

DE TANK

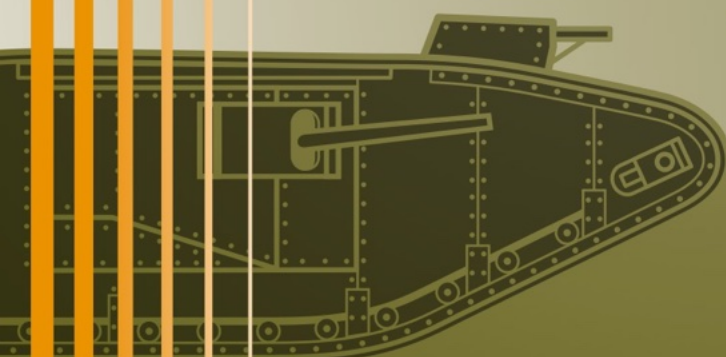
Oktober 2016

nr. 242



Bahna 2016, Saracan, Whippet (1)
100 jaar Tanks, NMM - Soesterberg
Een huis van foam (1)
STANDCAM

IN DEZE
UITGAVE



Voorzitter

Jan Willem Stokkers

Vice-voorzitter

Marcel von Hobe

Secretaris

Arno Cornelissen

Penningmeester

Kees Blijleven

Lid

Johan Bijl

Rob Linssen

Richard Cramer

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.

Noord-West

Jan van Veen

Noord-Oost

vacant

Midden

Peter Vierhout

Zuid-West

Johan Bijl

Zuid-Oost

Bas Slaats

Arno Cornelissen

Jan van Veen

Kees Blijleven

ERELEDEN

Rob Evers

Marc Tempels

Jan van Veen

Bert van der Velden

OPMAAK & ONTWERP

Marcel von Hobe

INTERNET

www.twenot.nl

E-MAIL

twenot@twenot.nl

FACEBOOK

www.facebook.com/#!/TWENOT

ISSN

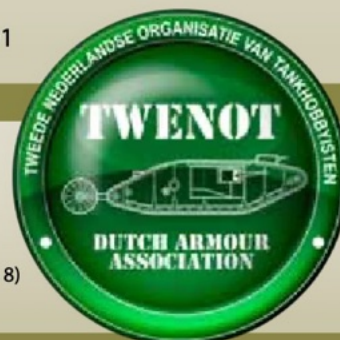
1382-8991

FOTO'S OMSLAG

grote foto: Deze fraaie Mark.IV replica uit het Engelse Bovington Museum reed in de Tank Event 2016. Dit is DÉ ultieme foto voor de voorkant van ons blad.

kleine foto links: Een Whippet, tentoongesteld in Bovington. (zie pagina 12)

kleine foto rechts: Een IFV 8x8 Corsac op de open dag van het Tsjechische leger: Bahna (zie pagina 8)

**INHOUD**

Van de voorzitter	3
Agenda	3
Verenigingsnieuws	4
Nieuwe leden	4
Boekreview	5
Gunstige afspraken	6
Zuid Holland Zuid 10jr.	7

8



Bahna 2016

12



Model van een Saracen

17



veteranendag 2016

18



Tank Event 2016



22



Whippet (1)

28



Een huis van foam (1)

31



STANDCAM

CONTRIBUTIE

Per kalenderjaar: t/m 18 jr € 12,50; >18 jr € 16,-; buitenland € 29,-

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

Beste TWENOT vrienden,

Op 18 augustus j.l. kwam bij mij het droevige nieuws binnen van het plotse-linge overlijden van Wim Oldekamp, onze regiocoördinator Noordoost. Hij mocht maar 59 jaar worden.

Wim was al vele jaren onze zeer actieve regiocoördinator Noordoost en altijd zeer betrokken bij de TWENOT. Toen ik medio 2000 in Leeuwarden kwam wonen maakte ik kennis met hem toen hij mij uitnodigde een keer aanwezig te zijn op de IPMS/TWENOT meeting in Ureterp. Hij was daar de drijvende kracht en organisator en niet veel later was hij dat ook van de Open Plastic Modelbouwdag in Sneek. Begin dit jaar beleefde deze haar 15^e editie en door de grote inzet van Wim is het een vaste gebeurtenis op de modelbouwagenda geworden.

Wim was, samen met mede TWENOT-ers, actief betrokken bij het V2 diorama in Oudemirdum. Ook organiseerde hij diverse reizen naar Normandië en er was nog veel meer waar Wim actief bij betrokken was. Elk weekend onderweg, vergezeld door Jan Frankema, en vaak met een hoog TWENOT gehalte. Door deze tripjes ging hij zich ook steeds meer bezighouden met de verkoop van "oude" modelbouwdozen en daarbij kon hij dan meteen zijn eigen verzameling aanvullen. Het lukte hem vaak om net dat doosje te vinden wat nog ontbrak aan zijn verzameling, misschien is beter is het te zeggen zijn enorme verzameling. Wie bij Wim thuis is geweest weet dat zijn verzameling groot en breed was. Misschien wel iets te groot, maar hij genoot er enorm van.

Het Tsjechië virus was ook bij hem binnengedrongen en hij was dan ook regelmatig met de vaste groep TWENOT vrienden bij evenementen in dit land te vinden. Voor de gezelligheid, doosjes scoren, lekker eten en drinken en natuurlijk de TWENOT promoten. Hij was ook daar al een bekend gezicht.

Wim kende iedereen, iedereen kende Wim; Wim was overal en overal was Wim en het is dan ook niet te bevatten dat we hem zo plotseling moeten missen. Stond nog volop in het leven, altijd breed lachend, iedereen enthousiast begroetend en altijd een praatje. Tijdens ons 40 jaar jubileum was hij al bezig met ons 50 jarig bestaan en hoe enthousiast bleek toen ik die zondagavond 27 maart thuis kwam en er als eerste een E-mail van Wim bij mij binnenkwam (hij kon tot laat in de nacht mails versturen) waarin hij zijn complimenten maakte en bedankte voor een heel geslaagd TWENOT jubileum.

Hij deed alles op zijn geheel eigen karakteristieke wijze en vast vergezeld door zijn bruin leren koffer vol met papassens en papierwerk. Wim was een markante man in de goede zin van het woord, soms een tikkeltje eigenwijs maar het hart op de goede plaats en voor velen een echte vriend! We hebben dan ook met velen afscheid van hem genomen. We wensen zijn beide dochters heel veel sterkte en kracht toe met het plotselinge verlies van hun liefdevolle vader!

Beste Wim....*Oant Sjen!*

Kort na het schrijven van mijn vorige voorwoord besloot Eric Jacobs uit het bestuur te stappen. Hij was/is al vele

jaren de actieve kracht en hulp bij onze bijeenkomsten in Overloon en hij gaf aan dat het werken achter de TWENOT schermen toch meer zijn ding is dan op de voorgrond als lid van het bestuur. Ik vind het natuurlijk jammer maar aan de andere kant, er gaat ook niet veel veranderen want ik weet dat de TWENOT gewoon op hem kan blijven rekenen!

Er zijn in de loop der jaren diverse afspraken gemaakt met modelbouwshops, maar voor velen zijn deze afspraken niet bekend of de details zijn niet duidelijk. Verder op in DE TANK staat een lijst met de tot nu toe gemaakte afspraken en mooi is te melden dat er in de afgelopen weken nog een paar zijn bijgekomen.

We gaan elkaar op 26 november allemaal weer zien op onze TWENOT bijeenkomst in Breda, ik hoop daar vele nieuwe gezichten te mogen begroeten. Want begon dit voorwoord met een verdrietig bericht, ik kan het positief afsluiten door te melden dat we aan het begin van dit kalender jaar krap boven de 700 leden zaten en nu al behoorlijk in de buurt van 800 leden komen. Ik ben er vast van overtuigd dat we in de nabije toekomst boven de 800 leden zullen komen.

Groetend,

Uw voorzitter Jan Willem Stokkers



AGENDA

1+ 2 oktober	SMC, Veldhoven
15 t/m 23 oktober	NME, Soesterberg
29 oktober	ESM, Nieuwegein
26 november	TWENOT bijeenkomst, Breda
19 maart 2017	TWENOT bijeenkomst, Overloon



26 november: TWENOT bijeenkomst in het Ontmoetingscentrum De Vlieren, Mgr. Nolensplein 1, 4812 JC Breda (zie <http://www.ocdevlieren.nl/>).

We waren hier al eerder, op 14 maart 2014 en dat is toen zo goed bevallen dat we wel weer eens terug wilden komen. Er is voldoende ruimte gereserveerd voor bezoekers, modelbouw-wedstrijd en handelaren. Het Grand Café van het centrum is dagelijks open



van 8.30 tot 24.00 uur, dus u hoeft geen honger of dorst te lijden.

Iedereen is welkom vanaf ca. 10.00 uur. De agenda bevat de bekende punten: elkaar weer ontmoeten; bijpraten; "snuf-

felen" en kopen bij de handel; modellen inschrijven, bewonderen en bespreken; meedoen met de wedstrijd; hopelijk een medaille winnen en na afloop moe maar voldaan weer naar huis.

Uw TWENOT bestuur rekent op uw komt en wenst iedereen bij voorbaat een heel plezierige dag in Breda!

REGIONIEUWS

Regio Zuidoost

Beste leden,

Nu de zomervakantie weer achter ons ligt en de dagen korter worden is er traditioneel de verschuiving van onze hobby van buiten en schaal 1:1 naar binnen en schaal 1:35/1:48/1:72 etc. Wat dat eerste betreft heb ik een fantasische zomer gehad met als hoogtepunten een bezoek aan het Tank-museum van Lesany en uiteraard het Tank Event in ons eigen Soesterberg. Gezien het succes van deze editie lijkt mij dat er in de toekomst vast nog wel meer events in het verschiet liggen.

Qua binnen activiteiten staan er naast de bouwavonden bij onder andere BMC, SMF en bouwgroep Breda, ook diverse beurzen op de agenda. Het bijna traditionele rijtje KMK, Euro en SMC en uiteraard de tweede bijeenkomst van de TWENOT in Breda op 26 november. Gezien de toenemende drukte op internet, met name de TWENOT facebook pagina's, hoop ik dat veel (potentiële) leden de moeite nemen om naar Breda af te reizen, om in het echt te laten zien wat voor moois er allemaal gebouwd is. De meeste foto's op internet vallen vaak in het niet bij de daadwerkelijke modellen. Dan pas kun je echt genieten van alle details welke de bouwers in hun

werk hebben gestopt. Mocht je die stap nog te groot vinden, dan is alleen het komen bewonderen van andermans werk natuurlijk ook mogelijk, maar ik merk zelf dat je veel meer genoegdoening van een beurs krijgt door daadwerkelijk actief deel te nemen. Dit zelfde geldt uiteraard ook voor het bezoeken van een bouwavond.

Wat ik verder nog vermeldingswaardig vind, is het uitkomen van vermoedelijk het mooiste boek van 2016, namelijk het lang verwachte vervolg op Austumn Gale: Kampfgruppe Walther and Panzerbrigade 107. Meer hierover elders in deze TANK.

Hopelijk tot binnenkort!

Bas Slaats

Regiocoördinator

REGIO NOORDOOST

Na het plotselinge wegvallen van Wim Oldekamp zal de TWENOT op termijn op zoek gaan naar een nieuwe regiocoördinator voor de regio Noordoost. Een zeer actieve regio met veel en diverse activiteiten, dus de nieuwe regiocoördinator zal er de nodige tijd en energie in moeten en vooral ook in willen steken!

Kandidaten kunnen zich via mail bij mij melden. Wil je wat meer weten

over deze functie dan kan je ook gewoon even bellen. Het is zeker een "drukke baan" en de nodige commitment naar en in de regio is absoluut gewenst. Om te zorgen dat alles doorgaat en diverse data bekend zijn zal ik, tot we een nieuwe regiocoördinator kunnen voorstellen, alle data en info bekend maken en waar nodig zaken oppakken zodat alle activiteiten in Noordoost doorgaan.

Voor data van de komende regio-activiteiten zie pagina 28.

Groetend,

Jan Willem Stokkers

NIEUWE LEDEN

A.G.J. van der AA, Amsterdam
J. BENDERS, Hoogerheide
P.W.L. de BOER, Bussum
E. van de BOVENKAMP, Bovenkarspel
W. FRELINK, Hoogkarspel
B. HERMSEN, Rotterdam
W. KÖHLER, Vleuten
W. KWAKKELSTEIN, Warder
M. LIEVENSE, Gouda
A.M. de LOUW, Alphen a/d Rijn
S. MERTENS, Tilburg
D. van der ROL, Leeuwarden
D. SEIFERT, Glostrup, Denemarken
R. SLUITER, Holten
R. TJIONG, Zwijndrecht
J. TOLHUISEN, Uitgeest
A. WINTER, Assen

EEN NIEUW BOEK!

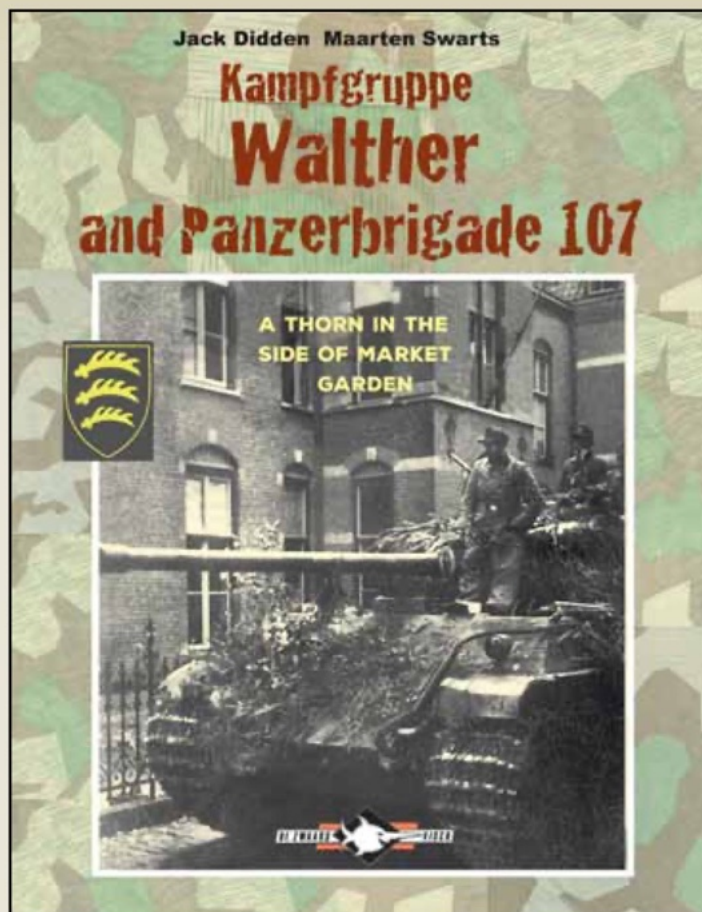
Beste lezers,

Als je geïnteresseerd bent in de strijd in het zuiden van ons land, herfst 1944, dan is er goed nieuws: Maarten Swarts en Jack Didden presenteren op 26 november a.s. in het oorlogsmuseum Overloon hun nieuwe boek over de **Kampfgruppe Walther & Panzerbrigade 107**. Ze zijn erin geslaagd veel nieuw materiaal te vinden over deze betrekkelijk obscure eenheid die voor het eerst in actie kwam na de verovering door de Britse Guards divisie van de brug bij Neerpelt, al snel omgedoopt in Joe's Bridge.

In een poging het bruggenhoofd te vernietigen en, toen dit mislukte, de geallieerde opmars te stoppen, werd een geïmproviseerde eenheid gevormd onder bevel van Fallschirmjäger kolonel Erich Walther. De eenheid bestond uit troepen van de Luftwaffe, de SS (van dezelfde twee divisies, Frundsberg en

Hohenstaufen, die bij Arnhem vochten) en de Wehrmacht, waaronder 107. Panzerbrigade.

De schrijvers zijn erin geslaagd de constant wisselende samenstelling dag voor dag te reconstrueren. De eenheid was vanaf de eerste dag bij Market Garden betrokken en slaagde er als eerste in de aanvoerweg naar Nijmegen, de beruchte Hell's Highway, te blokkeren.



Midden oktober was de Kampfgruppe betrokken bij de strijd om Overloon en Venray waarna Walther het bevel overdroeg en de gelijknamige gevechtsgroep ophield te bestaan. Gedurende deze korte periode vocht de eenheid tegen de Guards Division, de US 101st Airborne Division, de Britse 3rd en 11th Armoured Division en de US 7th Armored Division. Alle acties waar

de Kampfgruppe bij betrokken was worden in detail beschreven. De bestaande literatuur bleek onvolledig of onjuist. Het boek is "meer op de millimeter" dan Autumn Gale. Het bevat veel kaarten, vanaf 17 september zelfs van elke dag. Dat moest ook wel want plaatsje zoals Asten, Deurne en Oploo zijn voor veel mensen onbekend, zeker in het buitenland. Het heeft hetzelfde formaat als 'Autumn Gale'. Het bevat ook honderden nooit eerder gepubliceerde foto's en telt ca. 450 pagina's.

Met gepaste trots kunnen we melden dat de verkoop start tijdens onze TWENOT meeting in Breda op 26 november a.s. Een extra reden dus om op dan naar Breda te komen!

Meer informatie volgt op onze website en facebookpagina.

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.



AANTREKKELIJKE AFSPRAKEN

Er zijn met diverse modelbouwshops voor TWENOT leden afspraken gemaakt voor kortingen. Deze zijn echter niet voor iedereen duidelijk of bekend. Daarom een overzicht van de gemaakte afspraken.

Elke shop hanteert een eigen methode van verwerken van de gemaakte afspraken en hanteert ook zijn eigen kortingspercentage. Dit is een service voor TWENOT leden en als TWENOT zijn we niet verantwoordelijk voor aanpassingen, afwijkende afspraken of onjuistheden. Er kunnen geen rechten aan worden ontleend en bij twijfel altijd even navraag doen bij de betreffende shop.

De shops krijgen met regelmaat een up-date van de TWENOT ledenlijst. Na controle van je lidmaatschap ontvang je eventueel een bevestiging per mail en soms een kortingscode die je zelf moet invoeren. De korting is direct verwerkt in het systeem van de betreffende handelaar. Sommige kortingscodes zijn een jaar van toepassing en dan zal je na elk jaar weer opnieuw moeten registreren. Overdracht van je kortingscode is niet mogelijk, deze is alleen voor betalende TWENOT leden.

We denken dat we onze leden hiermee een mooie service kunnen bieden en we zullen een regelmatige up-date van de bestaande afspraken geven. Veel van de shops zijn ook actief op facebook. Mochten er shops zijn die deze TWENOT korting ook willen aanbieden dan graag even mij per mail informeren.

<http://www.tabletopper.nl/>: account aanmaken, mail sturen en daarin aangeven dat je TWENOT lid bent. Je krijgt een 5% kortingscode toegestuurd die één jaar lang geldig is.

<http://www.robimodelbouw.nl/>: een mail sturen met je bestelling, daarin ook aangeven dat je TWENOT lid bent. Je ontvangt een mail met het juiste bedrag of je ontvangt een code, let op niet alles staat op de homepage dus bij twijfel ook altijd een mail sturen. De korting is 10%.

<http://www.airbrush-services-almere.nl/>: tijdens het online bestellen de optie vooruitbetaling per bank aanvinken, met vermelding TWENOT lidmaatschap. Je krijgt een aangepaste factuur en de korting is 10% op het gehele assortiment (excl. aanbiedingen en artikelen uit de opruiming).

<http://www.militarymodelshop.nl/>: registreren via een aan te maken account. Aangeven dat je TWENOT lid bent via een mailbericht. Na bevestiging zijn de prijzen aangepast in het systeem en kan je je bestel-

lingen plaatsen. Mocht je al een account hebben dan volstaat het sturen van een e-mail waarin je aangeeft dat je TWENOT lid bent. De korting is 10% (excl. aanbiedingen en artikelen uit de opruiming).

<http://www.modellbau-koenig.de/>: voor je gaat bestellen een account aanmaken en dan je accountnummer doorgeven via mail naar info@modellbaukoenig.de. Na bevestiging of controle van je account zie je de korting, 7%, verwerkt in het systeem. Deze korting is niet van toepassing op de boeken en tijdschriften! <http://www.wendysminiatures.nl/>: mail sturen naar [redacted] en aangeven dat je TWENOT lid bent. Na controle ontvang je een bevestiging met je kortingscode.

Jan Willem Stokkers



STRELA
MODELBOUW

DE RIJZENDE STER IN
MODELBOUWLAND

GESPECIALISEERD IN MILITAIRE VOERTUIGEN
* ACADEMY * IBG * TRUMPETER * VALLEJO

WWW.STRELAMODELBOUW.NL
INFO@STRELAMODELBOUW.NL



NATIONAAL MODELBOUW EVENEMENT

EXPOSITIE KUNST VAN HET MODELBOUWEN

Tussen de collectie van het NMM presenteren meer dan 20 modelbouwverenigingen hun mooiste modellen: vliegtuigen, voertuigen, schepen, helikopters, raketten, militair en niet-militair. Daarnaast is er in 2016 in het NMM extra aandacht voor tanks met een grote collectie tank schaalmodellen.

Zelf doen! Maak je eigen schaalmodel tank of vliegtuig of bestaaf een modelboot in het bassin buiten.

DEMONSTRATIES MET OP AFSTAND BESTUURBARE MODELLEN

- Een volledig op schaal nabgebouwde Leopard tank rijdt door nye terrenen.
- Particulieren met grote modelschepen in een bassin op het buitenterrein.
- Drone Challenge: wedstrijd vliegen met drones.
- Ervaren modelvliegtuigen vliegen met gemotoriseerde en elektrische modelvliegtuigen.



Het was geloof ik 2005 dat ik het TWENOT regiocoördinatorschap voor regio Zuidwest overnam van Bert Lindeboom. Al enige tijd speelde bij enkele TWENOT leden uit de regio het idee om een bouwgroep op te richten, echter hoe een en ander te organiseren, tsja, dat wisten we niet.

Hoe zaken soms lopen weet je niet, maar opeens was daar een oproep vanuit het Oorlogs- en Verzetsmuseum op Katendrecht in Rotterdam (ik wist niet eens dat het bestond), gericht aan de TWENOT of er leden waren die modellen van Russische voertuigen ter beschikking konden stellen. Een delegatie uit Rusland zou het museum bezoeken en men vond het leuk als zij ook wat Russisch materiaal konden tonen. Hier heb ik op gereageerd en zo kwam ik in contact met Ed Visser, die mij vertelde ook lid van de TWENOT te zijn en dat er in museum al enkele regiobijeenkomsten waren geweest onder leiding van Bert Lindeboom. Zo kwam al snel het

gesprek op het idee voor het oprichten van een bouwgroep, waarop direct gezegd werd dat er ruimte was in het museum en dat we welkom waren. Om een lang verhaal kort te maken, na enkele zaterdagmiddagen in het museum een bouwmiddag te hebben gehouden waren wij zo enthousiast dat Bouwgroep Zuid Holland Zuid officieel werd opgericht.

We hebben onze bouwmiddagen enkele jaren naar volle tevredenheid in het Oorlogs- en Verzetsmuseum gehouden. Maar zoals dat gaat, het museum moest plaats maken voor nieuwbouw. Het verhuisde naar de Coolhaven in Rotterdam. De opzet en ook de leiding veranderde en al snel werd duidelijk dat we hier niet meer gewenst waren en dus moesten we op zoek naar een ander onderkomen. Clemens van Gorp heeft een grote rol gespeeld bij het vinden van een geschikte plek en zo zijn we uiteindelijk terechtgekomen in het wijkcentrum "De

alles bij het oude gebleven.

Door de jaren heen hebben we enkele ups en downs gekend en zijn er plakkers weg gegaan en er zijn er bij gekomen. Thans hebben we een vaste kern van plakkers die op de bouwmiddagen aanwezig zijn en er komen gelukkig nog steeds nieuwe plakkers bij. We zijn een goeie mix van karakters met een gezamenlijke hobby, en dat maakt onze bouwgroep tot een succes! Ook nemen wij als bouwgroep regelmatige deel aan evenementen en beurzen en worden trips en uitjes georganiseerd.

Ik denk dat we als bouwgroep mede aan de wieg hebben gestaan aan het fenomeen "bouwgroepen" binnen de TWENOT en velen hebben ons voorbeeld gevolgd.

Nu is het 2016 en bestaat Bouwgroep ZHZ **10 jaar**. Dat willen we niet ongemerkt voorbij laten gaan. Daarom leek het ons wel leuk om eens 12 uur achter elkaar te modelbouwen. Dat gaan we ook doen en wel op **zaterdag 19 november 2016** van 10.00 uur tot 22.00 uur, in de grote zaal van wijkcentrum "De Erker", Jan van Avennesstraat 32 te Schiedam.

Ondanks dat het ons jubileumfeestje is willen wij graag iedereen uitnodigen om langs (en ook binnen) te komen. Zeker als je niet bekend bent met het fenomeen bouwgroep en wilt weten wat het inhoudt, is dit een goede gelegenheid om hiermee kennis te maken en te zien wat wij zo al doen. Zo zullen er workshops worden gegeven over o.a. figuren schilderen, verwerken/weatheren, airbrushen e.d. Ook willen we bij deze oud deelnemers aan onze bouwmiddagen uitnodigen om ook te komen om elkaar weer eens te spreken en herinneringen op te halen.

Wil je meer weten, stuur dan een e-mail naar 

Groeten,
Johan Bijl

ROBI MODELBOUW

Uw plastic modelbouwwinkel en modelbouw webshop.

ONZE MERKEN ZIJN O.A.

Tamiya	Academy
Takom	IBG
Meng	Eduard

en vele andere plastic modelbouw merken

Militaire voertuigen

Schepen

Vliegtuigen

Diorama en Upgrades

Figuren

Verf & Weathering

Civiele voertuigen

Gereedschap & Penselen

Vleeshouwersstraat 15 - 3311 CS Dordrecht
info@robimodelbouw.nl - 0614208253

WWW.ROBI MODELBOUW.NL



Vrijdag 24 juni vroeg in de ochtend opgepikt door JW de Boer en samen richting Pilsen (CZ) gereden om de Open Dag van het Tsjechische leger ("Bahna" geheten) bij te wonen. Zaterdag op tijd opgestaan maar helaas, toch in de file terecht gekomen. Blijkbaar waren wij niet de enige die op dat idee gekomen waren. Afijn, na enig start-stop verkeer konden wij de auto parkeren en op pad gaan naar de happening. Dit jaarlijks evenement wordt gekenmerkt door veel voorstellingen op basis van thema's. Dit jaar kwam natuurlijk de 1e WW voorbij; voertuigen, reenactment en zelfs 4 replica WW1 vliegtuigen die dog-fights na speelden. Mooi om te zien, dat zeker. Een andere voorstelling ging over de grensconflicten voor de annexatie van Tsjecho-Slowakije door nazi Duitsland met o.a. re-enactors die vrolijk rondliepen met vlaggen en armbanden die op een modelbouwshow in Duitsland niet eens op schaal getoond mogen worden. Aparte lui, die Tsjechen.

Verder nog vele voorstellingen en demo's gezien o.a. politie, special forces, Koude Oorlog, Anti Aircraft, hedendaagse CZ leger, te veel om allemaal op te noemen.

Buiten de voorstellingen om zijn alle voertuigen ook in een static display te bekijken, te fotograferen en zelfs te ruiken mocht die behoefte bestaan.

De plaatjes geven een klein beetje een indruk, wie interesse heeft raad ik aan om volgend jaar, op zaterdag 24 juni, die richting op te gaan. Naast dit mooie evenement is Pilsen namelijk ook gewoon een leuke stad om te bezoeken en een pilsje te drinken.

Peter Vierhout



Het evenement wordt altijd druk bezocht.



Special Forces Landrover.



Er werd ook volop gevlogen.



In 'Parc Fermé' staan (v.l.n.r.) een Praga, een Praga met een kleine kraan, een Zil-157, een KraZ 254 en nog een Praga te wachten tot ze hun rondjes mogen rijden door de arena.



Er werden verschillende demonstraties gegeven waaronder hierboven één van een speciale politie eenheid en hieronder een doorzoeking van een groepje burgers in WO2.





Tatra 810



De nieuwste Tatra : T815-7

Er waren veel oude en nieuwe versies van dezelfde voertuigen aanwezig. Veel daarvan waren Tatra's die door het Tsjechische leger veelvuldig en al lange tijd gebruikt worden.

Twée Tatra 805s

Tatra 148 (en een GMC)



Een SA-13 en SA-6 rijden voor het publiek langs. Let op de massieve barriere die het publiek beschermt tegen onbestuurbaar geraakte voertuigen.



Twée gaan heen, twee komen terug...



Er werd ook veel nieuw materiaal getoond uit verschillende landen.



De Spaans/Oostenrijkse Ulan/Pizarro



CV9030N, is mogelijke de vervanger van de Tsjechische BMP-2



Dana M1-M



8x8, IFV Corsac



Nexter Titus 6x6



Een Duitse MOWAG Eagle 5



MBK

MODELLBAU KOENIG

Dé plek voor uw online
modelbouw aankopen



**TWENOT
LEDEN
7,5%
KORTING**

AUB: voordat u bestelt eerst een
account aanmaken en dan
accountnummer doorgeven op:
info@modellbaukoenig.de



- AH35A006 - FV214 Conqueror Mk.I (eind oktober verkrijgbaar)
- AH35A008 - Tank Destroyer FV215B (183) (eind oktober verkrijgbaar)
- AH35A010 - Rheintochter R-1 (eind november verkrijgbaar)

**PRE-
ORDER
ARTIKEL**



TAKOM 2062 - AMX-13/105
Dé beste basis voor een Nederlandse
AMX-13 versie.

**NIEUW
ARTIKEL**



TAKOM 2062 - AMX-13/105
Dé beste basis voor een Nederlandse
AMX-13 versie.

**BINNENKORT
BESTELBAAR**

WWW.MODELLBAU-KOENIG.DE



GRATIS VERZENDING Voor bestellingen boven de €150,- (naar Nederland)



website in:

PayPal

MasterCard

VISA



DE TANK 242 - oktober 2016

MODEL VAN DE ALVIS SARACEN SCHAAL 1:6 EEN VREEMDE EEND IN DE BIJT

DOOR: ROB DE GRAAF

Over de bouwer.

Mijn naam is Rob de Graaf en ik bouw al sinds mijn jeugd modellen. Zo'n dertig jaar geleden besloot ik dat ik genoeg modellen van schepen en stoommachines had gebouwd en het tijd werd voor een nieuwe uitdaging. Het werden automodellen, met als uitgangspunt dat zij er niet alleen natuurgetrouw uit moesten zien, maar ook en vooral goede rijeigenschappen moesten hebben en dat alle mogelijke functies RC bedienbaar moesten zijn. Bovendien mochten zij niet tot het standaard modelbouwrepertoire behoren. Het belangrijkste criterium was echter dat het moest "klikken" met het originele voertuig. Die klik kwam toen ik tijdens een vakantie in Frankrijk in het tankmuseum in Saumur tegen een Engels gepantserd personeelsvoertuig uit de vijftiger jaren van de vorige eeuw aanliep: de Alvis Saracen Mk 1.

Historie.

Gedurende de Tweede Wereldoorlog werd door de geallieerden voor het vervoer van infanteristen gebruik gemaakt van licht gepantserde open voertuigen zoals de White Halftrack. Door de onlusten in Maleisië in 1949 ontstond er bij het Britse Leger plotseling dringend behoefte aan een volledig gesloten gepantserd personeelsvoertuig. Het prototype van de Alvis FV603 Saracen was gereed in 1950 en de eerste voertuigen werden in 1952 door het Britse leger in gebruik genomen. Dit was het begin van een operationele toepassing die 35 jaar zou duren en waarbij deze voertuigen in verschillende uitvoeringen werden ingezet tijdens conflicten over de gehele wereld. De Saracen 6x6 kan 12 personen vervoeren, inclusief de commandant, bestuurder en radiotelegrafist. De cabine en de koepel zijn vervaardigd van gelaste pantserplaat en het voertuig kan zonder verdere voorbereiding door



circa
1 meter
diep water rijden. De
bewapening bestaat uit een Browning
.30 machinegeweer in de koepel en een
Bren .303 machinegeweer op een affuit
rond het dakluik aan de achterzijde.

Het model.

De aard van mijn modellen, over het algemeen oudere legervoertuigen, impliceert dat er doorgaans weinig beschikbaar is aan oorspronkelijke bouwtekeningen. Soms zijn er wel bruikbare workshop-manuals te vinden die vooral veel technische informatie geven, maar doorgaans moeten de meeste maten toch van een origineel voertuig komen. Dit betekent dat je

afhankelijk
bent van de beschikbaarheid en de
medewerking van de eigenaar van
zo'n voertuig. In dit geval was het
eenvoudig, het voertuig stond vrij
opgesteld in het museum en was op
eigen risico legaal toegankelijk.

In het algemeen maak ik vervolgens (handmatig) bouwtekeningen aan de hand van de verzamelde documentatie, metingen, schetsen en foto's. Meestal maak ik eerst een chassistekening op schaal en begin ik vast te bouwen, de rest teken ik dan later naar behoefte tijdens de bouw. In dit specifieke geval was er echter sprake van een zelfdragende carrosserie met een karakteristieke vormgeving waarbij rekening moest worden gehouden





Technische gegevens.

Lengte: 4,85m
breedte: 2,52m
hoogte: 2,52m
Wielbasis: 3,05m
Spoorbreedte: 2,03m
Ledige massa: 8.640kg
Max. toelaatbare massa: 10.170kg
Max. snelheid: 56km/h (weg), 32km/h (terrein)
Motor: RR B80 MK 6A, 5.670cc (benzine)
Versnellingsbak: 5-speed voorschakelbak met koppelomvormer
Vering: onafhankelijke wielophanging met torsievering

met een goede bereikbaarheid van het interieur in verband met de aandrijving, de vering en de besturingsapparatuur. Daarom heb ik deze keer eerst het hele voertuig ontworpen en getekend, met als consequentie dat ik bij wijzigingen tijdens de bouw ook steeds mijn tekeningen moest aanpassen.

Ik heb gekozen voor een schaal 1:6. Dit leidt tot een vrij fors (en zwaar) model, maar de ervaring had mij inmiddels geleerd dat een kleinere schaal onvoldoende mogelijkheden gaf waar het de sterkte van ingewikkelde constructies en detaillering betrof. Om hieraan enigszins tegemoet te komen is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van aluminium en kunststof.

Deze schaalkeuze heeft nog een bezwaar: mijn werkplaats is niet bijzonder groot, zo'n 3x3,5m. Deze ruimte deel ik met een werkbank, een grote kolomboor, een kleine freesmachine, een bejaarde Myford super7 draaibank en een soort serveerkar waarop mijn modellen tijdens de bouw worden geplaatst.

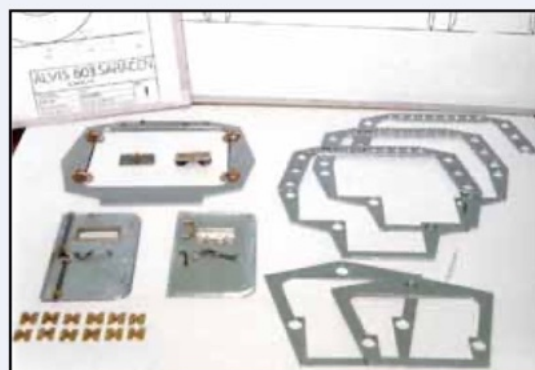
Er blijft dan niet zoveel vloeroppervlak over en opvolgende modellen hebben nu eenmaal de eigenschap alleen maar groter te worden. Overigens streef ik er wel naar om alle onderdelen helemaal zelf te maken, al dan niet met behulp van bovengenoemde apparatuur. Ik heb daarbij bewust een uitzondering gemaakt voor tandwielen, in mijn ogen loonde het de moeite en de investeringen niet.

De romp.

Zoals reeds eerder vermeld is deze geheel zelfdragend. Op zichzelf is dit niet problematisch, het vervelende was echter dat bij het model deze constructie als het ware op halve hoogte horizontaal doormidden moest worden gezaagd om voldoende bereikbaarheid te creëren voor de inbouw van de aandrijving, de besturing en alle verdere apparatuur. Bijkomende complicatie was dat de achterdeuren wel een volledig spant moesten hebben in verband met de bevestiging van de deuren. Daarom zijn de middelste twee spanten van tevoren doorgezaagd en tijdelijk door middel van uitneembare schotten met elkaar verbonden. (►)

De bovenzijde van de kap is aan de achterzijde voorzien van een half spant dat tegen de binnenzijde van het achterste (volledige) spant van de onderste helft rust en tevens dient als fixatie van de kap.(►). De hoekige vormgeving zorgt voor voldoende stijfheid van de kapconstructie. Bij de onderkant van de romp zijn achteraf dwarsverbindingen aangebracht bij de middelste twee spanten teneinde voldoende stijfheid te garanderen om de krachten van de besturing, aandrijving en vering op te vangen. De spanten zijn uit het oogpunt van gewichtsbesparing

voorzien van gaten. Hierin zijn plaatselijk aluminium pijpen in lengterichting aangebracht voor extra stijfheid van de constructie. Deze pijpen dienen tevens als draaddoorvoer en niet te vergeten als handgreep om de complete, door zijn afmetingen en gewicht tamelijk onhandelbare, onderbouw op te tillen. De spanten zijn gemaakt uit 3 mm aluminiumplaat, de huid is van 1 mm aluminiumplaat. Om een strakke vormgeving te bereiken zijn alle panelen eerst op maat gemaakt, daarna zijn ze door middel van



onderlegstrips die in de juiste hoeken zijn gezet, aan elkaar gelijmd met een PU lijm. Om te voorkomen dat zij



verschuiven tijdens het droogproces zijn op regelmatige afstanden 1 mm verzonken klinknagels aangebracht. Deze zorgen in mijn ogen bovendien voor een welkome versterking die een hoop ellende kan voorkomen.

Eerst werd de onderkant van de huid voorzien, vervolgens werd aan de zijkanten een pasrand vóór de afneembare kap van het cabinedeel aangebracht in de vorm van een hoekprofiel. Daarna werden de tijdelijk aangebrachte (halve) kapsanten over de lengte van dit hoekprofiel aan de zijkant voorzien van een aluminium tafelrandprofiel, waarvan de bolle korte zijde kwam te rusten op dit hoekprofiel. Vervolgens kon de huid van de kap worden aangebracht. De kap kon daarna eenvoudig worden verwijderd en na demontage van de tijdelijke schotten verder aan binnen- en buitenzijde worden afgewerkt. Deze werkwijze zorgde er voor dat een perfecte passing werd verkregen waardoor de kap los op de romp kan worden geplaatst zonder dat



een vergrendeling tijdens het rijden noodzakelijk is.

De motorruimte bevat bij het model de behalve de elektronica ook de stuurservo met de overbrenging naar de pitmanarmen en de vering van de vooras. De elektromotor is in het midden van het voertuig geplaatst. De luiken in de motorkap kunnen weliswaar open, maar dit biedt onvoldoende toegang. Daarom is de complete bovenzijde van deze ruimte apart afneembaar nadat eerst de kap is verwijderd. (▲) Voor het verwijderen van deze delen is geen gereedschap nodig.

Wielen en banden.

De wielen bestaan uit twee delen die samen de band omvatten. Deze delen zijn gedraaid uit aluminium en worden met boutjes aan elkaar verbonden. De

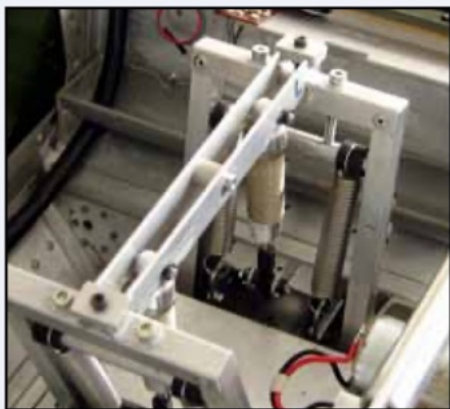
gedeelde constructie vereenvoudigt de montage van de banden aanzienlijk indien het, zoals hier, om banden van een harde rubbersoort gaat. De banden zijn zelf gegoten van PU gietrubber. Het gaat hier om een 11.00 – 20 terreinband, een relatief zware band en deze zijn daarom voorzien van een styropor vulling. Dit scheelt in het gewicht en het beperkt de rubberkosten enigszins. Voor een uitgebreide toelichting op het zelf maken van banden verwijs ik graag naar een artikel van mijn hand in de Modelbouwer Nrs 3 en 4 van 2007.

Assen.

De Saracen heeft drie aangedreven, onafhankelijk geveerde assen, waarvan de eerste twee assen zijn gestuurd. De tweede as wordt door middel van een buiten het voertuig aangebrachte hefboom in de juiste



verhouding aangestuurd door de eerste as. De vering bestaat uit een buiten langs de romp aangebracht torsiesysteem. Dit laatste is echter op schaal niet zo eenvoudig uitvoerbaar, zeker niet als een goed werkend veersysteem voorwaarde is voor een realistisch rijgedrag. Daarom is het veersysteem gewijzigd. De torsievering



is ogenschijnlijk gehandhaafd, maar de werkelijke vering is binnen de romp gebracht. Hij bestaat uit twee instelbare schroefveren per draagarm en is voorzien van werkende schokbreker. Op deze wijze is een veersysteem verkregen dat zeer goede terreineigenschappen heeft en dat de uiterlijke kenmerken van het origineel niet aantast. (▲)

Wieldraagarmen en Fusees.

Het originele voertuig heeft gegoten draagarmen en fusees, maar ten tijde van de bouw van dit model had ik nog geen mogelijkheid om zelf te gieten. Ik heb toen de draagarmen met zilversoldeer samengesteld uit 1 mm staalplaat in een stevige mal om kromtrekken te voorkomen. Deze methode was echter minder geschikt voor de fusees, zodat ik daarvoor noodgedwongen ben uitgeweken naar een "mannetje", die een set aluminium fusees naar mijn model heeft gegoten. Deze werkwijze was echter erg bewerkelijk en onhandig en reden voor mij om snel mijn eigen gietfaciliteiten te realiseren.

Aandrijving.

De aandrijving bestaat uit een elektromotor met de bijbehorende

planeetoverbrenging van een afgedankte 18V accu boormachine in combinatie met een Robbe Navy control 540 R snelheidsregelaar. De 2-toeren schakelaar kan tijdens het rijden op afstand worden bediend en dient als lage gearing. Deze combinatie drijft via een differentieel de beide middelste wielen aan, die elk op hun beurt via een eigen differentieel het linker respectievelijk rechter voor- en achterwiel aandrijven. De overbrenging naar de wielen bestaat uit conische tandwielen afkomstig van een zestal goedkope haakse slijpers. In verband met bewegelijkheid van de draagarmen is de aandrijf-as aan de rompzijde voorzien van een kogelkoppeling met een schuifstuk en in het fusee van een vaste kruiskoppeling. Alle assen zijn gelagerd d.m.v. kogellagers.

Als krachtbron fungeren 3 NiCd pakketten van 4Ah, die elk 8V leveren. De rijstroom bedraagt 24V en de verlichting werkt op 16V, voor sommige toepassingen wordt 8V als uitgangsspanning benut. Het samenstellen van 8 volts pakketten had als reden dat



er moest worden gewoekerd met de ruimte en de gewichtsverdeling over de assen prevaleerde boven de eventuele nadelen hiervan. Voor de afstandsbediening met bijbehorende servo's en randelektronica is een aparte 6V accu toegevoegd.

Detailering.

In mijn beleving van de modelbouw hoeft het feit dat het een werkend model betreft geen afbreuk te doen aan het uiterlijk. Daarom besteed ik veel aandacht aan details en accessoires, zij bepalen in mijn ogen het karakter van het model. Het is voor mij een sport om deze





onderdelen zo te maken dat zij er herkenbaar en kwalitatief goed uitzien. Het maakt daarbij niet uit of het gaat om een (werkend) scharniertje, een geribbeld spatbord, de lampenglazen of de machinegeweren en het gereedschap op de spatborden. Het leuke daarbij is dat het iedere keer weer anders is en andere technieken vereist. Alle onderdelen heb ik dan ook met veel plezier gemaakt.

Ten slotte.

Voor de kleur is gekozen voor "Deep Bronze Green", een glanslak die door het Britse leger na de

Tweede Wereldoorlog onder meer werd toegepast bij voertuigen van het toenmalige bezettingsleger in Duitsland.

Ik ben in 1999 met het model begonnen, de bouwtijd bedroeg circa 7.000 uur, verspreid over 7 jaar. Het rijklare model weegt zo'n 30 kilo. Op de foto's ziet u het resultaat. Inmiddels zijn er twee nieuwe historische modellen uit mijn werkplaats gerold: een Scammell Pioneer Breakdown Truck en een Fruehauf dieplader, beide schaal 1:6. Deze combinatie kan de hierboven beschreven Saracen als lading vervoeren. Plaatjes hiervan zijn te vinden op de website van de RC Armour Group Holland:

<http://www.rcagh.nl/modellen-van-deleden/>

Dit artikel werd eerder gepubliceerd in DE MODELBOUWER nr 6, 2016, het blad van de Nederlandse Vereniging van Modelbouwers. We vinden het fijn dat de redactie en de schrijver het goed vonden om het ook in DE TANK te plaatsen.



Voor ál Uw modelbouwproducten Modelbouwverf.nl

Wij zijn vanaf mei 2008 druk aan de weg aan het timmeren om de modelbouwer in Nederland een totaaloplossing aan te bieden.

Enkele voordelen:

- Enorm aanbod van bekende, maar ook minder bekende merken tegen een vriendelijke prijs
- Ruime collectie kits, etswerk, ombouwsets, verf, lijm en scenery artikelen: wij kunnen U op dit moment ruim 24.000 artikelen leveren.
- Specialist op het gebied van etswerk en daaraan verbonden gereedschappen. Merken: Aber, Eduard, Tamiya, The Small Shop.
- Wij leveren de volgende verf, pigment en weathering producten grotendeels uit voorraad: Tamiya, MIG Productions, 502 Abteilung, Revell, Humbrol, Ammo of Mig Jimenez, Vallejo (Model Air, Model Color, Game Air, Game Color en Panzer Aces)
- Professioneel advies via email of per telefoon - zie onze website voor de bereikbaarheid!
- Lage verzendkosten: wij verschepen binnen Nederland via Kiala (€3,95) en Post.nl (€6,95). Bovendien vervallen de verzendkosten bij een bestelling vanaf €65,00!
- Maandelijkse nieuwsbrief met aankondigingen van nieuwe artikelen, leuke acties en speciale aanbiedingen.

10%
ledenkorting

kortingscode:
KC.TS.10



Op zoek naar die éne kit die U nergens kunt vinden? Stuur ons een korte email met het merk en het artikelnummer en wij gaan voor U zoeken. Nog lang niet alle producten die wij bij onze leveranciers kunnen krijgen staan op dit moment in onze webshop: U krijgt altijd binnen 48 uur een eerste terugkoppeling!

Volg ons op:



Betaalgemak:



Modelbouwverf bij MaRo Trading&Design

www.marotd.com / www.modelbouwverf.nl / info@marotd.nl



VETERANENDAG 2016

Op zaterdag 25 juni j.l. vond in Den Haag weer de jaarlijkse Veteranendag plaats. Wim den Dunnen, "onze

vaste fotograaf", had deze keer eens een andere positie gekozen om deze

gebeurtenis vast te leggen. Het leverde een aantal spectaculaire foto's op.



Achtereenvolgens: Vaandelgroep, Bv-206 mortiertrg, Suzuki King Quad 750 KCT, BvS-10 Viking Marns, VW Amarok van de KMar, Fennek LVB van het RHvB, Leopard 2 Kodiak van 111 Pagnie

TANK EVENT GESLAAGD!



In het weekend van 27 en 28 augustus kwamen alles bij elkaar zo'n 7.000 mensen naar het NMM voor het bijwonen van het eerste Tank Event dat ooit in Nederland werd gehouden.



Het begon voor de 'laatkomers' al goed. De parkeerplaats vlakbij het museum was snel vol en er moest geparkeerd worden op een terrein

ongeveer 2 km vanaf het museum. Als 'compensatie' had de organisatie vervoer geregeld in de vorm van een 5-tal oude stadsbussen.

Vanuit verschillende binnen- en buitenlandse musea en historische verzamelingen, als ook uit enkele particuliere verzamelingen, waren ruim 30 verschillende tanks, gepantserde infanterievoertuigen, gemechaniseerde stukken artillerie en verkenningsvoertuigen bij elkaar gebracht die gedurende twee dagen

hun rondjes door de Arena draaiden. Het was natuurlijk nog leuker geweest als ook de verwachte Jagdpanther en de Amerikaanse M1A1 Abrams acte de présence hadden gegeven, maar wie weet krijgen we die in één van de komende jaren te zien. Buiten de Arena was er een bescheiden militariabeurs, een hal met modelbouw (o.a. TWENOT en de RC Armour Group Holand), tussen de demonstraties door de static show en niet te vergeten, het NMM zelf. Het weer werkte beide dagen uitstekend mee en zo had iedereen een fantastische dag. En om een bekend uitspraak te citeren: "gelukkig hebben we de foto's nog!"



NEEDERLANDSE TANKS





NEDERLANDSE ARTILLERIE



ANDERE BIJZONDERE GASTEN



MILITARY MODEL SHOP

DE WEBWINKEL VAN EEN MODELBOUWER VOOR DE MODELBOUWER.

Het adres voor uw modelbouw benodigdheden.

De Merken die wij voeren:



En nog veel meer.... voor ons aanbod en meer informatie bezoek onze webshop. Wij helpen u graag

WWW.MILITARYMODELSHOP.NL



Op een evenement in de buurt trof ik deze Lantz Bulldog trekker aan. Opzich niet heel bijzonder misschien maar ik wilde jullie de foto's toch niet onthouden. En we moesten nog een half paginaatje vullen, dus....

15 oktober: Ureterp; **5 november:** Hardegarijp Dit is een modelbouwbreed evenement met extra aandacht voor de vliegeniersbuurt van Hurdegarijp en voor Matchbox. Een super gezellig event in Friesland. Vanaf 12:00 uur t/m 17:00 uur, locatie: It Maskely, Eater Omwei 5, Hurdegarijp;
26 november: Ureterp
Bouwgroepen Groningen en Boelenslaan: **5 oktober, 2 november, 7 december.**



De eerste praktische ideeën over tank-tactieken zijn in februari 1916 uitgewerkt door kolonel Swinton, destijds commandant van het nieuwe Britse tankwapen. In een document, getiteld *“Notes on the Employment of Tanks”*, waaraan hij was begonnen kort nadat het prototype van “Little Willie” voor het eerst had gereden, beschreef hij enkele zeer heldere denkbelden voor de toekomst. De belangrijkste hiervan was dat tanks niet versnipperd moeten worden ingezet. Ook pleitte hij ervoor dat de tank zo lang mogelijk geheim moest worden gehouden tot het moment dat er heel veel tegelijk in een massale aanval konden worden ingezet. De infanterie zou dan onmiddellijk moeten volgen om het veroverde gebied in bezit te nemen. Op deze manier zou ten volle van de verrassing worden geprofiteerd.

Hoewel generaal Haig, de Britse opperbevelhebber, en zijn staf het hier helemaal mee eens waren zagen ze de theorie van de massale aanval gemakshalve maar over het hoofd toen het hen beter uitkwam vanwege de slechte gang van zaken met het Somme offensief. Het was pas tijdens de slag bij Cambrai dat de tanks werden ingezet op de manier die Swinton had beschreven, en dat was meer dan een jaar later. Ondertussen, en dat was nog vóór de actie bij Flers-Courcelette, had ook Swinton nauwelijks nagedacht over wat er moest gebeuren als de tankaanval inderdaad succesvol was. Ook hij beschouwde de tank als een ondersteuningswapen bij een infanterieaanval en was voorstander van voorafgaande massieve artilleriebeschietingen. De tank was een middel om de vijandelijke frontlijn te bereiken en onder vuur te houden tot de eigen infanterie deze ook had bereikt. Vervolgens gingen de tanks weer vooruit, naar de tweede lijn van de vijand, waarbij ze meteen de verbindingsloopgraven zuiverden en vijandelijke troepen onder vuur namen die te hulp kwamen. Over het verdere vervolg bleef Swinton vaag,

wellicht vond hij dit een zaak voor de cavalerie.

De eerste ideeën over een tank die de taak van de cavalerie kon ondersteunen of zelfs overnemen ontstonden bij het *Tank Supply Department*, dat eerder in 1916 was gevormd als onderdeel van het *Tank Supply Committee* (de opvolger van het *Landship Committee*), dat verantwoordelijk was voor het ontwerpen en de verwerving van tanks. Al een week na de eerste tankaanval, op 23 september 1916, gingen de topfunctionarissen van het *Tank Supply Department* naar Frankrijk waar ze een bezoek brachten aan generaal Estienne die werkte aan de ontwikkeling van een tank voor het Franse leger. Het gezelschap bestond onder andere uit de voorzitter, Albert Stern, juist bevorderd tot luitenant-kolonel, majoor Wilson, zijn plaatsvervanger, en William Tritton, die de Mk.I tank hadden ontwikkeld. Op 26 september reisden ze van Parijs naar “The Loop” in de buurt van Bray-sur-Somme waar de “Heavy Section” van het *Machine Gun Corps* zijn tijdelijke hoofdkwartier voor de Somme operaties had ingericht. Hier kregen ze van bemanningen die er aan hadden deelgenomen informatie over de aanval bij Flers-Courcelette en ook spraken ze met verschillende senior officieren. Op 28 september keerden ze weer terug naar Engeland, een hoop informatie rijker.

Het idee voor de “achtervolger” of cavalerietank werd voor het eerst door William Tritton gepresenteerd op een vergadering op 3 oktober. Een van de feiten die vanwege schaarste bij de ontwikkeling van de Mk.I tank moesten worden geaccepteerd was de keuze voor de minder efficiënte 105 pk Daimler motor, in combinatie met de primitieve versnellingsbak en transmissie. De Mk.I was niet alleen moeilijk bestuurbaar, hij was ook te langzaam. Besloten werd verschillende mogelijkheden te onderzoeken om dit te verbeteren. Tritton

suggereerde dat een van de manieren om een groter motorvermogen te krijgen was het gebruik van twee motoren. Hij werkte al aan een superzware nieuwe tank (de “*Flying Elephant*”, later geschrapt) die twee Daimler motoren zou krijgen en het was dus logisch dat hij voor de “achtervolgingstank” die hij in gedachten had ook twee motoren voorstelde. Een motor voor elke rupsband leek ook de oplossing voor het probleem van de besturing. Verder stelde Tritton voor dat het nieuwe voertuig een lichte bewapening zou krijgen, het ging immers vooral om snelheid bij het doorzetten van een aanval.

Hoewel er geen formeel verzoek was gedaan voor een dergelijk voertuig ontbrak het bij het *Tank Supply Department* niet aan enthousiasme voor veelbelovende ideeën. Nog vol van de successen bij Flers-Courcelette stelde Stern voor het idee van Tritton voor te leggen aan het *Machine Gun Corps*. Een maand later had hij een bespreking op het algemeen hoofdkwartier in Frankrijk met generaal Davidson van de staf van opperbevelhebber Haig en kolonel Ellis, commandant van alle tanks in Frankrijk. Beide heren beaamden dat het idee van een snelle tank heel goed was en derhalve werd Tritton op 10 november gevraagd zijn idee verder uit te werken. De volgende stap van Stern was nu het verkrijgen van goedkeuring van het Ministerie van Munitievoorziening voor de verwerving van de benodigde motoren en andere componenten. Deze goedkeuring werd op 25 november door het *War Office* gegeven, samen met het verzoek aan Tritton een werkend prototype te bouwen.

De Tritton Chaser

Tritton had de naam van zijn project al bedacht: “*Whippet Tank*”, een duidelijke link met het begrip “snelheid” (whippet: hazewindhond). Bij het *Tank Supply Department* werd echter voor een minder prozaïsche naam gekozen: “*Tritton*



Chaser", maar ook wel *Tritton No.2 Licht Machine* (►).

Tritton was behalve ontwerper ook ondernemer en econoom en maakte bij zijn ontwerpen graag gebruik van componenten die al beschikbaar waren. De Whippet hoefde niet de terreinvaardigheid en het overschrijdungsvermogen te hebben van de Mk.I tank.

Wat hij wel moest hebben was een hoge snelheid en dus een laag gewicht. Daarvoor maakte Tritton gebruik van het inmiddels afgedankte "Little Willie" ontwerp en gebruikte dezelfde rupsbanden en het lage onderstel, wat hij iets verlengde. Voor de motoren koos hij de Tylor 45 pk vier cilinder benzine motor die al werd gebruikt in de AEC Y Type 3-ton vrachtwagens van het leger en in de legendarische Londense B Type dubbeldeks bussen. Er werden er twee naast elkaar op de voorste helft van het onderstel geplaatst. Elke motor had z'n eigen versnellingsbak met vier versnellingen vooruit en een achteruit, met daaraan een conische koppeling met constante aangrijping. De aandrijving ging met kettingen, via reductietandwiel naar de aandrijfwielen. De opbouw was vanwege gewichtsbeparing zo laag en klein mogelijk gehouden. Hij bestond uit een lage gepantserde motorkap en daar achter, boven de versnellingsbakken, de gevechtsruimte voor de bemanning. Op de gevechtsruimte stond een kleine draaibare toren met een Lewis machinegeweer, dezelfde toren als die welke werd gebruikt op de Austin pantserwagen.

De bouw van het prototype begon op 21 december 1916 bij William Foster & Co Ltd. in Lincoln. De eerste rit werd gemaakt op 3 februari 1917. Een week later, op 11 februari, werden volledige rijproeven uitgevoerd op een klein proefterrein naast de Foster fabriek. Op dat moment waren er nog geen opdrachten voor een dergelijk voertuig en dus was



de toekomst van de tank nog onzeker. Het *Tank Supply Department* was inmiddels omgedoopt tot het *Mechanical Warfare Supply Department* (M.W.S.D.) en Stern, de algemeen directeur, was belast met het "afhouden van de anti-tank generaals" van het War Office en het ontwikkelingswerk voor de tweede generatie tanks die de opvolgers moesten worden van de duizend tanks (wat de Mk.IV's werden) die na Flers-Courcelette waren besteld.

Om het Britse oorlogskabinet, de Britse en de Franse Generale Staf en senior officieren en andere sleutelfunctionarissen een beeld te geven van wat inmiddels was gedaan en bereikt arrangeerde Stern een geheime demonstratie van experimentele tanks en prototypes. Deze vond op 3 maart 1917 plaats op het proefterrein van het *Mechanical Warfare Department* bij Oldbury, Birmingham. De Whippet van William Tritton was er ook bij, hoewel deze buiten het doel van de demonstratie viel, te weten het demonstreren van verschillende aandrijvingen en overbrengingen voor de zware tanks.

Het officiële programma dat aan de toeschouwers werd uitgereikt vermeldde de "*Tritton's Light Machine No.2*" en omschreef deze als een "tegenwoordige aanpak aan de behoeften van de militaire autoriteiten aan een lichte machine met een hogere snelheid dan de standaard machines. Met name de aandrijving met twee motoren is interessant." Ook de bescheiden pantsering werd vermeld: "De vitale delen zijn gepantserd met 9 mm plaat, de delen welke niet direct aan

vijandelijk vuur zijn blootgesteld hebben een pantsering van 6 mm."

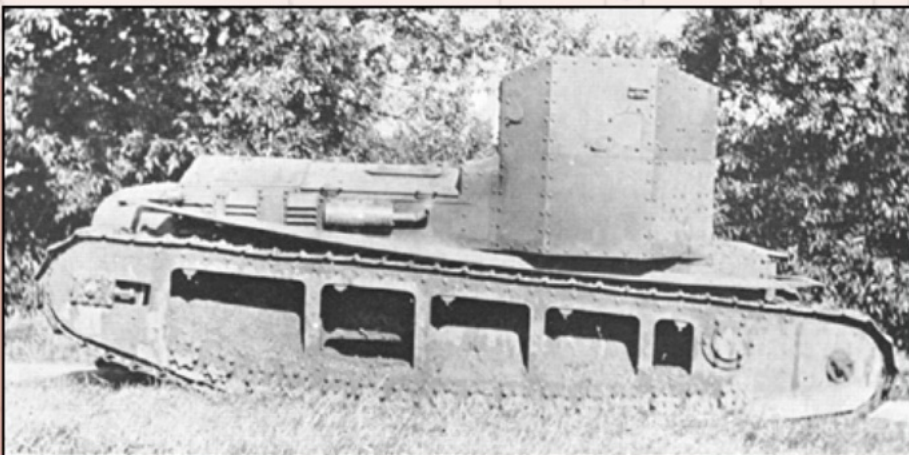
De toevoeging "No.2" betekende niet dat dit het tweede ontwerp van Tritton was maar dat het de tweede was van de in een rij opgestelde tanks.

De demonstratie bij Oldbury is de enige geweest van de tank met de Austin toren. Vanwege het geheime karakter van de bijeenkomst zijn er geen foto's gemaakt. De enige documentatie van de Tritton Chaser in zijn oorspronkelijke vorm is de tekening in het officiële programma. Hierop is de Lewis mitrailleur niet aangegeven.

De Whippet tank maakte veel indruk op de aanwezigen. Hij was niet alleen veel beweeglijker maar ook veel sneller (7½ mijl, zo'n 12 kilometer per uur) dan de deelnemende zware tanks. Op 4 maart, een dag na de demonstratie, vonden op het War Office in Londen twee belangrijke besprekingen plaats waar de meningen en bevindingen over het gedemonstreerde werden besproken. Bij de eerste bespreking, waarbij de Britse en Franse Generale Staf aanwezig waren, werd toekomstige Brits-Franse samenwerking op het gebied van de toekomstige tankproductie afgesproken. Een van de afspraken hierbij was dat de Fransen zich zouden concentreren op de productie van lichte tanks. De tweede bespreking, met eveneens de Britse en Franse Generale Staf en het M.W.S.D. leidde tot afspraken over de uitbreiding van de tankstrijdkrachten tot 9 bataljons met elk 72 voertuigen. Er werd geen overeenstemming bereikt over de aandrijving van toekomstige tanks.

Sir Douglas Haig, de Britse opperbevelhebber in Frankrijk, verzocht om de onmiddellijke levering van 200 Whippet tanks, de eerste te leveren per 31 juli 1917, slechts vijf maanden later. Deze termijn was uiteraard onhaalbaar want er waren nog in het geheel geen voorbereidingen voor de productie gemaakt en ook alle benodigde materialen moesten nog worden besteld. Ook moest er nog veel worden ontwikkeld en getest

voordat het verzoek van Haig in juni 1917 kon worden omgezet in productie-opdracht. Er werden nog verschillende veranderingen in het ontwerp aangebracht. De belangrijkste daarvan was de vervanging van de toren door een vaste opbouw. De voornaamste reden hiervoor was vereenvoudiging van de productie, maar kostenbesparing speelde ook een rol. Een toren was duur. In elk van de vier wanden kwam een kogelaffuit met een .303 Hotchkiss mitrailleur, zodat naar alle zijden vuur kon worden uitgebracht. Een tweede verandering was het verplaatsen van de brandstoftank van de achterkant van de tank naar de voorkant. Hierdoor was de transmissie beter toegankelijk, wat het onderhoud een stuk makkelijker maakte.



Het prototype van de Whippet. De toren is vervangen door een vaste opbouw en de brandstoftank is naar de voorkant verplaatst. De schietpoorten en de kijkspleten moeten nog worden aangebracht.

De productie Whippet

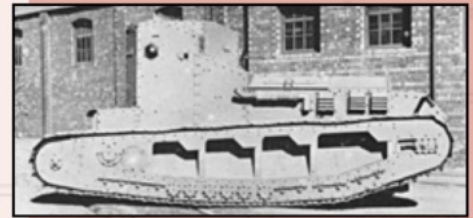
De serieproductie van de Whippet begon in de herfst van 1917, de eerste voertuigen werden begin maart 1918 aan het Tank Corps in Frankrijk afgeleverd. In december 1917 had het M.W.S.D. het aantal bestelde tanks verhoogd van 200 naar 385, maar deze opdracht werd eind 1918 weer ingetrokken toen de verbeterde Medium Mark B tank beschikbaar kwam. Volgens sommige bronnen is het zelfs twijfelachtig of deze opdracht echt wel is gegeven.

Technisch was de Medium Mk.A identiek aan het Triton Chaser prototype, maar aan de buitenkant onderscheidde de productie Whippets zich door een

iets eenvoudiger onderstel met vier moddervangers in plaats van vijf en de al genoemde pantsering over de brandstoftank. Een normale aanpassing van operationele voertuigen waren twee bagageplateaus aan de achterste hoeken van de cabine, boven de rupsbanden. Het schijnt dat deze zijn bedacht en werden geïnstalleerd door de Centrale Werkplaatsen.

De rupsbanden waren van hetzelfde ontwerp als die welke op de zware tanks werden gebruikt. Aan de onderkant van het frame waren twintig niet geveerde rollers gemonteerd die het gewicht van de tank droegen, aan de bovenkant zaten kleine steunrollers. Aan de schakels konden schoepen worden bevestigd voor een betere grip in modderig

terrein. Deze schoepen waren wel van een ander type dan die van de zware tanks. Ze waren dieper en leken meer op die welke door landbouwtractoren werden gebruikt en illustreren de minder goede terreinvaardigheid van de Whippets ten opzichte van de zware tanks. Het overschrijdingsvermogen was beperkt tot 2,10 meter, met een opstap van 75 cm en de stabiliteit was matig. Er zijn proeven uitgevoerd door de Centrale Werkplaatsen in een poging de terreinvaardigheid te verbeteren. Een Whippet kreeg de complete set stuurwielen van een oude Mk.I en later werd ook het staartstuk van een Renault FT tank uitgetoetst. In beide gevallen verbeterde wel het overschrijdingsver-



Drie foto's van een standaard productie Whippet, gemaakt bij de Foster fabriek in Lincoln. De schietpoorten en de kijkspleten zijn duidelijk te zien. De achterste opening in de zijkant van het onderstel is vervallen.

mogen, maar het doorslippen van de rupsbanden verergerde en dus werd met deze proeven gestopt. De Medium Mark A kwam het beste tot zijn recht in open en goed begaanbaar gebied en daar was hij ook voor ontworpen. Productievoertuigen konden in deze omstandigheden een snelheid van 8,3 mijl = ruim 13 kilometer per uur halen, met een actieradius van ruim 130 kilometer.

Een van de voornaamste problemen met de zware tanks was dat ze een groot deel van hun voorwaartse snelheid verloren als ze hun rupsbanden gebruikten om te sturen. Bij de Whippet werd dit probleem opgelost doordat de besturing gebeurde met behulp van de twee motoren in plaats van de rupsbanden. De nieuwe tank had een stuurwiel zoals in elke standaard auto wordt aangetroffen, maar in plaats van dat dit werkte op de wielen, werkte het op de benzinetoevoer van de motoren. In theorie maakte dit van het sturen een eenvoudige handeling. Door het stuur



Het proefterrein bij de Foster fabriek in Lincoln. Een aantal splinternieuwe Whippet tanks worden ingereden. Op de achtergrond is een Mk.IV tank te zien/



Een blik in de Foster fabriek met Whippet tanks in verschillende stadia van bewerking.

Dax Magic Webshop

Dax Magic Webshop levert alles van Vallejo, AK, MIG, ModelMaster enz. tegen scherpe prijzen:

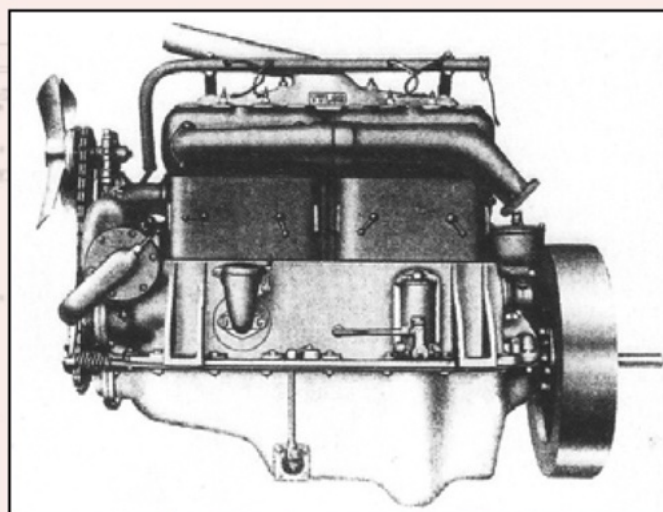


Ook zijn wij regelmatig aanwezig op diverse beuren in Nederland en België

Dax Magic
H.I. Ambacht
Nederland

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

DAXMAGIC-WEBSHOP.NL



De 45 pk Tylor JB4 motor



De Tritton Chaser, nog met de toren

naar links of naar rechts te draaien ging de betreffende motor sneller lopen waardoor de rupsband vervolgens sneller ging draaien. Met dezelfde stuurbeweging ging ook de andere motor minder snel lopen, waardoor ook de betreffende rupsband langzamer ging draaien. De tank maakte hierdoor een bocht waarbij de remmen niet hoefden te worden gebruikt.

Het idee zag er goed uit, maar het besturen van een Whippet ging toch niet zonder problemen. Twee motoren betekende ook twee versnellingshendels, twee koppelingen en twee overbrengingen en dat alles moest door één bestuurder worden bediend. Die moest ook oppassen voor granaatrechters en attent zijn op de orders van de commandant terwijl de tank ook nog eens van alle kanten kon worden beschoten.



Een foto van de bestuurdersplaats van de Whippet in het Tank Museum in Bovington. Een stuurwiel, twee koppelpedalen, twee versnellingshendels en twee remhendels.

Het mag worden verondersteld dat indien een van de motoren was ontregeld of beschadigd was of stopte, de hele machine alleen nog maar om zijn as kon draaien. De ontwerpers hadden hier echter rekening mee gehouden. De Whippet had een slim systeem dat werkte met een slippende koppeling die was aangebracht tussen de twee eindaandrijvingen. Hij begon te slippen als de output van de ene motor meer dan 12 pk afweek van die van de andere motor. Dus als een motor geheel was uitgevallen dan kon de bestuurder altijd nog in de laagste versnellingen van de

andere motor verder "stompelen". Dat kon echter alleen maar in een rechte lijn, bochten maken werd een heel andere zaak. Als bijvoorbeeld de rechter motor faalde dan was een bocht naar links geen probleem. Moest de tank echter naar rechts dan moest er een 270 graden bocht naar links worden gemaakt.

Hoewel heel ingenieus en als geheel succesvol, had de mechanische inrichting van de Medium Mark A toch ook verschillende nadelen. Bijvoorbeeld, door de dubbele motoren en bijbehorende bedieningsorganen waren zowel de productie als het onderhoud kostbaar en gecompliceerd. En de tank was hierdoor ook moeilijk te besturen. De opleiding van de bestuurders kostte veel tijd en er was veel oefening nodig om een

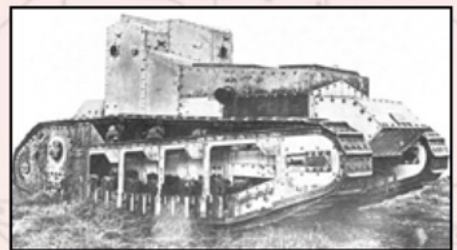
tank soepel en vlot te kunnen bedienen. Alle handelingen moesten vlot, in de juiste volgorde en zonder haperen worden uitgevoerd en om dat alles in een Whippet op volle snelheid en onder vijandelijk vuur uit te voeren vereiste de reactiesnelheid en energie van een top coureur. Een Whippet commandant beschreef de atmosfeer in zijn tank in deze omstandigheden als "de zweetkamer van

een Turks bad" waarin de bestuurder als een volleerd autocoureur met zijn hendels en stuur in de weer was. Daarbij kwam de cabine tijdens acties ook nog eens vol te staan met kruitdamp door het schieten met de mitrailleurs.

De Tank Corps Workshop Officer and Technical Advisor, majoor Philip Johnson, bezocht Lincoln in 1917 om de Medium A te beoordelen. De machine had tijdens de beproevingen het ongehooflijke aantal van 870 mijl afgelegd zonder enig probleem of uitval en Johnson rapporteerde dan ook dat hij zeer

onder de indruk was. De enige kritiek op de Whippet kwam van zijn ontwerper, William Tritton. Hij had gehoopt een tank te kunnen bouwen die op z'n minst 16 kilometer per uur kon halen en daarvoor had hij grotere motoren willen gebruiken. Die waren echter niet in voldoende aantallen beschikbaar en daardoor was de kleinere 45 pk motor gekozen. Tritton's onvriendelijke commentaar was dat door deze keuze een veelbelovende machine helemaal was verprutst.

Johnson en Tritton moeten op hetzelfde spoor hebben gezeten want eind 1918 ontwierp Johnson een "Super Whippet"



door een zwaar gemodificeerde productietank te bouwen met blad veren en een enkele 360 pk V12 Rolls-Royce Eagle vliegtuigmotor. Deze machine werd niet in productie genomen, maar leverde uitstekende prestaties op de weg en haalde zonder probleem een snelheid van meer dan 50 kilometer per uur.

Van de 200 gebouwde Whippets zijn er vijf bewaard gebleven:

- A259 *Caesar II*, in het Tank Museum in Bovington. Dit is de tank van Cecil Harold Sewell, aan wie postuum het Victoria Cross werd toegekend.
- A347 *Firefly* in het Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis in Brussel. Deze tank heeft nog steeds de originele kleuren en markeringen. Hij behoorde tot het F-Bataljon, B-Compagnie en werd op 17 augustus 1918 uitgeschakeld.
- A231. In het Base Borden Military Museum in Ontario, Canada.
- Een in het United States Army Ordnance Museum.

- Een in het Army College, Pretoria, Zuid-Afrika. Deze tank was naar Zuid-Afrika verscheept om arbeidsonlusten te bestrijden.

De bemanning.

Elke Whippet had twee bemanningen. Bemanning A bestond uit een officier en twee soldaten, bemanning B uit een onderofficier of korporaal en twee soldaten. Dit systeem was nodig vanwege de ongelooflijk slechte werkomstandigheden in de gevechtsruimte. Onder normale omstandigheden werd het daar al erg warm, maar na enkele uren in de zon werd de hitte bijna ondragelijk. Als daar ook nog eens in gevechtssomstandigheden kruitdamp en benzinedampen bijkwamen dan was de bemanning de eerste 24 uur daarna absoluut niet inzetbaar.

Om een maximale uitwisselbaarheid tussen de bemanningsleden te bereiken werd iedereen opgeleid tot bestuurder en mitrailleur. De opleiding tot bestuurder was zwaar want het rijden met de tank in geaccidenteerd terrein met veel obstakels die moesten worden vermeden, was moeilijk. De bestuurder

werd immers geconfronteerd met twee versnellingshendels, twee koppelingen en het regelen van de snelheid van twee motoren en dat moest allemaal soepel en achter elkaar worden bediend.

In deze omstandigheden, die vaak leken op een Turks bad, droegen de mannen vaak een korte broek in plaats van de lichtbruine overall. De witte badge in de vorm van de Mk.IV, een speciaal insigne dat in mei 1917 was ontworpen, werd gedragen op de linker mouw van het kaki overhemd. De schouder epauletten van het overhemd of de overall hadden de kleuren van het bataljon. De leren helm van gekookt leer uit 1916 werd niet meer gebruikt, hij was vervangen door de "slabak helm" of een pet. Alle Britse tankbemanningsleden, zowel van de Mk.IV en V als van de Whippet, hadden een gezichtsmasker als bescherming tegen rondvliegende metaaldeeltjes. De Duitse mitrailleursschutters mikten speciaal op de kijklippen van de tanks, in de hoop dat lood- of staalsplinters naar binnen zouden vliegen. Om hen te misleiden werden op verschillende andere

plaatsen op de romp ook zwarte strepen geschilderd.

De mitrailleur in de achterdeur was vaak niet geïnstalleerd om wat meer ruimte te hebben en een beetje gewicht te besparen. Op de schacht van de cardanas van elke motor was een ventilator gemonteerd om verse lucht in de cabine te brengen. Dit werkte echter lang niet altijd optimaal.

Bronnen:

- Medium Mark A Whippet, David Fletcher;
- Medium Tanks Marks A-D, Ellis & Chamberlain, AFV7;
- Medium Tank Mark A Whippet, Jacques Armand, Tank Magazine nr. ?;
- Medium A WHIPPET, Richard Pullen, Military Machines International, december 2012;
- Clement Arnold DSO, Classic Military Vehicles, mei 2016;
- Le "WHIPPET", Georges E. Mazy, Véhicules Militaires.

In de volgende TANK: **de Whippet in actie.**

www.modelbouwenzo.nl



- Webshop en eigen winkel in Hoorn
- 100% topkwaliteit en topmerken
- Persoonlijke service en vakkennis
- Scherpe prijzen en aanbiedingen
- Snelle levering met Track & Trace



Bezoek ook eens onze nieuwe winkel:
Kerkplein 13, 1621 CX te Hoorn

Plastic Model Kits, verf & accessoires, tools, Airbrush, Weathering, Diorama's, lijm etc. Alles voor uw modelbouwhobby!

Email naar info@modelbouwenzo.nl of bel ons op tel. 06 - 101 684 56 voor vragen en meer informatie

Uitgebreide collectie van topmerken
Tanks, geschut, tracks, wheels en ammo
Exclusieve modellen en upgrade-sets (o.a. Eduard)

Bekijk ons volledige assortiment op de website
www.modelbouwenzo.nl



Via mijn oud Fokker collega (en tevens groot dioramabouwer) Peter Stoof maakte ik in 2014 kennis met een materiaal waar ik, naar later bleek, jaren mee had gewerkt, te weten Balsa-Foam®. Nadat Peter destijds wat restafval hiervan had meegenomen kwam hij tot de conclusie dat dit materiaal (wat onder andere gebruikt wordt voor interieurbouw in vliegtuigen) heel goed te gebruiken was voor dioramabouw.

Ondertussen had Corien (mijn partner) het plan opgepakt om het materiaal te gaan verkopen en zo gebeurde het dat er ineens dozen met Balsa-Foam® binnen handbereik stonden! Mijn handen jeukten, alleen schortte het nog aan één ding...."een project".

Voor inspiratie ging ik op internet zoeken. Met een zoekfunctie: "oud huis" kwam ik via Google terecht bij een oude foto van een huis met een trapgevel.



Dit leek mij wel een leuk startersproject. De twee meisjes aan de zijkant van het huis gaven mij, onder andere door hun kleding, het gevoel dat dit wel een echt oude foto was. En het toeval wilde dat ik juist zo iets zocht.

Mijn interesse was gewekt en ik wist het: ik ging proberen van dit huis een diorama te bouwen. De twee meisjes hielpen mij ook een beetje een inschatting te maken voor de afmeting van het huis. Mijn plan was 1:35 te bouwen.

Vol goede moed begon ik. Soms zette ik de voortgang op het TWENOT forum en kreeg dan wat tips en adviezen. Toen iemand vroeg of ik wist waar dit huis stond, moest ik toegeven dat ik geen idee had. Een TWENOT lid tipte mij dat het een Nederlands huis was. Hij had het gevonden via de zoekfunctie Google images. Hiermee kan je zoeken naar een afbeelding in plaats van een tekst, simpelweg door een eigen afbeelding te uploaden.

Het bleek in Tiel te staan. En het was ook niet zomaar een huis. Volgens zeggen is dit het oudste huis van Tiel, gebouwd in de vijftiende eeuw. Bovendien het enige huis dat de vreselijke verwoestingen van de Tweede Wereldoorlog heeft doorstaan. Het huis, dat wordt omschreven als het Gotische Huis, bleek er een met een verhaal en een verleden.

Door het lezen van diverse artikelen werd niet alleen ik, maar ook Corien steeds nieuwsgieriger en zodoende ging zij verder op onderzoek uit. Via via kwam ze in contact met de dochter van één van de laatste eigenaren. Deze vrouw wist heel veel te vertellen over de historie van het huis. Zo herinnerde zij zich zelfs details als bijvoorbeeld kleuren van

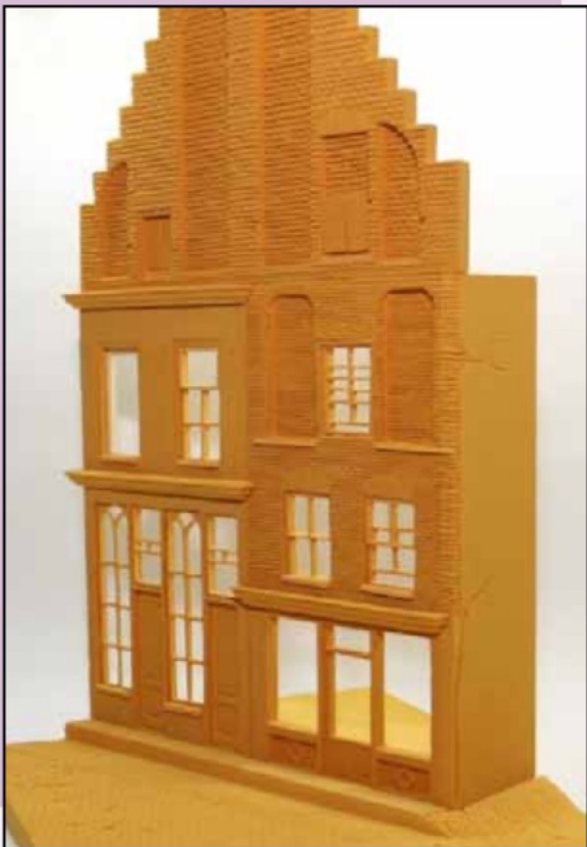
stenen, kozijnen en de inrichting. Geweldig natuurlijk, want zulke informatie is vaak moeilijk te achterhalen. Het huis, dat tegenwoordig onder Monumentenzorg valt, was ondertussen wel al diverse malen rigoureus ver-

bouwd. Ook stuurde zij een kopie van een oud krantenartikel over het "Gotische" huis. De nieuwsgierigheid was er al, maar deze werd door alle informatie alleen nog maar groter. En waar ik blij was met de uitgebreide informatie, was de dame blij met de aandacht voor haar ouderlijk huis.



Ik had in de tussentijd niet stilgezeten en was rustig verder gegaan met de bouw van het huis. Het was mijn allereerste project en langzamerhand kreeg ik steeds meer feeling met het materiaal. Zo merkte ik dat het heel makkelijk te bewerken was. Zelfs voor een beginneling zoals ik. Ik maakte het hele huis van Balsa-Foam®, inclusief deuren en kozijnen. Het bleek mogelijk om zelfs heel kleine en fijne details te realiseren.

De kozijnen, gemaakt van 20PCF, bleken echter enorm kwetsbaar te zijn. Ook gaf de structuur van het materiaal een niet realistisch effect aan onder andere de kozijnen. Balsa-Foam® benadert perfect steen of betonstructuur, maar heeft niet de uitstraling van hout. Nadat het huis in grote lijnen klaar was, bedacht ik dat het misschien slimmer was geweest om voor de fijne details bijvoorbeeld Evergreen te gebruiken. Ondanks de vele complimenten op modelbouwbeurzen voor het "showmodelhuis" en zelfs de aandacht in de Modell-Fan, bleef ik zelf ontevreden over het resultaat. En dus besloot ik helemaal opnieuw te beginnen. Alleen nu met de kennis en ervaring die ik inmiddels had opgedaan.



Het eerste model

Terwijl ik opnieuw begon, dook Corien steeds verder in de historie van de stad en in de historie van het Gotische huis. Zo blijkt Tiel één van oudste steden van Nederland te zijn. Daar waar de meeste Nederlandse steden hun oorsprong hebben in de late Middeleeuwen (1150-1300), stamt Tiel uit de periode 850-1100. Aangenomen wordt dat Tiel al in het jaar 453 een haven had en dankzij deze haven werd het al in de negende eeuw een florerende stad.

De Tielse economie dreef vooral op de visvangst. Geen wonder dus dat de uithangborden van diverse herbergen of handelshuizen daaraan herinnerden. De meest prominente daarvan waren "de Haringbuys" met als buurman "de Cabeljouw".

We praten hier over het Gotische Huis, het prachtige duopand op de hoek van de Weerstraat en de Kleibergsestraat. Een pand met raadsels. Zo gaat het verhaal dat het pand bewoond werd door een gildemeester genaamd Hendrick Schull. Hij behoorde tot een familie die al vele decennia in Tiel woonde en zijn naam dankte aan de ook toen al populaire platvis. In 1608 liet hij zich

inschrijven in het register van schippers die als burger van Tiel diverse tollën vrij mochten passeren. Zijn huismerk, samen met het jaartal 1623 en de letters H.S. is te vinden in de sluitsteen van het zijpoortje. (►) Het huis is in de loop der eeuwen diverse keren van eigenaar gewisseld. Hierdoor verdwenen de namen van de gevel. Beide panden werden ook gebruikt voor diverse detailhandel. Zo vestigden zich de laatste eeuwen o.a. een kleermaker, brouwer, slachterij, vleeshouwerij, bakker, schoenmaker, rijwielhandel en de laatste jaren een café in het pand. Ooit is het ook eigendom geweest van het Gasthuis (een verzorgings-

huis). Doordat in de z.g. Franse tijd veel gegevens verloren zijn gegaan, is het pand pas terug te vinden bij de eerste volkstelling in 1829 en de eerste kadastrale opmeting van 1833. Het gehele pand was toen eigendom van één persoon.

Tiel is een stad met een rijk verleden. De ondergang rond 850 van de circa tien kilometer verderop gelegen internationale handelsplaats Dorestad, zorgde ervoor dat een deel van de handel verschoof naar Tiel. Door archeologisch



onderzoek in de binnenstad werd bevestigd dat de stad in de tiende en elfde eeuw een handelsnederzetting van internationale betekenis was, die nauwe banden onderhield met de veel rijkere en machtigere handelsstad Keulen. Ook had Tiel in die tijd nauwe handelsbetrekkingen met Engeland.

In de Tweede Wereldoorlog werd Tiel zwaar getroffen tijdens gevechten tussen de Duitse bezetters die in de stad gelegerd waren en de geallieerden die gelegen waren aan de overzijde van de Waal. Onder meer de Sint Maartenskerk werd door beschietingen ernstig beschadigd. Op 15 november 1944 werd de Waterpoort (◄) door de Duitsers opgeblazen om zo een barricade op te werpen tegen de geallieerden. Deze is pas in 1979 herbouwd.

Grote delen van de Tielse binnenstad werden vernield door de beschietingen van de geallieerden. Vooral in april 1945 komt de Kleibergsestraat zwaar onder vuur te liggen. Saillant detail is dat het Gotische Huis, ondanks de vele bombardementen en beschietingen, gespaard is gebleven. Op de foto uiterst links het Gotische Huis. (foto op de volgende pagina)



In de jaren na de oorlog is de binnenstad weer hersteld, maar nog steeds zijn er sporen van de bombardementen te vinden. In juni 2006 is men begonnen met het uitbaggeren en reinigen van de stadsgrachten, waarin nog munitie lag uit de oorlog. Het baggeren is uitgevoerd met behulp van de zogeheten Bombox, een mobiele veiligheidsconstructie die speciaal voor dit project is gebouwd. In totaal zijn er tot eind november 2007 vijfhonderd grote en kleine explosieven boven water gehaald.

In Tiel is er (voor zover men weet) aan de gevels nog maar één huismerk bewaard gebleven. Dat van Hendrick Schull in het zijpoortje van het Gotische huis. Het vermoeden bestaat dat er nog een aantal zitten, waarschijnlijk zijn deze weg getimmerd achter een pui. Het zijn niet alleen onachtzaamheid en gebrek aan belangstelling waardoor de huismerken op grote schaal verdwenen.

In Hitler-Duitsland werd er (waarschijnlijk terecht) van uitgegaan dat huismerken voortkwamen uit de runentekening van de Germanen. De swastika en wolfsangel zijn er rijk in vertegenwoordigd en mede daarom speelde tijdens de bezetting de "sibbelkunde" een grote rol in hun bloed- en bodemreligie. Na de Tweede Wereldoorlog werden huismerken daarom vaak aangezien voor nazisymbolen en verwijderd.

Toen we in maart jl. na de 40 jaar TWENOT Anniversary vanuit Overloon naar huis reden, zagen we onderweg op de borden "Tiel" staan. We keken elkaar aan en dachten hetzelfde....we moesten echt even stoppen en het Gotische Huis gaan bekijken. Het was heel apart het huis te zien zoals het nu is. Zeker na alle oude foto's te hebben gezien. Toen ik er was heb ik direct allerlei foto's gemaakt. (►) en daarmee had ik een aardig totaalbeeld van mijn project en was het tijd om opnieuw te beginnen.

Een verslag van de bouw, inclusief foto's, komt in een volgende editie van DE TANK.



STANDCAM (STANDARD DECOY FOR CAMOUFLAGE MATERIALS)

Sinds medio 2011 beschikt de K.L. over een voertuig dat er aan de ene kant uitziet als een rupsvoertuig en aan de andere kant als een wielvoertuig. Die van het rupsvoertuig lijkt een beetje op het Duitse Marder infanteriegevechtsvoertuig, maar dat is het toch ook weer niet en die van het wielvoertuig klopt ook niet want hij is veel te klein voor een pantserwielvoertuig met vier assen. Wat is het dan wel?

Het betreft hier een onderwijs leermiddel waarmee meerdere rups- en wielvoertuigen kunnen worden nagebootst. Het wordt door de Instructiegroep Camouflage & Misleiding van het Opleidings- en Trainingscommando Genie gebruikt om cursisten les te geven in camouflage-technieken. Het bestaat uit een polyester romp op een stalen frame, waarin een systeem van verwarmings-elementen is gemonteerd. Hiermee kunnen de verschillende warmtesignaturen van een boordwapen, loopwielen, rupsbanden en gewone banden worden nagebootst. Verder heeft het voertuig aan de achterzijde twee heteluchtkanonnen die de uitlaatgassen van een draaiende motor simuleren. Een trilmotor verhoogt het realiteitsgehalte van de draaiende motor. Alles bij elkaar zorgt dit er voor dat cur-



sisten op hun aan warmtesensoren gekoppelde beeldschermen een realistisch ogend voertuig krijgen voorgeschoteld. Ze leren op deze manier warmtebeeldsilhouetten te herkennen en vervolgens hoe voertuigen die dergelijke beelden genereren met behulp van verschillende camouflage-technieken zo goed mogelijk onzichtbaar kunnen worden gemaakt.

De Standcam is een product van het Logistiek Centrum Woensdrecht (LCW) en de Centrale Werkplaats Instructie-

middelen (CWI). Het is gebouwd naar Duits voorbeeld dat vervolgens in Nederland door middel van een toegevoegd temperatuurbesturingsysteem



tot een meer geavanceerde versie is doorontwikkeld. Door middel van een computergestuurde temperatuurregelaar kunnen alle warmte-elementen afzonderlijk worden ingesteld. De Standcam is bedienbaar tot een afstand van anderhalve kilometer.

De Standcam is kostenbesparend, voorkomt langdurig gebruik van operationele voertuigen bij O&T ontwikkelingen en beproevingen. Het bijbehorend voertuigpersoneel is niet nodig en het verplaatsen over de weg is veel eenvoudiger.

Bron: De Onderofficier, juni 2011



Scale World

SCALE MODELS AND ACCESSOIRES



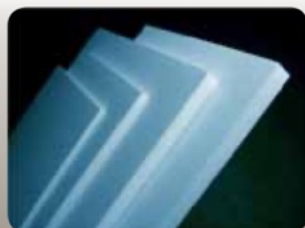
kurk



balsa hout



Lindenhout



styrodur plaat

Scale World biedt een uitgebreid assortiment voor de diorama bouwers onder u. Van hout, kurk, metaal, via plastic tot bodembedekking. Basismaterialen in diverse soorten en afmetingen. Daarnaast hebben we alles wat u nodig heeft om deze te verbinden en te beschilderen.

Kijk snel op de site voor het complete assortiment



zand en gras voor grondwerk in diverse kleuren (seizoenen)



Albion Fine Precision Metals



KIJK SNEL OP

www.scale-world.nl