Panzer-reparatie Pz.Kpfw. I (ohne Aufbau)..

◀ blz.197, Diksmuide 28 mei.

Het verdere verloop van de achttiendaagse veldtocht voor de 7^e Panzer Divisie.

15 mei 1940 – Philippeville en passeert vervolgens westelijk van Avesnes en Le Cateau.

21 mei 1940 – Arras, waar door twee Britse tankregimenten een tegenaanval wordt ondernomen. Deze aanval werd gestopt door 88 mm luchtdoelkanonnen, die de Britse tanks "abschossen".

28 mei 1940 – Capitulatie van België, einde van de achttiendaagse veldtocht in België.

5 juni 1940 – Abbeville.

8 juni 1940 – Rouen.

10 juni 1940 – het Kanaal ten Westen van Dieppe.

17 juni 1940 – de buitenwijken van Cherbourg.

19 juni 1940 – het garnizoen van Cherbourg geeft zich over aan Rommel.

25 juni 1940 – einde veldtocht voor de 7^e Panzer Divisie in Frankrijk.

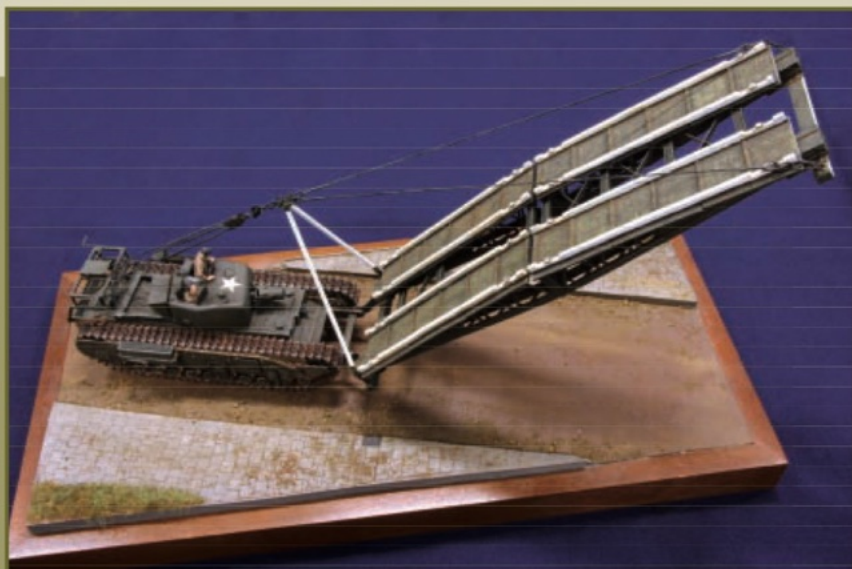
De opmars door de Ardennen in schema (te lezen van oost naar west, dus van rechts naar links)

Route:	Maas						Ourthe		zone B – zone A	
4 ^o dag 13 mei					3 ^o dag 12 mei			2 ^o dag 11 mei	1 ^o dag 10 mei	
	17.45	15.00	12.30	10.30	08.45	14.00	05.30	16.00	07.30	
1) Leffe	←Dinant←Sorinnes←Ciney	←Leignon	←Haid	←Seringchamps & Buissonville	←Marche	←Befte & Marcourt	←Montleban	←Oudler		
2) Houx	←Yvoir	←Ciney	←Pessesse en Pessoux: 5 ^e Pz.D. Vorausgruppe Werner onder het bevel van Rommel.							
3) Heer	←Givet←Beauraing	←Hargimont								

De hoofdmacht van de 7^e Panzer Divisie (1) trok op 11 mei in een vrijwel rechte lijn door de Ardennen van Montleban over de rivier de Ourthe bij Befte en Marcourt naar Marche-en-Famenne en Serinchamps. Op 12 mei ging de route iets naar het noordwesten, om bij Ciney weer naar het zuidwesten af te buigen, richting Dinant. *Vorausgruppe Werner* (2) ging dezelfde dag bij Houx al via een onverdedigde loopbrug over de Maas. De volgende dag 13 mei stak Rommel zelf bij Leffe even ten noorden van Dinant de Maas over. Een *Gruppe* van de 7^e Pz.D. (3) ging ten zuiden van Dinant bij Heer via de noodbrug van 32^e Infanterie Divisie de Maas over.

CHURCHILL Mk. IV MET SBG DEEL 2

DOOR: MAARTEN WEERS



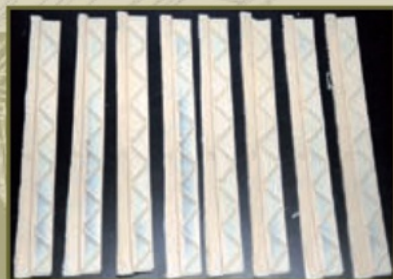
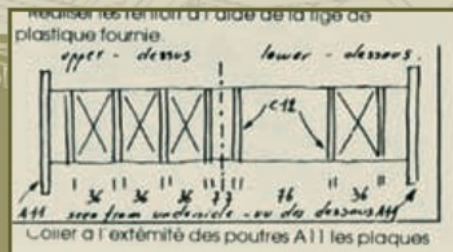
Size does matter!

De blikvanger van dit model wordt natuurlijk de SBG (Small Box Girder (kleine vakwerkbrug)). En voordat er ook maar iets in elkaar is gezet eist hij al alle aandacht op. Resicast levert een behoorlijk doos, zeker voor resin begrippen, die gevuld is met zakjes met onderdelen. Ik had de doos al jaren "op voorraad" liggen, maar hem nog nooit echt goed bestudeerd. Zoals altijd worden de onderdelen naast elkaar uitgesteld om een idee te krijgen waar elk deel moet komen te zitten.



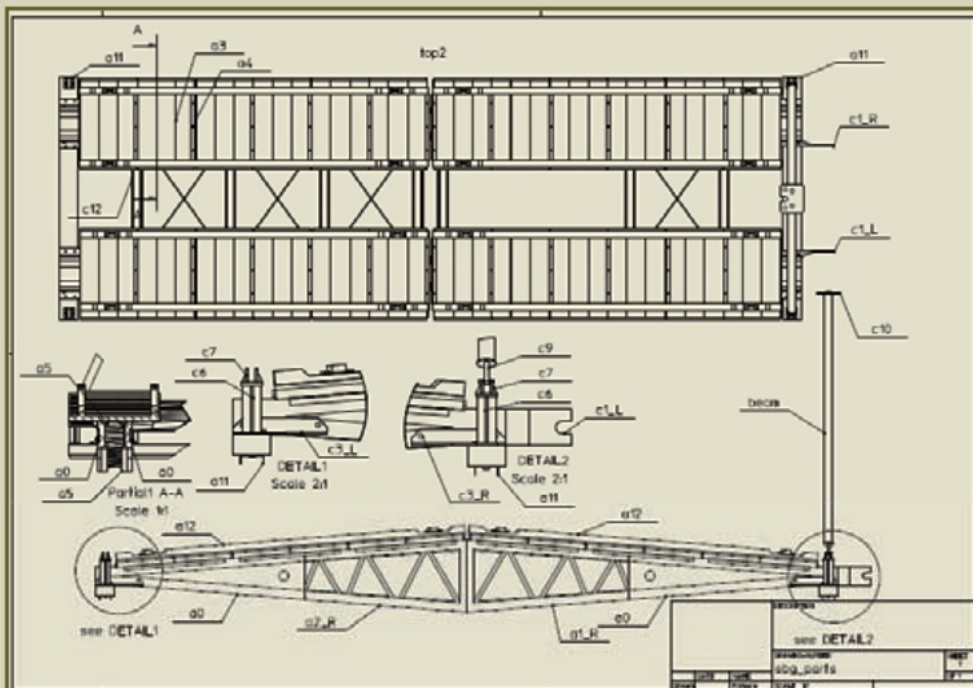
Een snelle

bestudering maakt duidelijk dat hier heel wat werk in gaat zitten. Er moet flink wat worden gezaagd om de gietblokken van de onderdelen te verwijderen. Daarnaast blijkt niet alles even recht te zijn. Als laatste, en zeker niet het onbelangrijkste, er is geen bouwtekening! Op een karig A4-tje staat in het Engels en Frans vermeld hoe e.e.a. gemonteerd moet worden. Een



handgemaakte schets begeleidt de magere tekst. Ik heb de afgelopen 30 jaar heel wat op de hobbytafel gehad, maar dit is toch beslist een nieuw diepterecord!

Ik twijfel hoe ik verder zal gaan. Toch maar zelfbouw, of kijken waar het schip strandt? Hoe dan ook, er moet eerst een goede tekening komen. Met een 3D CAD programma ben ik alle onderdelen gaan modelleren en daarna in de PC maar eens gaan kijken waar ieder onderdeel moet komen. Na een week's avonds samenbouwen was het me allemaal een stuk duidelijker geworden. De resin delen waren inderdaad niet allemaal even recht, maar toch te corrigeren. Enkele delen maakte ik i.v.m. de sterkte liever van messing. Denk hierbij aan enkele kritische onderdelen in de hijsinstallatie en de scharnieren.



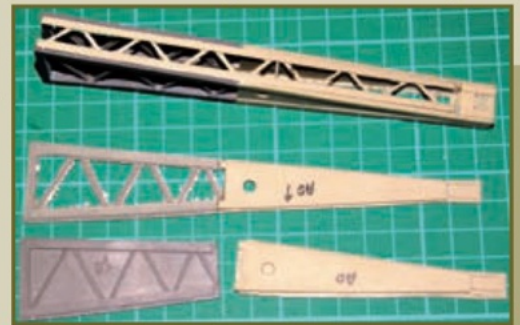


Ik schrijf altijd de nummers op de onderdelen, waarbij ik er wel op let dat ik ze op een plaats zet waar er later niets van de zien is. De inkt wil namelijk bij het schilderen wel eens lastig gaan doen.

Lijm eerst de hoofddelen aan elkaar en zorg er dan voor dat e.e.a. symmetrisch wordt gezet. Na uitharding kan het fijne werk beginnen, zoals de gaten in het vakwerk uitzetten en netjes afwerken. In dit geval

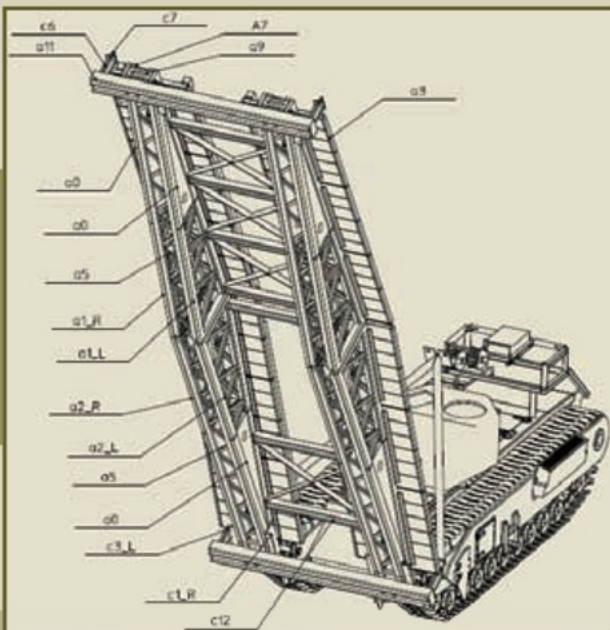
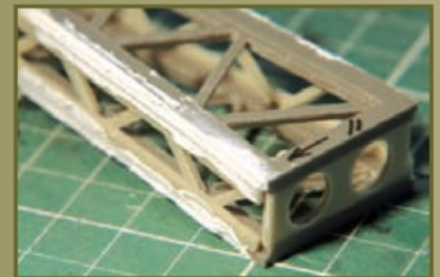
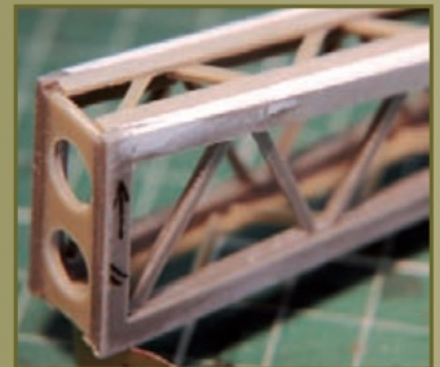
werden naderhand de montagegroeven boven en onder recht uitgefreesd.

Voor het lijmen van dit soort grote, zware delen gebruik ik overigens altijd Bison Kombi. Het stinkt net zo erg als dat plakt. Heel erg dus! Het is een twee componentenlijm die eenvoudig met behulp van een gecombineerde spuit ergens kan worden opgebracht om te worden vermengd. Na ongeveer een uur is het helemaal kleefvrij, na 12 uur is het uitgehard.



Na het uitharden de kieren dicht plamuren volgens de eerder genoemde methode. Heel fijn schuurpapier zorgt ervoor dat gietbraampjes verdwijnen.

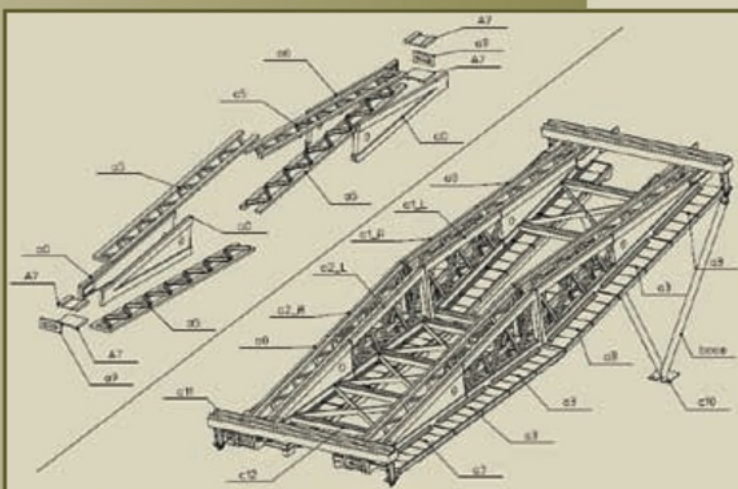
Bij de montage van de armen tot een brugdeel kan blijken dat niet alles even recht zit. Een stripje Evergreen biedt dan uitkomst. Zorg ervoor dat het aan de binnenkant zit, dan zie je er uiteindelijk niets meer van. (Ik ben fervent aanhanger van Steven Zaloga, "Build only what you can see")



Na het samenbouwen van beide delen komt er nog een klein Evergreen stripje overdwars te zitten. Ik maak dit soort strips liever te lang en kort ze in nadat ze op hun plaatst zitten. Ze werden uiteindelijk ingekort tot de breedte van de arm.

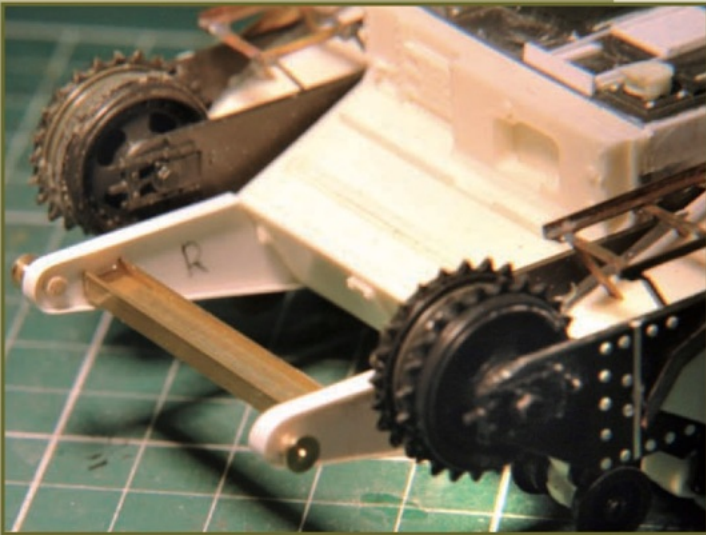


De overzichtstekeningen zijn genummerd met de onderdeelnummers van de Resicast kit.



De scharnierarmen van Resicast waren bij mij te kort. De rupsen zouden tegen de brug aankomen. Ik heb ze dan ook nagemaakt en enkele millimeters langer gemaakt. In verband met de sterkte heb ik de resin scharnierpennen vervangen door twee zelf gedraaide pennen. Ook de balk tussen beide scharnierarmen is vervangen door een messing variant.





De scharnierarmen waarmee de brug aan de Churchill bevestigd is.

Aan de brug komen twee vorken (C1_L en C1_R) die over de scharnierpennen steken. Ook deze zijn vervangen door messing varianten. Vele malen sterker en zeker niet dikker dan de originelen in resin. Dit is, samen met de lier, het meest belaste deel van het hele voertuig. Een paar tekeningen uit het handboek van de Royal Engineers maken e.e.a. nog wat duidelijker.

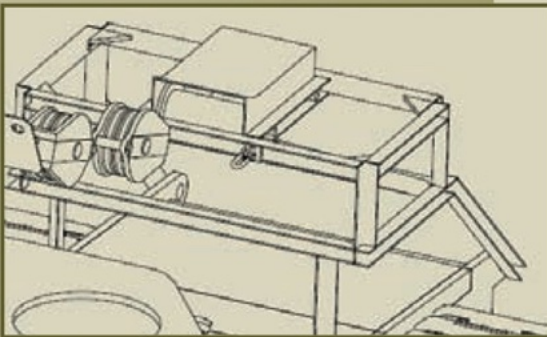


Tussen beide brugarmen komen enkele profielen om het geheel stijver te maken.

Messing strip van de firma pb-messingmodelbouw in combinatie met enkele



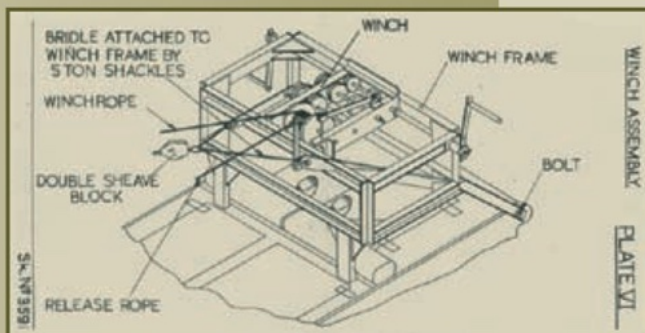
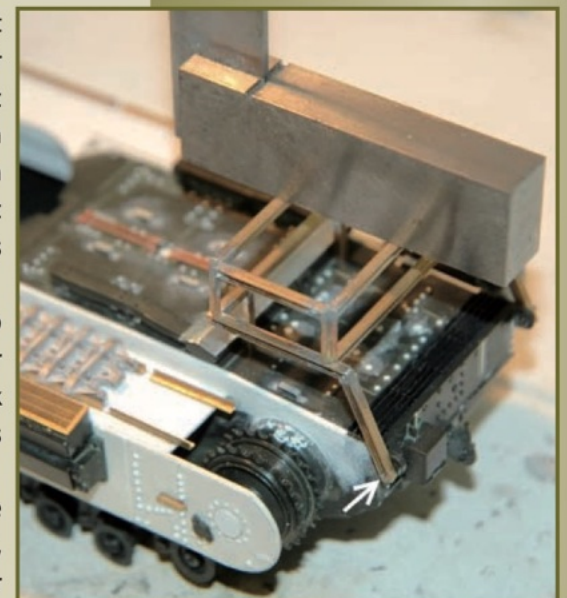
H-profielen beelden het vakwerk uit. Om er zeker van te zijn dat er recht gesoldeerd wordt heb ik een mal gemaakt waar de afgezaagde delen ingestoken worden. Ik kan me nu volledig concentreren op het solderen. Het complete vakwerk wordt m.b.v. de eerder genoemde twee componentenlijm tussen de brugarmen vastgezet.



Het lastigste deel van dit voertuig vond ik de lierinstallatie op het achterdek. Foto's en tekeningen die ik gevonden had lieten niet altijd hetzelfde zien. Er blijkt wat variatie geweest



te zijn geweest in de soort profielen waarmee het frame was opgebouwd. Uiteindelijk heb ik gekozen voor de versie die ik het meest was tegengekomen.



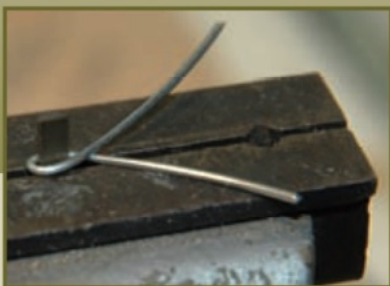
Het frame en de lier staan uiteraard ook in de originele handleiding.

Gelukkig had ik ook nog de tekeningen uit het handboek, waardoor de foto's makkelijker

te interpreteren waren.

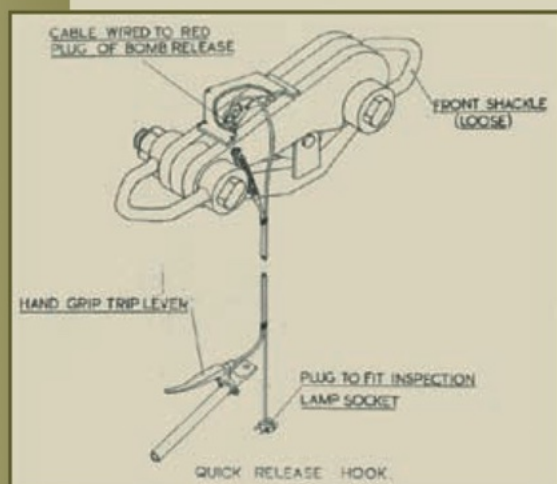
Het frame is eerst gesoldeerd en daarna op het achterdek geplaatst. De lier is van Resicast en ziet er prima uit.

Als ik het goed begrepen heb stond het frame in het echt los op het achterdek en zorgden de twee trekstangen die naar de achterste sleepogen gaan, voor de verbinding van de lier aan de tank. De twee pootjes aan de voorkant van het frame heb ik bij mijn model vastgelijmd aan het motordek (hoe sterker hoe beter, denk ik dan maar). Om er zeker van te zijn dat het geheel tijdens het drogen flink werd aangedrukt, stond er tijdelijk een blokhaak op. Net als in het echt zitten er twee pennen die door de trekstangen en de sleepogen gaan (zie pijl).

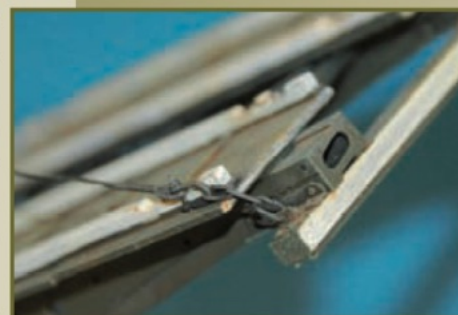
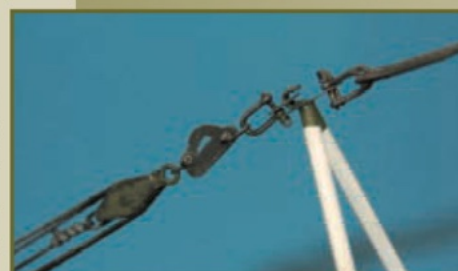


De draden waarmee de brug omhoog gehesen wordt heb ik gemaakt van stukje koord. Later is dit zwart geschilderd zodat het op een staaldraad lijkt. Het is daarbij belangrijk een touwsoort te kiezen met een glad oppervlak, het mag dus niet pluizen. Onze collega's in de scheepsmodel business hebben daarvoor heel mooi materiaal.

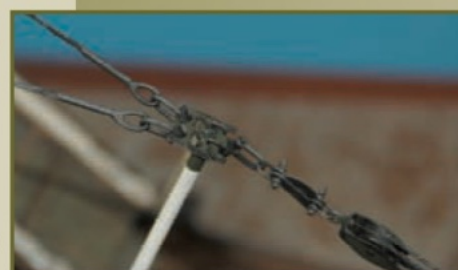
Naast een kabel die opgewonden wordt door de lier moeten er ook twee kabels tussen de brug en de bomen worden bevestigd. Dit zijn staaldraden met gewalste ogen. Ik heb een stukje ijzerdraad om een stalen stripje heen gebogen en daarna met een soldeerverbinding het oog dicht maakt. De draad is twee millimeter onder het oog afgeknipt, waarna ik het uiteinde in een vijf millimeter lang koperen buisje heb geschoven. Vervolgens heb ik in de andere kant van het buisje een koordje gestoken, dat ik eerst met seconden lijm had ingesmeerd. Het resultaat spreekt voor zich!



Voor het omhoog hijsen van de brug werd de achterop het motordek gemonteerde lier gebruikt. De lier had een grote vertraging waardoor het niet alleen een zwaar werk was, de aandrijving bestond uit twee vrijwilligers aan de zwengels, maar het duurde ook erg lang voordat de aanvalspositie was bereikt. Als de SBG klaar was voor gebruik stond deze onder een hoek van ongeveer 45 graden voorop de neus van de Churchill.



De brug werd neergelaten door hem met de lier te laten zakken tot ongeveer een halve meter boven de plaats waar hij moest komen te liggen. Dan liet men de springbout die in de lierkabel zat, springen waardoor de brug in een klap op zijn plaats viel. De palen vielen naar voren en naar buiten om te voorkomen dat het rijdek beschadigd zou raken, de A.V.R.E. reed naar achteren en de brug was klaar voor gebruik.



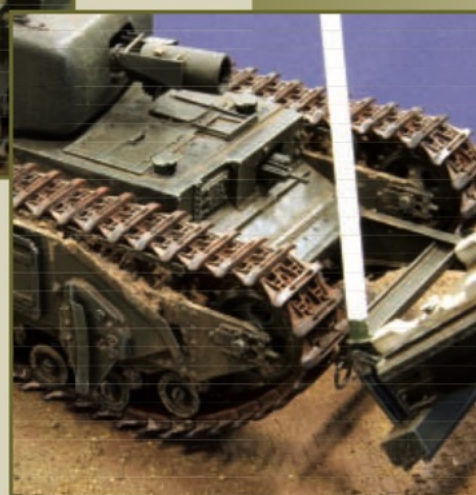
Ik heb de schakels gemaakt van stukjes messing plaat en gekochte onderdelen. Bij de firma MVD (www.modellbauschrauben.de) zijn mooie kleine D-schakels, katrollen en bouten / moeren te vinden. De voorste schakels werden met stukjes ketting aan de brug vastgezet.

Ten slotte

Daarna hoefde het model alleen nog maar te worden gespoten, geweathered, gedrybrushed en op een grondplaatje te worden gezet. Maar daar is al zoveel over geschreven dat ik er niets meer aan hoeft toe te voegen.

Het was een project met een paar forse uitdagingen, maar ik vond het zonder meer de moeite waard. Net als de echte Churchill SBG is ook een model in schaal 1:35 een indrukwekkende verschijning. Ik kijk er met plezier naar.





Foto's op deze pagina: Richard Polderman



KMK

15 years



2010 zag het 10 jarig bestaan van **"KMK SCALE WORLD"**, en het was een groot succes!!

2011 viert het 15 jarig bestaan van onze club KMK.
Doen we het succes over? ZEKER!



Gratis Toegang!
Gratis Parking!
Gratis Demo's!

Special guests voor:

- AFV's
- Vliegtuigen
- Figurines
- Burgervoertuigen



11 September 2011

Technisch Instituut St-Paulus
Kruisven 25
2400 Mol (België)



Meer info op:

WWW.KMK-SCALEWORLD.BE

DE VICKERS Mk.E TANK IN POLEN



Vickers Armstrong 6-ton tank, Type B

De **Vickers-Armstrong 6-Ton Tank Model E**, om hem bij zijn juiste naam te noemen, dateert uit 1928. Vickers was tot de conclusie gekomen dat er een markt bestond voor een lichtere en meer compacte tank dan de massieve modellen die op dat moment in gebruik waren. Tot de potentiële kopers rekende men vooral de kleinere landen, met veel kleinere defensiebudgetten dan de grote mogendheden van die tijd.

Men ontwierp een tank die in zekere zin "modulair" was opgebouwd. De koper kon kiezen uit verschillende opties, zowel op het gebied van bewapening als voor wat betreft overige uitrusting en afwerking (bijvoorbeeld wel of geen radio, welke verlichting, richtmiddelen, etc.). Hij was beschikbaar in twee basisvarianten: **Type A** met twee aparte, volledig draaibare torentjes, elk bewapend met een Vickers machinegeweer, en **Type B**, uitgerust met een enkele toren met een 47 mm (3-pdr) Vickers snelvuurkanon en een Vickers machinegeweer. In Type B waren beide wapens aangebracht in een Duplex opstelling. Dit betekende dat ze op dezelfde as waren gemonteerd en daardoor tegelijk konden worden geëleveerd en gedraaid. In een uit die tijd daterende verkoopbrochure van Vickers staat dat voor deze wijze van monteren was gekozen om vrijwel gelijktijdig zowel vijandelijk materieel als personeel onder vuur te kunnen nemen.

De bewapening van Type A, twee machinegeweren, vloeide voort uit de toenmalige opvattingen over tanks die speciaal

bedoeld waren voor infanterieondersteuning. De aanduidingen "A" en "B" stammen overigens uit latere tijd. Vickers duidde de voertuigen aan als "twin turret" en "single turret".

Het door Vickers-Armstrong gepatenteerde onderstel van de 6-tonner bestond uit twee sets loopstellen aan elke zijde, elk voorzien van bladveren. Elk loopstel draaide om een as, die over de gehele breedte van het voertuig liep. De eerste motor die standaard in de 6-tonner werd geplaatst was een horizontale viercilinder luchtgekoelde 87 pk V-8 Armstrong-Siddeley. Hij gaf een maximum snelheid van ca. 35 km/uur, wat voor die tijd heel wat was. De bemanning bestond uit drie personen: een bestuurder en twee schutters. De aandrijving ging via een vierversnellingsbak naar de aandrijfwielen aan de voorkant van het voertuig. Er was een extra lage versnelling beschikbaar, zowel vooruit als achteruit, voor zwaar terrein of voor bijvoorbeeld het slepen van een ander voertuig. De mangaan stalen rupsbanden hadden een levensduur van zo'n 3000 mijl.

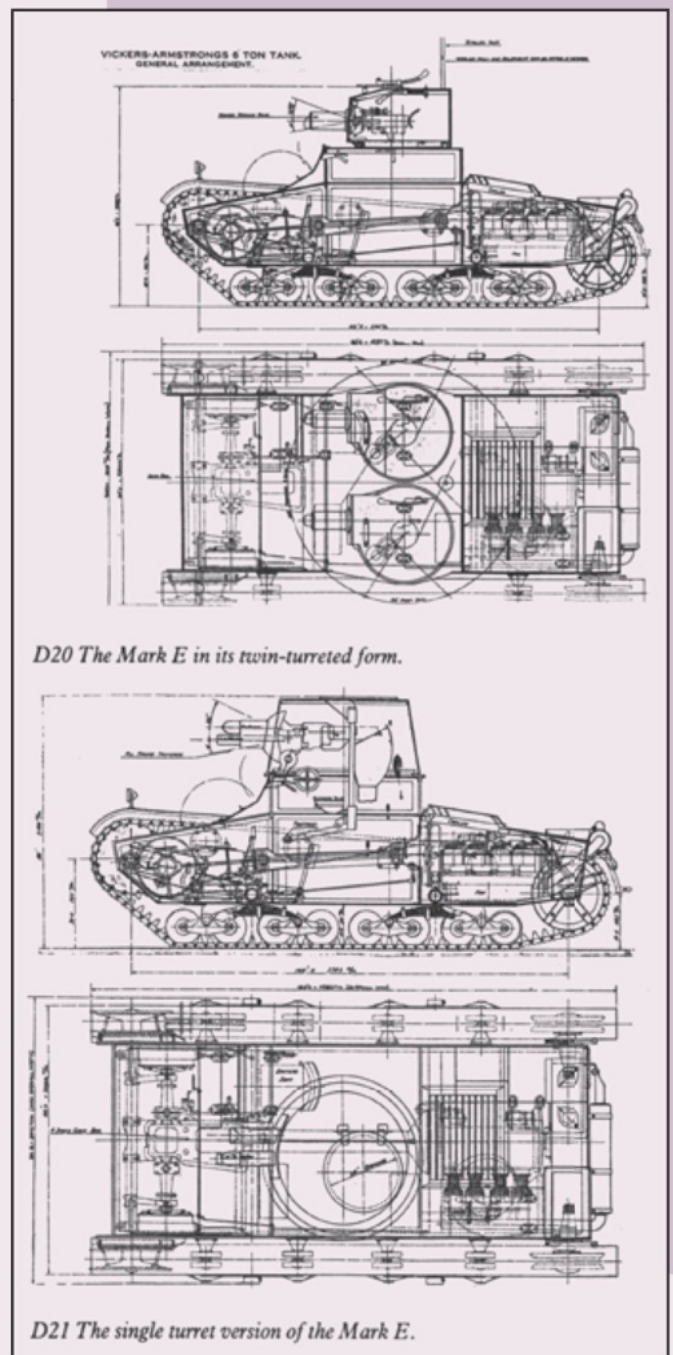
De 6-tonner werd door het Britse leger geëvalueerd, maar afgewezen. Men vond vooral het onderstel te zwak (!!). In het begin van WO2 heeft het leger er wel een paar gebruikt voor opleidingsdoelen, maar dit was alweer enige tijd nadat het voertuig een van de meest indrukwekkende records had gevestigd voor wat betreft export en gebruik door legers van

andere mogelijkheden. Tussen 1930 en 1938 werd de 6-ton Tank verkocht aan een aantal landen, zoals Rusland, Griekenland, Bolivia, Siam, Finland, China en Bulgarije. Het grootste contract werd echter afgesloten met Polen.

In de jaren '20 overwoog de Poolse regering een eigen tank-productie op te zetten, maar hiervoor ontbrak de nodige ontwikkelkennis. Er was echter wel ervaring opgedaan met de licentie productie van een aantal Renault FT 17 tanks en dat leidde tot het idee dat ook andere tanks in licentie konden worden gebouwd. In 1926 presenteerde Vickers de details van zijn nieuwe 6-ton Mk C tank aan de technische afdeling van het Poolse ministerie van defensie. Het hoofd van deze afdeling, kolonel M. Przybylski, was maar matig enthousiast over de tank en ook nadat er op voorstel van de Polen verschillende verbeteringen waren aangebracht (die leidden tot de Mk D versie), kwam het niet tot een overeenkomst.

Begin 1927 bezocht een Poolse delegatie de Vickers fabriek in Sheffield en het trainingskamp van het Britse leger in Wool, maar ook dit leidde tot niets; misschien omdat er inmiddels ook een andere gegadigde was voor de Poolse order, te weten de toen revolutionaire T3 (M1931) middelzware tank van J. Walter Christie. In februari 1930 bezocht een Poolse delegatie de Verenigde Staten en tekende een contract met Christie voor de levering van één T3 plus een licentieovereenkomst. De tank zou in juni van dat jaar geleverd worden, maar Christie stelde de levering uit tot oktober. Toen de Polen weer naar de V.S. gingen om de tank in ontvangst te nemen kregen ze te horen dat eerst de volledige prijs moest worden betaald. Omdat ze echter vermoedden dat de tank nog niet klaar was en geruchten hadden gehoord dat Christie ook een afspraak met de Russen had gemaakt, weigerden ze te betalen voordat ze de tank in ontvangst hadden genomen. In deze impasse betaalde Christie het ontvangen Poolse voorschot terug en zag van de overeenkomst af.

Ondertussen had Vickers de nieuwste versie van z'n 6-ton lichte tank, de Mk E, afgeleverd voor het uitvoeren van beproevingen. Na een zware rit van maar liefst 600 kilometer werd de tank beoordeeld als "goed", maar er waren wel een paar behoorlijke tekortkomingen geconstateerd. De Armstrong Siddeley Puma motor raakte snel oververhit, de pantsering was te dik en de binnenruimte te klein. Desondanks, ook omdat de mogelijkheid van de Christie tank niet meer bestond en Polen dringend behoefte had aan een nieuwe tank, werd op 14 september 1931 met Vickers een overeenkomst gesloten voor de levering van 50 Mk E lichte tanks, type A (twee torens) en een licentieovereenkomst. In de loop van 1932 en 1933 werden 38 geassembleerde tanks afgeleverd, plus 12 in onderdelen; allemaal zonder bewapening. De prijs voor een geassembleerde tank bedroeg in eerste instantie £ 3.800. Omdat de pantserplaten van de



eerste tanks die werden afgeleverd echter als te zwak werden beoordeeld, werd de prijs verlaagd tot £ 3.165 per tank. In strijd met de afspraken werd de 13 mm dikke pantsering al op 350 meter afstand door 12,7 mm Vickers mitrailleurmunitie



doorboord. De serienummers van de tanks waren VAE 408 t/m 445.

Na aankomst werden twee luchtgekoelde 7,92 mm Hotchkiss M1925 mitrailleurs gemonteerd (de exportversie van de Hotchkiss M1914). In 1932 besliste de Generale Staf dat bij 16 tanks één van de M1925 mitrailleurs moest worden vervangen door een luchtgekoelde 13,2 mm Hotchkiss M30 zware mitrailleur. Dit besluit vloeide voort uit een reorganisatie van de pantserstrijdkrachten, waarbij in ieder tankpeloton van vijf tanks twee tanks met de M30 bewapend moesten zijn. Deze aanpassing werd tussen 1933 en 1936 uitgevoerd en waarschijnlijk hebben in deze periode ook zes tanks in de linker toren een Frans 37 mm Puteaux L/21 kanon als bewapening gekregen.



Vickers tank Type A, voertuignummer 1482, tijdens een parade in Warschau, 11 november 1936. De bewapening bestaat uit twee M30 mitrailleurs

In 1934 werd besloten tot verdere aanpassingen in de vorm van luchtinlaten op de zijspatborden achter het gevechtscompartiment (op Pools verzoek door Vickers ontwikkeld) om het eerder genoemde oververhittingsprobleem te verhelpen (zie de foto hierboven). Deze luchtinlaten werden een typisch herkenningspunt van de Poolse Vickers 6-ton tanks, ze werden officieel geaccepteerd toen twee tanks met succes een proefrit van bijna 1200 kilometer hadden afgelegd.

Dit waren niet de laatste aanpassingen. Omdat de bewapening niet genoeg pantserdoorborend vermogen had werd in 1933 een nieuwe overeenkomst met Vickers gesloten voor de levering van 22 torens om een aantal Type A tanks om te bouwen tot Type B tanks met een enkele toren. De nieuwe torens arriveerden in 1934 en hadden als bewapening een 47 mm Vickers snelvuurkanon en een Poolse watergekoelde 7,92 mm M30 coaxiale mitrailleur (dit was de Poolse uitvoering van de .30 Browning Model 1917).

Vanwege de nog steeds aanwezige motorproblemen werd één tank uitgerust met een PLInz 235 (Saurer BLDb) diesel-

motor, dezelfde die ook in de 7TP werd gebruikt. Hoewel dit een verbetering opleverde werden de kosten te hoog geacht, waardoor deze aanpassing niet verder werd doorgevoerd.

Zoals eerder genoemd, een aantal tanks was in onderdelen geleverd, maar deze waren nog altijd niet geassembleerd. Ook was het door alle problemen met de Vickers E nog niet tot daadwerkelijke Poolse productie gekomen. Deze tanks zijn gebruikt als basis voor de VAU-33 (Vickers-Armstrong-Ursus), die later zou leiden tot de 7TP tank. Feitelijk werden de torens van 12 niet geassembleerde Vickers tanks gebruikt voor de eerste serie 7TP tanks, omdat bij het Zweedse bedrijf Bofors bestelde torens niet op tijd werden geleverd.

De Poolse Vickers Mk E tanks hadden in eerste instantie geen radio. Bij het uitbreken van WO2 hadden er maar vier een korte afstand RKB/C radio, mogelijk hadden acht andere tanks alleen een ontvanger aan boord.

Mk E tanks werden ingedeeld bij het 3^e Pantserbataljon in Warschau en het 11^e Pantserbataljon bij het Pantseropleidingscentrum in Modlin. In 1937, toen de eerste 7TP tanks in gebruik werden genomen, werden de Mk E tanks van het 3^e Bataljon toegewezen aan het 2^e Pantserbataljon in Zurawica. Begin september 1938 namen 20 Vickers tanks deel aan oefeningen in de provincie Wolyn (nu deel van de Oekraïne), als voorbereiding op een actie in de Tsjechische provincie Zaolzie, waar de meerderheid van de bevolking Pools was en die in 1918 door de Tsjechen was geannexeerd. Deze operatie werd op 22 september 1938 zonder Tsjechisch verzet uitgevoerd.



Een peloton Vickers tanks Type B zoals het er in 1939 kan hebben uitgezien. Deze foto dateert overigens van vóór de operatie Zaolzie, die in 1938 werd uitgevoerd.

Bij de mobilisatie in augustus 1939 waren de Vickers tanks ingedeeld in twee lichte tank compagnieën van de enige twee Poolse gemotoriseerde brigades. Het 11^e Pantserbataljon vormde de 121st Lichte Tank Compagnie ten behoeve van de

10^e Cavalerie Brigade, het 2^e Pantserbataljon vormde de 12^e Lichte Tank Compagnie ten behoeve van de Warschau Pantser Gemotoriseerde Brigade.



Vickers Type A, voertuignummer 1358, in het begin van de jaren '30, aan het hoofd van een kolonne vrachtauto's. de mitrailleurs (waarschijnlijk Hotchkiss) zijn afgedekt.

Een lichte tank compagnie had 16 tanks: 10 of 11 stuks type B en 5 of 6 stuks Type A. Hij bestond uit een commandopeloton met een commandotank en drie pelotons met elk vijf tanks, te weten 3 x type B en 2^e type A. In de gevechten met

de Duitse troepen zijn vrijwel alle Vickers tanks verloren gegaan, hetzij bij gevechtsacties hetzij door tekort aan brandstof of door mechanische storingen.

De overblijvende vier type A tanks waren ingedeeld bij het 3^e Pantser Reserve Centrum in de stad Żurawica. Op 17 september 1939 werd Polen aangevallen door Rusland. De in het oosten van Polen gelegerde troepen probeerden de Hongaarse grens te bereiken en bij deze pogingen zijn de Vickers tanks in gevechten met de binnentrekkende Russische troepen uitgeschakeld.

De na de capitulatie nog overgebleven tanks zijn, al dan niet beschadigd, door de Duitsers en de Russen overgenomen, maar door hen niet meer operationeel ingezet.

Bronnen:

- Steelmasters nr. 18, ..
- Vickers-Armstrong 6 ton Type B; The Bovington Tank Collection
- Mechanised Force, David Fletcher
- Classic Military Vehicle, oktober 2010
- www.derela.republika.pl



◀ *Vickers tank Type B van de 121^{ste} Lichte tank Compagnie in augustus, kort voor het uitbreken van de oorlog*

▼ *Eveneens een Vickers Type B van de 121^{ste} Lichte Tank Compagnie, op 6 september 1939 bij Trzciana beschadigd en veroverd door de Duitsers*



◀ *Vickers tanks, Type A, waarschijnlijk vernietigd in de slag bij Tomaszów Lubelski in het zuidoosten van Polen*



Tot de minder bloedige details van de krijgsgeschiedenis behoort de militaire cultuur. Die leert ons veel over tijdgeest, militaire doctrine en volksaard. Zo stamt de oude cavaleristen-heildronk *"Leve onze paarden, leve onze vrouwen en leve de mannen die ze berijden!"* onmiskenbaar uit Frankrijk. En dat één van de fraaiste militaire marsen aller tijden, *"When Johnny comes marching home again"* uit de Amerikaanse Burgeroorlog, in de VS tegenwoordig alleen nog maar instrumentaal ten gehore gebracht worden, laat zien hoe woorden van betekenis kunnen veranderen. De zinsnede *"... and we all feel gay when Johnny comes marching home"* zou vandaag de dag licht tot misverstanden kunnen leiden.

Voor ons tijdschrift is uiteraard alles rond het tankwapen interessant. Dankzij internet is daar tegenwoordig veel van binnen te halen, ook uit de voormalige Sovjet-Unie. Een hoofdstuk apart zijn daarbij liederen en marsen.

Het lied dat uiteindelijk dé mars van de sovjet-pantsertroepen zou worden, stamt uit de film *"Traktoristy"* uit 1939. Het is een komedie, waarin veel wordt gezongen. De muziek is van Dmitriy en Daniil Pokrass, twee van drie Joodse broers uit Odessa die als componisten naam hebben gemaakt in de Sovjet-Unie. Nummer drie, Samuil, leverde in 1920 zelfs het officiële lied van het Rode Leger, met de opmerkelijke beginregels van het derde couplet *"Wij stoken de wereldbrand, kerken en kerkers maken we met de grond gelijk"*. Later vestigde hij zich in Hollywood, waar hij onder meer de muziek maakte voor films met het kindsterretje Shirley Temple. Zijn broer Dmitriy diende in de roemruchte *"Konarmiya"*, het Rode Eerste Cavalerie, en componeerde onder andere de aan de aanvoerder opgedragen Boedjonni-mars. Toen de geluidfilm zijn intrede deed, kon ook studio Mosfilm van hun talenten gebruik maken.

Het verhaal van de *"Traktoristy"* is even simpel als kenmer-

kend. De hoofdfiguur Klim Yarko (een vriendelijke reus, zo weggelopen uit een socialistisch-realistisch schilderij) is als tankbestuurder juist gedemobiliseerd. Hij keert terug uit het Verre Oosten, waar hij tegen de "samoerai" heeft gevochten, naar zijn kolchoz in de Oekraïne, en naar zijn aanbedene Maryana. Deze dame is intussen brigadeleidster en een landelijke beroemdheid; in de Pravda is zelfs een artikel over haar verrichtingen verschenen. Ze heeft dan ook vele aanbidders, en Klim heeft aanvankelijk het nakijken. Maar als goed kameraad instrueert hij toch een rivaal, zodat deze de eretitel "activist" kan verkrijgen en daarmee zijn kansen bij Maryana vergroot. Het collectief gaat tenslotte voor het individu. Op de kolchoz maakt Klim intussen zijn collega's met zang en trekharmonica enthousiast voor het tankwapen. Enigszins vrij vertaald luidt het eerste couplet:

*Het pantser sterk, betrouwbaar de motoren;
De tank is 't wapen van de nieuwe tijd
Met ons tankisten, voor triomf geboren
Op 't slagveld van de toekomst voorbereid.
Met onze vuurkracht zijn we onverslaanbaar
En komt de klassevijand in zijn waan,
Dan klinkt 't bevel van onze kam'raad Stalin
En onze Eerste Maarschalk voert ons aan.*

Gefascineerd door de techniek was men inderdaad in de Sovjet-Unie, maar dat enthousiasme voor het pantserwapen

was anno 1939 allerminst vanzelfsprekend. In die tijd werd in de militaire top ernstig getwijfeld aan het nut ervan. De levering van maar liefst 362 tanks en 120 pantserwagens aan de Spaanse Republiek had Franco's overwinning niet verhinderd, en bij manoeuvres in eigen land waren ernstige tekortkomingen aan het licht gekomen. Aan dat laatste waren zeker de zui-



veringen debet, maar ook de geringe productie van reserveonderdelen, die tenslotte niet meetelden bij het behalen van de norm. Voor het grote publiek bleef dat echter verborgen. De film werd populair, en het tankistenlied met zijn meeslepende melodie werd het officiële lied van het pantserwapen.



Voor de liefhebbers links naar een drietal uitvoeringen: ten eerste de slotscène uit de film "Traktoristy", waar op een bruiloftsfeest het lied nog eens door alle aanwezigen wordt aangeheven. Bruidegom Klim – ze krijgen elkaar natuurlijk toch - draagt al weer zijn uniform, want er zit oorlog in de lucht:

<http://www.youtube.com/watch?v=usRkAGeknlE>

Dan een latere versie, vooral vanwege het geschetter en geratel aan het begin:

<http://www.youtube.com/watch?v=u437PslPjoc>

En tot slot een oude uitvoering met een clip die de ontwikkeling van het tankwapen vanuit Russisch oogpunt in beeld brengt. Na opnames van de eerste Britse tanks onder meer beelden van de T-18, de FT-17, een proefmodel-Christie, verschillende BT-versies, T-26's mod. 31 en 33, de T-35, de T-28, de T-37 en modernere spul. Het kan niet op:

<http://www.youtube.com/watch?v=u6V2g9H-yIE&feature=related>

De film "Traktoristy" is als geheel in afleveringen ook op youtube te vinden, en wel in een gedestaliniseerde versie. Dat wordt duidelijk als er een tractor op rupsbanden van het type Stalinets S65 opduikt. Op die trekkers stond de naam van de fabriek altijd prominent op de voor- en zijkant, maar hier is alleen het woord "diesel" nog te lezen... Uit het lied zelf zijn verwijzingen naar Stalin en "eerste maarschalk" Vorosjilov in de jaren vijftig ook verwijderd. Van de oorspronkelijke eerste vijf maarschalken van de Sovjet-Unie waren er na de zuiveringen in '39 overigens nog maar twee in leven: Vorosjilov en Boedjonni. Onder de geëxecuteerden was Toechatsjevski, theoreticus van operaties in de diepte, waarbij tanks zo'n belangrijke rol moesten spelen.

De volledige Engelse tekst van het lied is te vinden op

<http://heninen.net/panssari/english.htm>



Enkele postzegels, ook al gewijd aan de "tankisten"

- Resin Kits

- Conversion Kits

Perfect Scale Modellbau

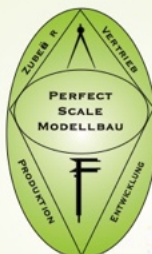
www.perfect-scale.de

- PE - Sets

- Track Sets

- Detail and Upgrade Kits

- Decals
- Accessoires
- DVD's
- Magazines
- Casting Resin
- Moulding Silicone
- Casting Service



Leopard 1A2 Turm 50,00 Euro



M561 Camo Goat & Shelter 105,00 Euro



Leopard 2 A6M CAN Barracuda 93,00 Euro



M520 GOER 145,00 Euro



MAN 630 L2AE 155,00 Euro



Leopard 2A4 Conversion 44,00 Euro



Marder 1A5 Upgrade Kit 44,00 Euro



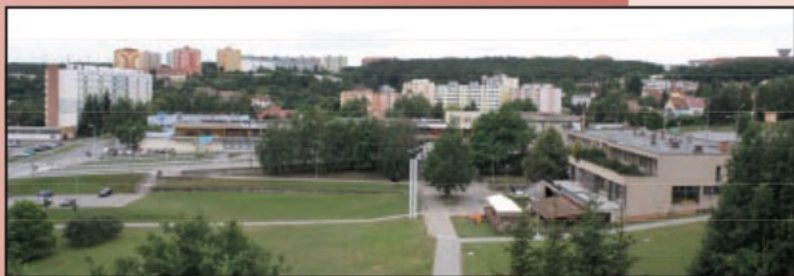


Hoe beschrijf je een trip die we al bijna 8 jaar lang bijna drie keer per jaar ondernemen. "We" zijn Peter Vierhout, Marc Tempels en ik. De vierde man was dit keer Wim Oldekamp. De genoemde trip is een trip naar Tsjechië. Waarom Tsjechië. Toen we voor het eerst gingen, kwamen veel aftermarket spullen uit Tsjechië. Inmiddels is die lijst met merken alleen maar langer geworden. Helaas zijn de toenmalige prijzen een stukje gestegen maar modelbouw is al lang slechts de aanleiding om te gaan. We zijn inmiddels bekende gasten en kennen vele gezichten uit de Tsjechische modelbouwscène.



Deze keer was het de beurt aan de grootste beurs van Tsjechië, Modell Brno. Brno is de tweede grootste stad van Tsjechië en ligt ongeveer 1050 km van Arnhem.

We arriveren vrijdagmiddag 24 juni in de hal waar de show wordt gehouden. Het is één van de grootste hallen op het beursterrein. Als ervaren standbouwers hebben we de stand snel staan. We zijn dan nog bijna de enigen. De hal is zo groot dat er rails naar binnen gaan om een trein binnen te rijden en waar een kraan hangt die 63 ton kan tillen. Die hebben we niet nodig want gelukkig bouwen we modellen met ook het gewicht op schaal.



Uitzicht vanuit het hotel met rechts het restaurant.

Na de een typisch Tsjechische lunch beginnen ook diverse handelaren op te bouwen. Dat geeft ons de kans de eerste keus te hebben. Er gaan al wat kronen over de tafel, voor we besluiten naar het hotel te gaan.

Die avond ontmoeten we onze vrienden in het dichtbij het hotel gelegen restaurant. De biertjes zijn koud en het



Lunch

eten is heerlijk. Nog beter is het gezelschap. De optelsom van vier Nederlanders, twee Tsjechen en een Brit geeft veel gezelligheid. Een goede bodem voor de lange dag die nog moet komen.

's Ochtends, iets voor 10 uur, staan we in de stand. Alle handelaren zijn opgebouwd en de show kan beginnen. Al snel is het afgeladen vol. Dat is voor ons eigenlijk geen verrassing. Alle beurzen in Tsjechië worden altijd goed bezocht. De hele dag door een constante stroom van mensen. Later op de dag horen we dat er inmiddels meer mensen langs de kassa waren geweest als dan er entreekaarten waren gedrukt.

Gedurende de dag is er bijna te weinig tijd om alle handel maar vooral alle modellen te bekijken.



De grote beursaal al aardig gevuld met bezoekers.

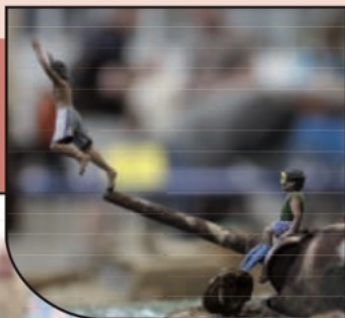


Het wedstrijd gedeelte.



Alleen al door een oproep van de organisatie om helikopters mee te nemen, staan er nu 150+ op de tafels. De kwaliteit is hoog, zelfs van de gevleugelde modellen. Na de prijsuitreiking rest ons alleen nog maar de stand af te breken en in de bus te laden. Het aangekochte resin en plastic krijgt daarbij een speciaal plekje.

Ook die avond wordt weer het restaurant opgezocht. Nu zijn nog meer modelbouwers en handelaren neergestreken. Die optelsom is wat lastiger te maken maar de uitkomst lijkt me duidelijk.



De volgende morgen kunnen we niet uitslapen, maar we staan om 9 uur naast de bus, klaar om te vertrekken. We gaan vandaag naar Pilsn, ongeveer 3 uur rijden. We hebben echter eerst een ontmoeting

geregeld met een privé verzamelaar van 1:1 militaire voertuigen. We rijden daarvoor een uurtje richting noorden naar Zabreh.



Büssing-NAG

Daar worden we hartelijk ontvangen door Vladimir Lehar. Hij leidt ons zijn terrein op en we staan om de hoek van de eerste schuur oog in oog met het karkas van een Hetzer.

We lopen mee een loods is waar meerdere chassis en onderdelen chaotisch door elkaar liggen. De loods daarachter doet onze mond openvallen.... We lopen langs divers Duits flakgeschut, een Krupp Protze en diverse Schwimm- en Kübelwagens tot

vóór ons een enorme vrachtwagen opdoemt. Het

is een Büssing-NAG tanktransporter. Die is echter zo groot dat we nog niet gezien hebben dat daarachter een Sd.Kfz 251, Sd.Kfz 7 en een FAMO staan.





De NAG is in de restauratie fase, terwijl de drie genoemde halftrupsen er als nieuw bijstaan. Uit de gemaakte overzichtsfoto's blijkt dat de verzameling nog veel groter is dan we tijdens de rondleiding al dachten. Naast de vele kleine vrachtwagens en motoren staan achterin de loods nog een Hummer, een paar Ford Mutt-jes en meerdere M-serie 5- en 2,5 ton vrachtwagens op ons te wachten. Op de terugweg blijven we nog even staan bij de uitgekleden Hetzer, waar we ons wagen aan de aloude discussie: is het een echte, of....



Met de fotochips volgeschoten hijsen we ons in onze bus. Er wacht ons een mooie rit dwars door het Tsjechische buitengebied. Een uurtje of vier later arriveren we in Pilzn.



's Avonds pakken we een pintje want we moeten morgen vroeg op. Dan de rit naar huis. Het is nog maar 750 km tot Arnhem waarna iedereen zijn eigen reis voortzet naar huis.

's Avonds op de bank kunnen we terugkijken op een geslaagd weekend. Met een heimwee traantje in de ogen worden de boeken- en modelbouwlijst bijgewerkt. Onze roadtrip zit er weer op. Op naar de volgende!



TYPE 95 So-Ki SPOORWEGTANK



stand duurde 3 minuten, weer terug naar de wegstand één minuut. De actieradius was op spoorrails 355 kilometer, op de weg 123 kilometer. Een klein aantal is ook in Birma gebruikt.

De Chinese nationalististen wisten één voertuig te veroveren, dat echter later weer door de communistische strijdkrachten werd veroverd en dat thans in het militaire museum in Beijing kan worden bekeken. ►

Technische gegevens:

Bemanning: 6 man

Gewicht: 8,7 ton

Afmetingen: 4,9 x 2,56 x 2,54 meter (hoogte op spoorrails); 2,43 meter (hoogte op de weg)

Pantsering: max 8 mm

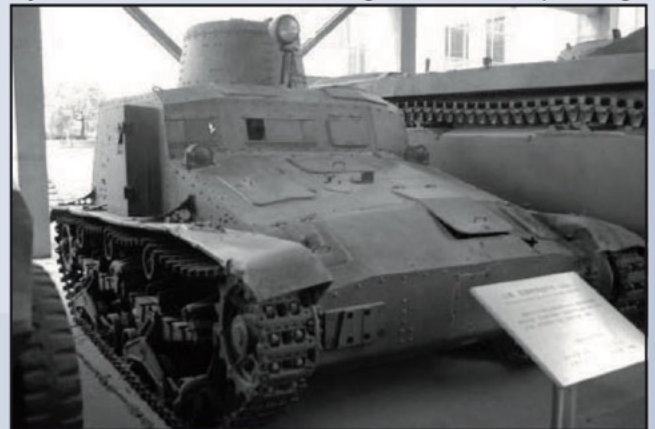
Snelheid: max 30 tot 40 km/uur op de weg (bronnen zijn niet eenduidig), 72 km/uur op rails

Motor: benzine, 84 pk bij 2400 tpm

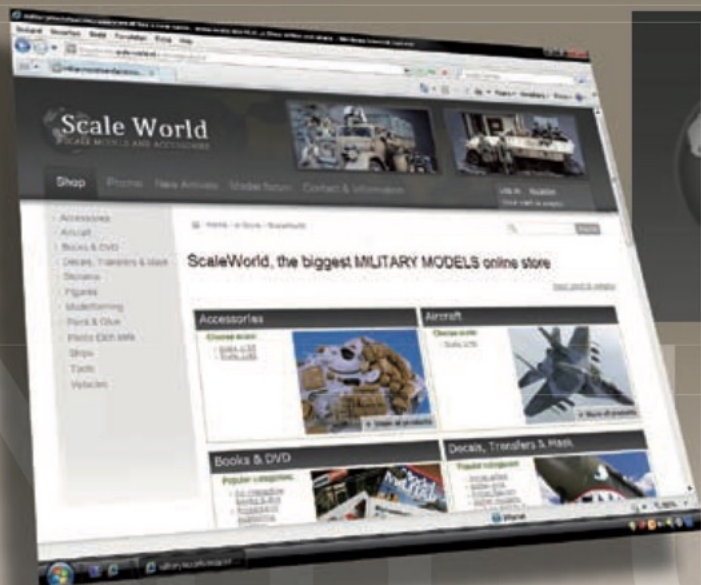
Bronnen:

- Le Char sur Rails, Paul Malmassari, Trucks & Tanks Magazine
- Verschillende websites

Om het enorme gebied dat het in de jaren '30 van de vorige eeuw in Mantsjoerije had bezet, te kunnen bewaken ontwikkelde het Japanse leger gevechtsvoertuigen die ook van het spoorwegnet gebruik konden maken. Een daarvan was de lichte tank Type 95 So-Ki, waarvan er 56 werden gebouwd. Hij was geschikt voor het uitvoeren van lichte verkenningsoopdrachten. Hij had namelijk geen zware bewapening en slechts vijf schietgaten voor waarneming en het gebruik van de individuele bewapening van de inzittenden. Het onderstel was zo ontworpen dat het gemakkelijk kon worden aangepast aan de verschillende spoorbreedtes in China en Mantsjoerije. Het omschakelen van de wegstand naar de spoorweg-



Deze foto is in 1947 gemaakt in China en toont mogelijk de tank die thans in het museum in Beijing is te zien.



Scale World
SCALE MODELS AND ACCESSORIES

NIEUW
op de site

AK INTERACTIVE biedt een grote variëteit aan zeer bruikbare producten die ons, modelbouwers, behulpzaam zijn bij onze creaties. Het programma bestaat uit instructie DVD's, boeken en verfproducten.



Alle producten zijn van superieure kwaliteit en geschikt voor de allernieuwste schildertechnieken.

Bekende, en inmiddels onafhankelijke, modelbouwer MIG Jimenez is één van de drijvende krachten achter dit nieuwe merk. In AK Interactive kan MIG zijn ei weer kwijt!

Alle AK-producten zijn volop beschikbaar op onze site.



Kom snel kijken op:

www.scale-world.nl