

TWENOT



voor tankhobbyisten
postbus 357
8000 AJ Zwolle

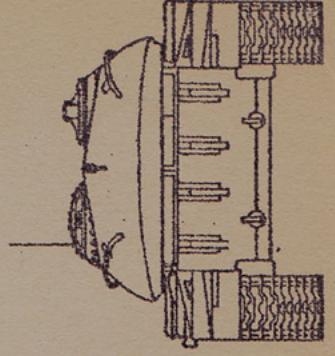
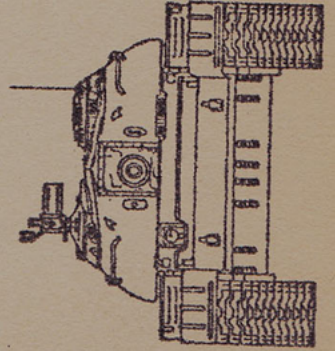
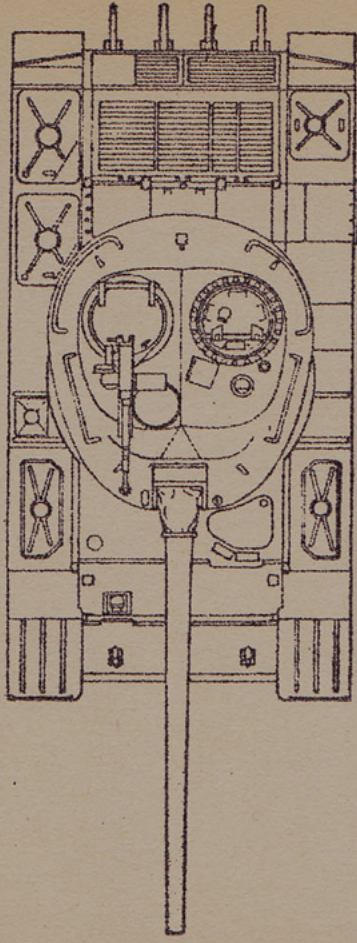
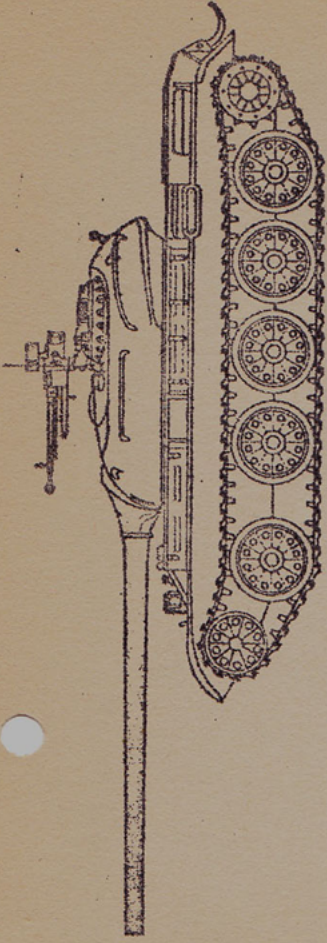
DE TANK

ORGAAN VAN DE
TWENOT voor tankhobbyisten

Verschijnt 6x
per jaar

44

Oktober 1983



BERICHT VAN DE SECRETARIS.

Als het goed gegaan is, heeft u allen nu de nieuwe Ledenlijst ontvangen. Mocht iemand vergeten zijn in de toezending: dan graag bericht naar Zwolle!

Het kan wel eens gebeuren dat in de TANK blanco pagina's verschijnen. Dat is dan geen grap van de redakteur (hoewel?), maar een afdrufout. Stuur de TANK dan in dezelfde envelop terug met uw adres door-gestreept en de toevoeging: retour afzender. U ontvangt dan per ommekeer een complete TANK!

REGIONALE BIJEENKOMST 12 NOVEMBER

Op 12 november wordt er in Zwolle een regionale bijeenkomst gehouden in Zwolle. Onze secretaris heeft daarvoor zijn huis ter beschikking gesteld. (Zo is hij nu eenmaal). Er is geen agenda voor die dag en vanaf 13.30 uur is men welkom in de ~~XXXXXXXXXX~~ te Zwolle. Gezien het succes van de vorige regionale bijeenkomst mag U dit niet laten schieten. Geef wel even vooraf een seintje zodat die arme man weet wat hem overkomt, vooral als er 80 man willen komen is dat erg prettig.

DUITSE MODELBOUWTENTOONSTELLING

Via onze zusterclub in Duitsland is het verzoek gekomen of er Nederlandse liefhebbers zijn om deel te nemen aan een modelbouwtentoonstelling in DORSTEN. DORSTEN ligt ongeveer 30 km ten oosten van de Duitse plaats WESEL. De tentoonstelling wordt gehouden op 29 en 30 oktober. Inlichtingen bij: Herr Holger Kochmann, Erster Modellbauclub Dorsten, Postfach 523, D 4270 Dorsten, West-Duitsland.

LEDENLIJST

Nu reeds is er een aanvulling op de nieuwe ledenlijst en wel:
Nieuwe leden: 369-0883 H.J. van Nieuwenhuijzen



370-0883 W. van Veen



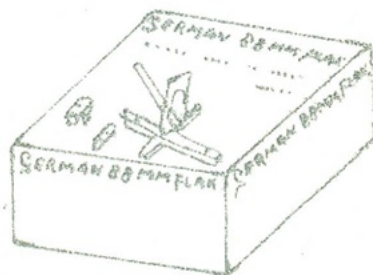
EXCURSIE NAAR BRUSSEL

Hoewel de organisatie van de excursie naar het Belgische legermuseum een Deadline hadden gesteld van 30 deelnemers, bij minder zou het feest niet doorgaan, is besloten om toch te gaan. 29 Deelnemers hebben zich tot nu toe opgegeven en in de bus is plaats voor 50 man. Dus haast U want wat geboden wordt is uniek. Het overkwam onze spionnen nog nooit dat zij er mochten fotograferen ook al zijn zij vaste klanten. Bovendien waar vindt U een reis zo goedkoop? Overigens is de reis niet voorzien van koffie of zo, daarvoor moet U zelf zorgen. Kijk nog eens in de agenda en in de portemonnaie en ga met de TWENOT mee. Omdat het museum gesloten wordt tussen de middag worden de leden in de gelegenheid gesteld om inkopen te doen in een nabij gelegen modelbouwzaak en een boekshop, waarbij de beide verkenners nu als gids willen optreden. Dus niet vergeten om wat Belgische Franken van de vakantie overgebleven mee te nemen.

Men is zich bij de diverse bouwdoosfabrikanten dan toch eindelijk gaan realiseren dat niet zij de verkoop bepalen van de produkten die zij maken!!! Er gaat rekening gehouden worden met de mensen die de dozen kopen. Het grote probleem bij de beslissing over een nieuw model is, slaat het aan, is het model werkelijk een gat in de markt. Ook de TWENOT is benaderd met verzoeken om informatie wat de leden missen in het modellen scala. Niet dat nu alle wensen zullen worden ingewilligd, maar je kan niet weten. Heeft U wensen laat het dan de secretaris weten. Hij zorgt voor verdere verzending van de verzoeken.

HOE EN WAARMEE MAKEN WIJ EEN MODEL ?

Nu zijn er in de Tank artikeltjes verschenen over gereedschappen en over allerhande materialen, maar hoe combineer je dit alles tot een redelijk model? Met andere woorden, hoe bouw je een model zo uit de doos, hoe snij je een plastic plaat op maat, en wat meer van die vragen. In dit artikel zal ik proberen een paar van die vragen te beantwoorden. Misschien dat er een paar mensen wijzer worden van dit geschrijf. En dat is toch de bedoeling, of niet soms?



HOE BOUW JE EEN MODEL UIT DE DOOS?

Dit is, lijkt mij, waar elke modelbouwer mee begint. En niet gelijk een verbouwing van een voertuig of een vacu-model, wat nog moeilijker is. Voor we aan de slag gaan nemen we eerst een paar maatregelen om later makkelijker te kunnen werken. Op de werktafel spreiden we een krant helemaal open, zodanig dat het voor en achterblad onderop liggen. Daarna controleren we of het mesje nog scherp genoeg is en zorgen we voor voldoende schuurpapier van verschillende fijnheden. Na het openen van de doos, (natuurlijk sufbol, anders gaat het toch niet) controleren we of de zaak compleet is. Pas daarna kunnen we aan de slag gaan. Het geheim van het makkelijk werken zit hem hierin: bestudeer aandachtig de bouwbeschrijving en begin bij fase I (lach niet, genoeg mensen beginnen zomaar ergens), maak niet teveel onderdelen tegelijk los van het gietraam, maar alleen die delen die je gelijk nodig hebt. Dit losmaken gebeurt d.m.v. een puntig tangetje voor grote onderdelen en kleine delen snijden we af met een mesje. Breek nooit zomaar een deeltje af want de kans is groot dat het afbreekt en dan is Leiden in last zoals dat in mijn familie heet. Eventueel overtollig gietplastic met een stukje schuurpapier of een mesje verwijderen. Dan de delen droog, zonder lijm passen of het goed zit en dan pas vastlijmen, waarbij we in gedachten houden dat we spaarzaam zijn met de lijm en dat we wel lijm doen op het onderdeel, maar niet op onze vingers of kleding. Tijdens het bouwen kunnen we al bepaalde dingen schilderen n.l. stoelen wielen de binnenkant van de vrachtautocabine en meer van die half geassembleerde setjes. We werken rustig en beheerst alle bouwfases in volgorde af en als het gehele voertuig is afgebouwd, beschilderd en goed gedroogd kiezen we de transfers uit die we willen gebruiken. Hou er wel rekening mee dat we de geschiedenis proberen na te bootsen, dat houdt dus in dat ons model waarheidsgetrouw moet zijn. Dus geen Sherman Firefly tijdens de slag bij Duinkerken in 1940 want die was toen nog niet ontworpen. Nu zullen er ongetwijfeld mensen zijn die vragen waarom ik op een krant werk. Het antwoord is simpel en eenvoudig, tijdens het schuren en snijden van het plastic komt er afval vrij wat op de tafel valt en nu dus op de uitgevouwen krant. Deze krant vouw ik na verloop van tijd van buiten af naar binnen dicht en gooi hem eenvoudig weg. Ik leg een nieuwe krant neer en schoon is mijn kunstge..... sorry werkoppervlak. Goed hé of niet soms? Tenslotte nog wat adviezen:

- 1) Gooi nooit een onderdeel weg, hoe onbelangrijk het op dat moment ook mag lijken. Maak een doos waarin je deze onderdelen bewaart. Na verloop van tijd heb je een prachtverzamelin reservedelen voor latere verbouwingen van voertuigen.
- 2) Knip uit het gietraam de rechte delen hiermee is goed verf te roeren.

RAUPENSCHLEPPER OST

Van de heer Adema ontvingen wij een zeer interessante bijdrage over een toch wel apart voertuig dat dienst heeft gedaan bij de Wehrmacht. In de jaren 43/44 onstond aan het russische front een grote vraag naar goede en snel verplaatsbare anti-tankkanonnen, daar de nieuwe anti-tanktanks nog niet in voldoende aantallen leverbaar waren werd een noodoplossing gevonden. Door het ombouwen van de Raupenschlepper Ost tefreinvrachtwagen kon men aan de vraag voldoen. Het voertuig werd licht gepantserd en voldeed goed. Er zijn er in totaal 450 gebouwd.

OMBOUW RAUPENSCHLEPPER OST RSO VAN ITALERIE 1:35

Benodigdheden: Schuifmaat, blokhaak, steekpasser, babyzaagje of figuurzaag rechthoekig vijltje, Xacto-mesje, schuurpapier zeer fijn, tube body putty, twee plaatjes plastic 1mm dik, een plaatje plastic 0,3mm dik. een plaatje plastic 0,5mm dik, deze laatste zijn uit de Tamiya set. Een bouwdoos van de Raupenschlepper Ost, Italerie en een bouwdoos van Tamiya 7,5 cm PAK 40/4 anti-tankkanon.MM147.

DE CABINE

Alle onderdelen zijn 1 mm dik, behalve de onderdelen K en L, deze zijn 0,3 mm dik. Nu de onderdelen A t/m L in bouwvolgorde. (Zie de maattekeningen en de schets no 1) Onderdeel A moet precies haaks = 90° zijn. Controleer dit met een blokhaak. Onderdeel B (2x) wordt tegen de bodem A gelijmd en moet daar haaks op staan. Gebruik van Micro weld is aanbevolen. Nu een nogal saai werkje n.l. het maken van 6 stuks van onderdeel C. Als dit is gedaan, dan 2 sets van 3 maken en op elkaar lijmen. Er moet een schuine kant volgens de stippellijn aangemaakt worden (zie de maattekening) De schuine kant van de ene set moet tegengesteld zijn aan die van de andere set (zie de schetsen 1 en 2). Voordat tot montage op bodemplaat A wordt overgegaan moet onderdeel E worden gemaakt. Als E klaar is moet het op onderdeel C worden gelijmd en wel op dat wat bestemd is voor de bestuurderszijde. Nu kunnen de beide sets C op A worden gelijmd, let op de onderlinge afstand en zij moeten haaks staan. Nu kunnen wij F maken en moeten daarbij op de volgende zaken letten: F moet aan de bovenzijde precies gelijk aansluiten met de bovenkanten van de onderdelen B, de onderdelen C zijn 1 mm lager. Aan de onderzijde van F zullen de twee gedeeltes van 18 mm iets uitsteken t.o.v. de bodemplaat A, dit moet worden vlakgevijld, hierdoor komt de onderzijde van F gelijk met de onderzijde van A en de onderzijde van B. Het gedeelte van F dat 3mm onder A uitsteekt kan zo blijven. Nu kan G worden gemaakt, de luchtroosters in G kunnen op 2 manieren worden gemaakt: 1: Men zaagt ze uit maar dan ontstaan er moeilijkheden met de onderdelen C en E die komen voor het verticale rooster te zitten. 2: Men schildert ze later in de juiste vorm op plaat G. G moet gelijk met de onderzijde van A lopen en wordt dus tegen A, B, en C gelijmd. De bovenzijden van B lopen gelijk met G, maar de bovenzijden van C zijn 1 mm lager dan G. Onderdeel H maken, maar nog niet de schuine zijde op het smalle gedeelte aanbrengen. (Nog niet aanbrengen) Nu onderdeel I maken, deze op de twee C,s lijmen en tegen G nu de schuine op I aanbrengen en gelijk laten lopen met de schuine kanten van de C,s (Zie schets 2). Onderdeel H precies pas maken, zodat het tussen de onderdelen B, F en I valt, nu de schuine kanten aanbrengen gelijk aan I. Op het plamuur en schuurwerk na is de cabine klaar. De naden die eventueel zijn ontstaan moeten met bodyputty worden dicht gemaakt en alle oneffenheden worden weggeschuurd. (Zie schets 2). De onderdelen K en L op hun plaats aanbrengen (Zie schets 1 en 2).

DE AANKLEDING VAN DE CABINE

Voor de aankleding van de cabine zijn verschillende onderdelen van de Italerie bouwdoos nodig: A. De grondplaat van de cabine. (37)

B. De beide pedalen. (38)

C. Het instrumentenbord (43)

D. De besturingshendels (39)

E. De beide rugleuningen van de stoelen. (41)

F. De versnellingshendel.

Uit de grondplaat van de cabine (37) moeten 3 onderdelen worden gezaagd, n.l. de kolom voor de besturingshendels en de twee stoelzittingen. (Zie de schetsen 4 en 6). De zittingen worden in de nieuwe cabine geplaatst tegen schot G en tegen de beide zijkanten E. (Zie bovenaanzicht indeling schotten) Gaatjes van de rugleuningen in de zittingen dichtmaken met bodyputty. De kolom voor de besturingshendels wordt in het midden van de cabine geplaatst, zodanig dat de voorzijde van de kolom (hoogste kant) gelijk is aan de voorzijde van onderdeel E. (Zie bovenaanzicht indeling schotten.) De beide pedalen (38) en de versnellingshendel (40) worden in de gaatjes geplaatst. (Zie bovenaanzicht indeling schotten).

De besturingshendels moeten volgens schets 7 worden ingekort en in de besturingskolom worden aangebracht.

Het instrumentenbord (43) wordt aan de onderkant van onderdeel H aangebracht, gelijk aan de voo-kant ervan. (Zie schets 2).

De rugleuningen zijn uit afval gemaakt en tegen de achterkant G aangebracht gelijk met de bovenkant van G. (Zie schets 5 en 2) De rugleuningen uit de Italerie bouwdoos worden voor de klapstoeltjes gebruikt, dit zal wel enig plamuurwerk opleveren, maar met zorgvuldig zagen zal dit wel niet veel problemen geven. (Schets 8) De montage van de stoeltjes volgens schets 2 ze moeten echter iets meer naar de buitenzijde van de cabine worden aangebracht als staat aangegeven. De klapstoeltjes moeten 2 mm van de buitenzijde van de cabine verwijderd blijven.

GRONDPLAAT EN SOKKEL VOOR P.A.K. 40/4

GRONDPLAAT: De grondplaat R uit een plaatje van een halve millimeter dikte maken. De lasnaden inkerven met een passerpunt langs een lineaal. (Maak de naden niet te diep)

SOKKEL: Onderdeel M is het meest moeilijk te maken. Met een figuurzaagje twee cirkels uit een plaatje van 1mm dikte zagen, op elkaar lijmen en goed rond vijlen, pas daarna in het midden een gat van 2,5 mm boren. Onderdeel N moet 8 maal gemaakt worden uit een strookje met een dikte van 0,5 mm. De zes onderdelen van O maakt men uit drie stukjes van 3x4mm met een dikte van een halve mm, elk stukje wordt dan diagonaal doorgesneden met een mesje. P kwam bij mij uit de losse onderdelendoos en was een geschutskoepel van een Airfix Blenheim vliegtuig, iets opgekort en opgevuld met bodyputty. Later toen de bodyputty droog was, is er in het midden een gat van 2,5mm geboord.

Q kan met behulp van een steekpasser gemakkelijk worden gemaakt, door de juiste diameter in tekrassen in een plaatje van 0,5mm dikte, door buigen zal het plaatje precies langs de ingekraste lijn afbreken. Daarna de zijkanten afwerken en in het midden een gat van 2,5mm boren.

MONTAGE VAN DE SOKKEL: Onderdeel M op P lijmen. Middelpunt op middelpunt. De onderdelen O moeten om de 60° worden aangebracht (360°:6) op P. De onderdelen N moeten om de 45° worden aangebracht (360°:8) op P. Onderdeel Q niet op M lijmen. (Zie montage P.A.K. 40/4) De sokkel nog niet op de grondplaat lijmen.

BOUW P.A.K. 40/4 EN MONTAGE OP DE SOKKEL.

Bouw P.A.K. 40/4 volgens de beschrijving van Tamiya. Stadium 1 t/m 6 normaal bouwen. Stadium 7 en 8 weglaten. Stadium 9 alleen onderdeel A28 aanbrengen. Nu onderdeel Q tegen de onderkant van A21/a24 lijmen Zie schets no 10.

Het kanon op de sokkel plaatsen en controleren of het goed kan draaien. Is dat het geval dan kan de sokkel op de grondplaat R worden gelijmd. De beide transportbeugels T en S voor het kanon werden door mij uit allerhande afval gemaakt. De lengte van de beugels is afhankelijk van de hoogte van de sokkel en de hoek waaronder ze eventueel worden aangebracht. (Zie schets no 9)

EINDMONTAGE.

De eindmontage gaat volgens Italerie tekening en de navolgende beschrijving
Stage 1 Gewoon bouwen. Op de bovenplaat van het chassis (6) waar de cabine komt onderdeel D aanbrengen de twee puntjes op de bovenplaat verwijderen. (Zie schets no 1)

Stage 2 t/m 5 Normaal bouwen.

Stage 6 De onderdelen 37,38,39,40,41 en 43 gebruiken voor de ombouw, de rest is niet nodig.

Stage 7 en 8 kunnen geheel vervallen.

Stage 9 Onderdeel 60 aan de bovenzijde glad schuren. De laadbak normaal bouwen met uitzondering van onderdeel 62 wat wordt weggelaten. Op de onderdelen 60,61 en 63 de bevestigingen voor onderdeel 62 verwijderen. Alle andere onderdelen gewoon monteren. Op de vloer van de laadbak moet nu vloer R worden aangebracht. (Zie schets no 9)

Stage 10 Normaal bouwen met uitzondering van de onderdelen 72 en 73, deze zijn niet nodig.

Stage 11 De rupsbanden aanbrengen. De laadbak normaal aanbrengen. De onderdelen 75 en 76 vervallen.

Nu de nieuwe cabine aanbrengen op het chassis, zodanig dat de achterkant van de cabine tegen de zijkanten 61 en 63 van de laadbak aanstaat.

Het voertuig is nu klaar. Eventueel kunnen de bevestigingsogen voor de laadbak nog op de zijkant van de cabine worden aangebracht en een opstapje aan de bestuurderskant van de cabine. (Zie schets no 2).

DE BESCHILDERING

Er zijn twee kleurenschema's bekend; de eerste is gemakkelijk n.l. geheel Panzergrey (Humbrol HM.4)

Op onderdeel H is de code V4 aangebracht met witte verf, recht onder het luikje K. Het kenteken van dit voertuig is Od-035175 (een wit bord met zwarte cijfers). Dit was het eerste voertuig van de Steyr fabriek.

Het tweede schema is een driekleurige camouflage n.l. het gehele voertuig German Overall Sand (Humbrol HP.1) met daaroverheen roodbruine en groene strepen, resp. German Camouflage Red/Brown (Humbrol HP.2) en Humbrol HP.3 German Camouflage Medium Green.

Op de zijkanten van de cabine twee balkenkruisen en het nummer 19 in zwarte cijfers. Zie schets no 2

GERAADPLEEGDE LITERATUUR:

Weapons on German built fullytracked chassis. Bellona handbook no 1 Panzerjäger no2 Wehrmacht illustrated Almark Publications.

AFV Weapons Profile no 55

Kraftfahrzeuge und Panzer der Reichswehr, Wehrmacht und Bundeswehr door Werner Oswald uitgave MotorBuchVerlag

German Fighting Vehicles 1939-1945 Purnell Special.

Die Rad- und Vollkettenzugmaschinen des Deutschen Heeres 1871-1945

Walter J Spielberger MotorBuchVerlag (Zeer goed Boek)

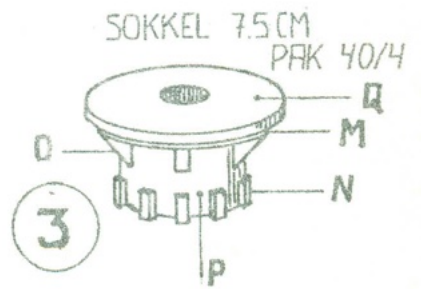
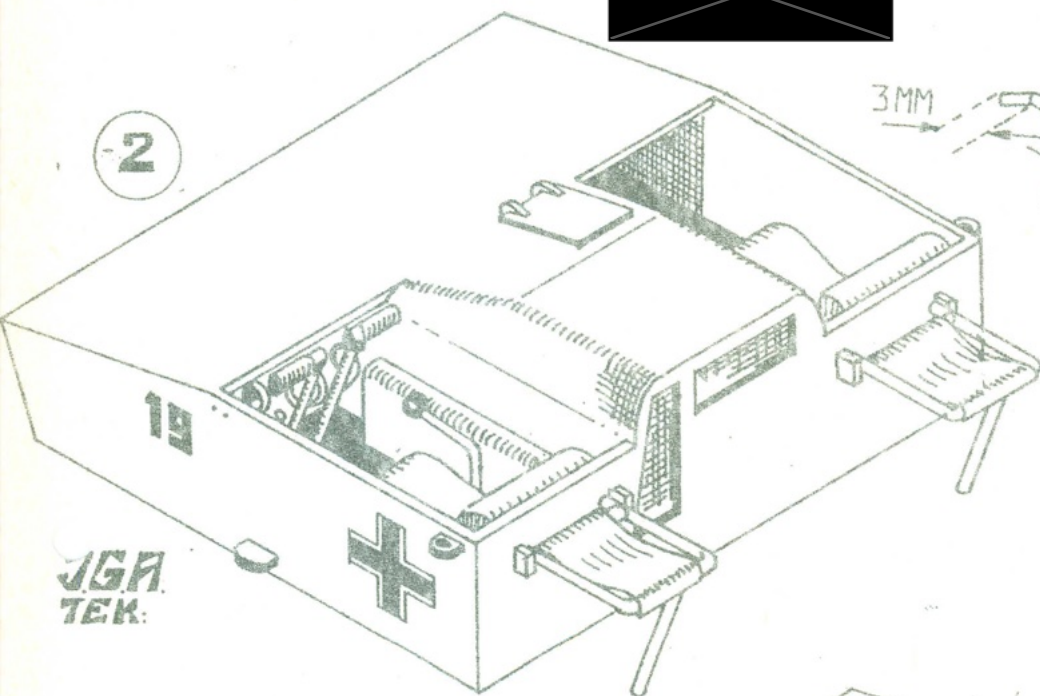
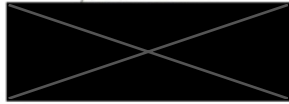
Aero Armor Series no 12 Uwe Feist Aero publishers inc.

Encyclopedia of German Tanks of WWII Doyle Chamberlain Jentz Arms en Armour Press

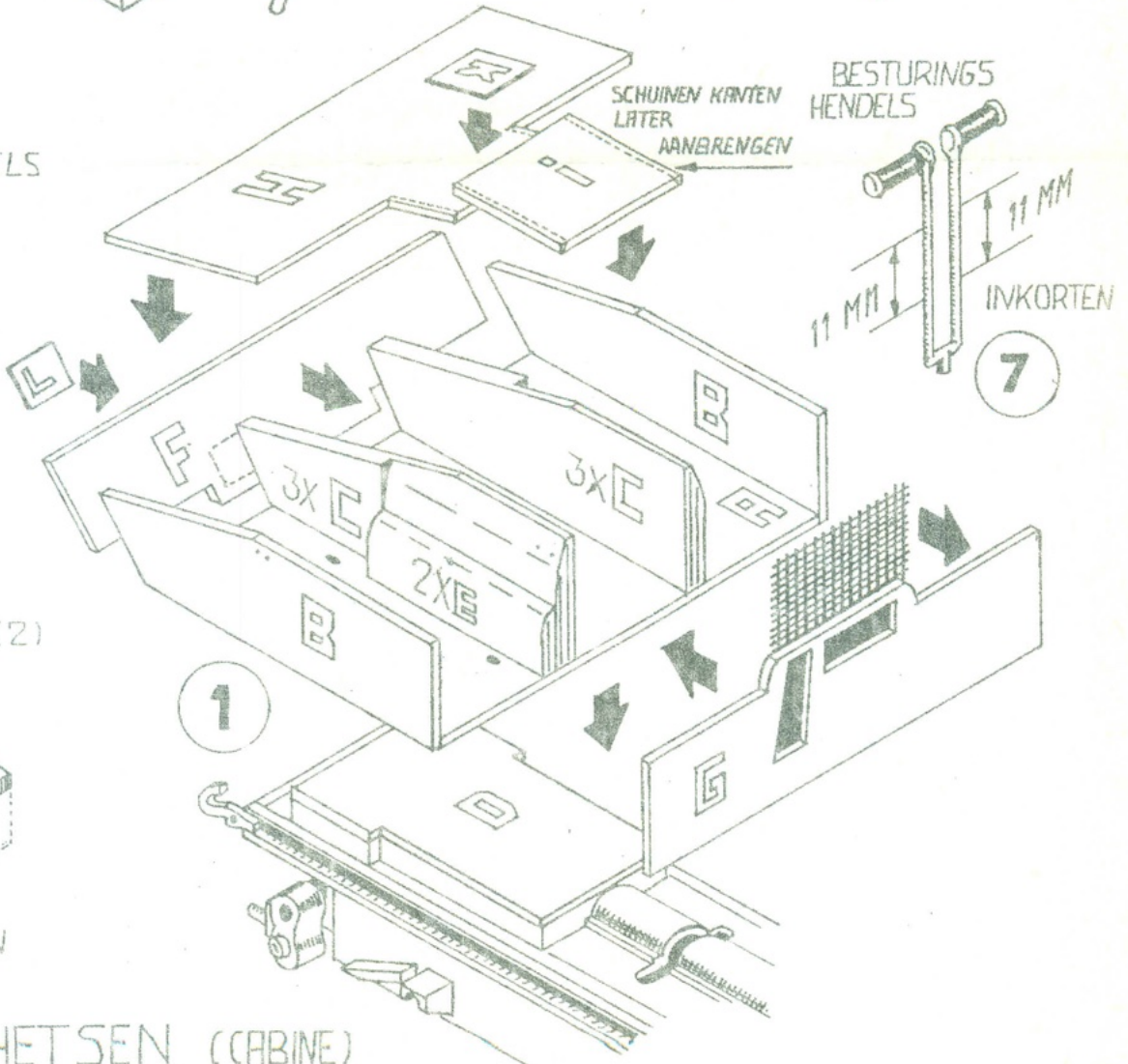
J.G. Adema



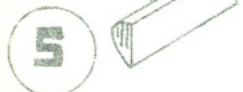
I.G. Adema



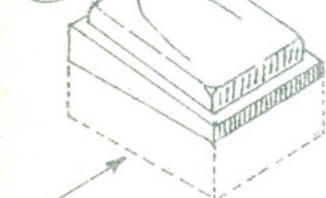
KOLOM VOOR DE BESTURINGS HENDELS



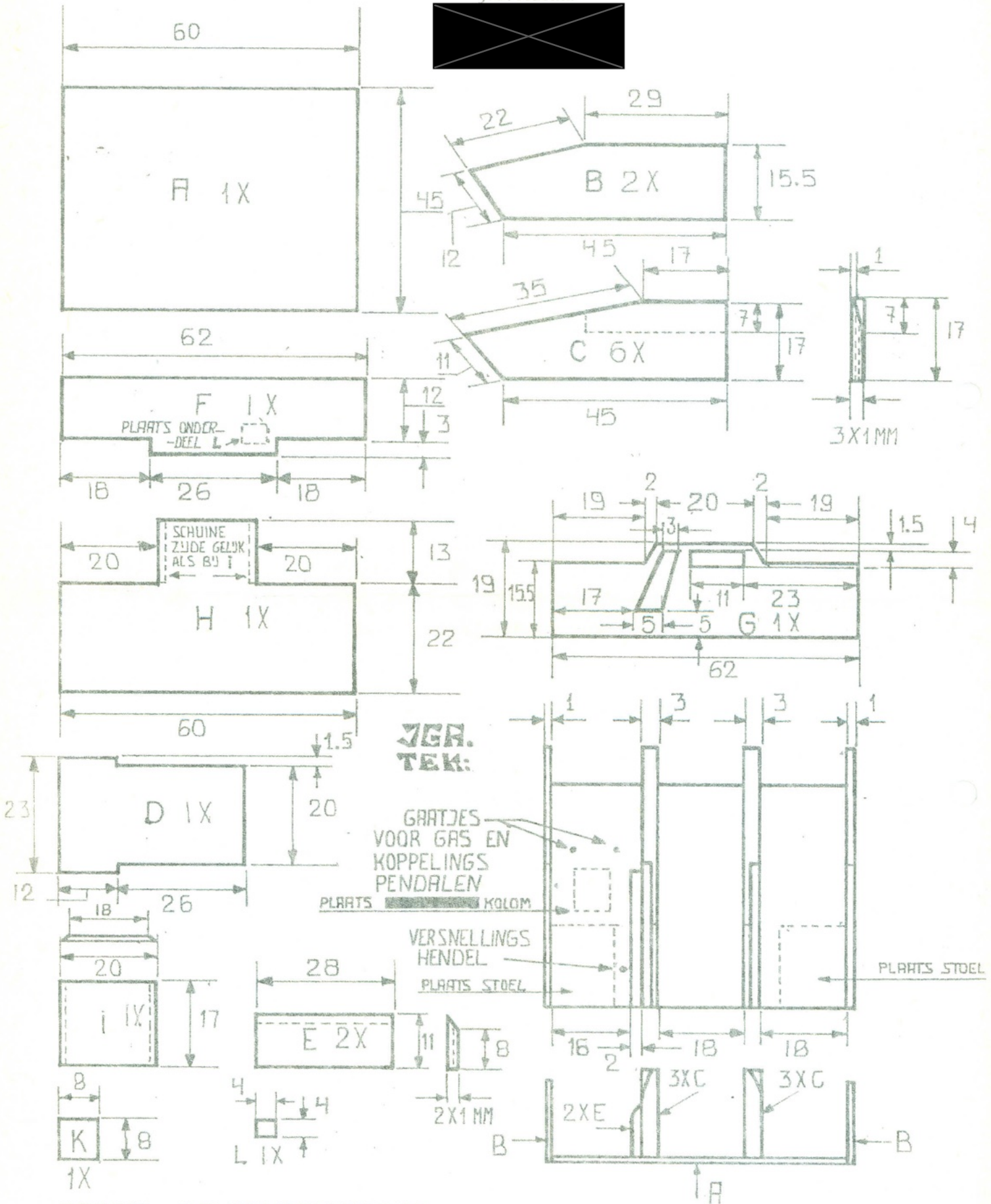
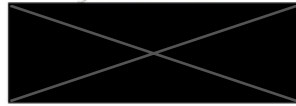
RULLEUNING (2) (UIT REVAL)



STOELN (2)



MONTAGE SCHETSEN (CABINE) VOOR RAUPENSCHLEPPER OST MET 7.5 CM PAK 40/4



CABINE RAUPENSCHLEPPER OST MET 7.5CM PAK 40/4

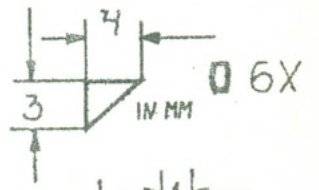
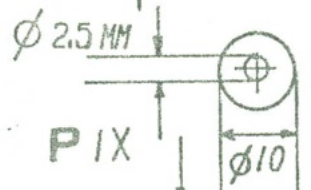
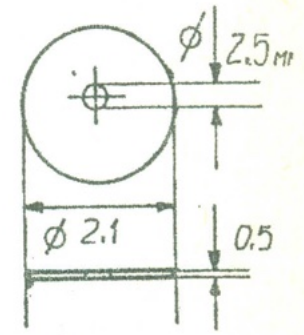
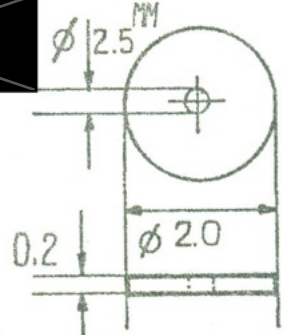
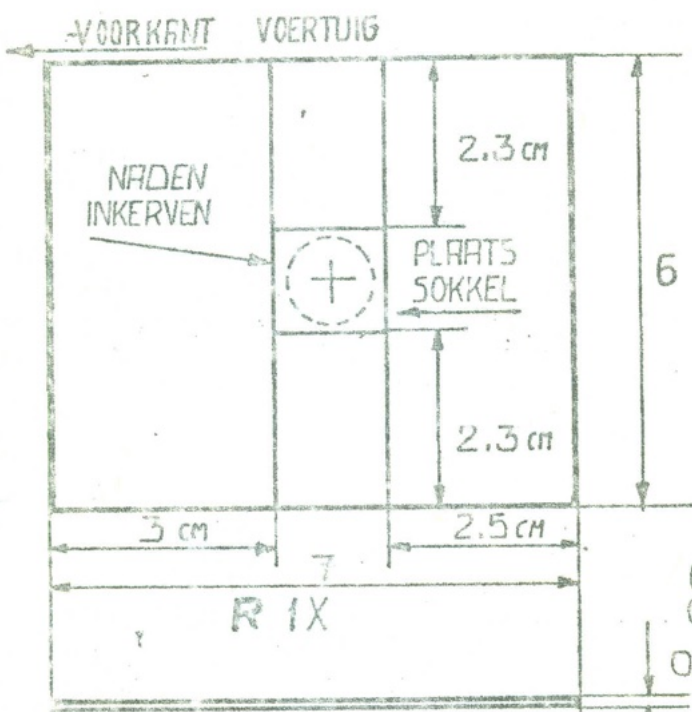
SOKKEL PAK 40/4
STEL TRANSPORT BEUGELS
LAADVLOER VOOR
RAUPENSCHLEPPER OST

J.G. Adema



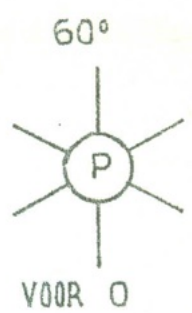
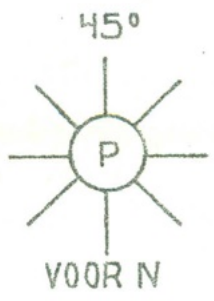
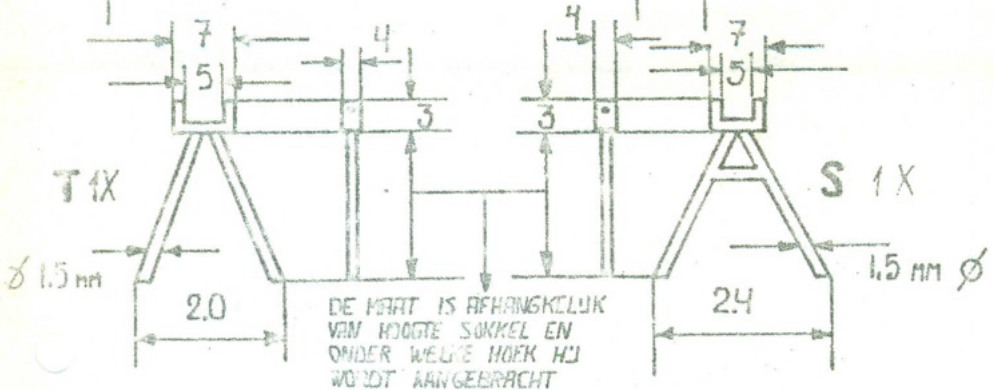
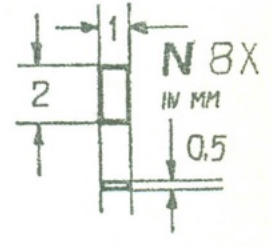
M 1X

Q 1X



Z.G.A. TEK:

ONDERDEEL O OM DE 60° OP P
ONDERDEEL N OM DE 45° OP P



9

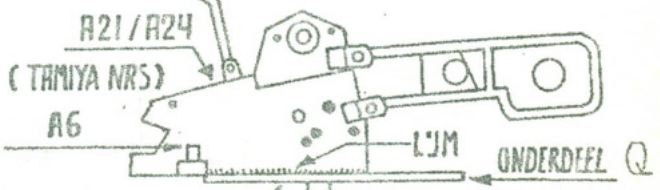
FRONT VOERTUIG

PLAATS KLAPSTOELTJE

TRANSPORT BEUGEL

PLAATS KLAPSTOELTJE

VLOER R OP VLOER VAN AARDBAK AANBRENGEN



NIET L'JMEN MOET DRAAI BAAR BLIJVEN

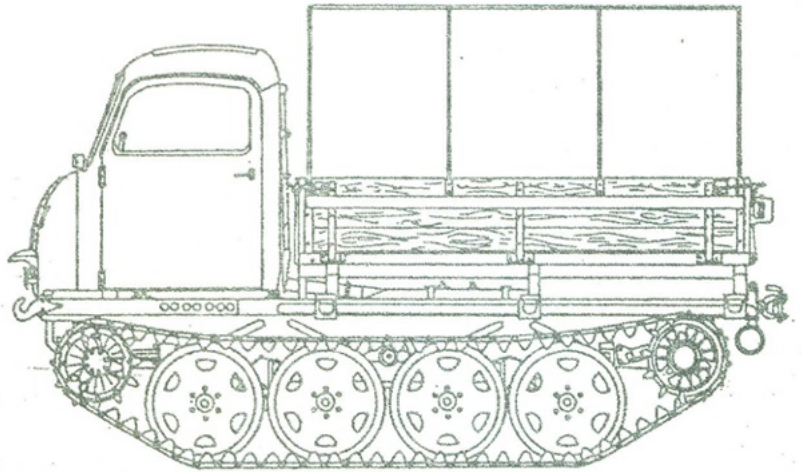
SOKKEL

TRANSPORT BEUGEL T

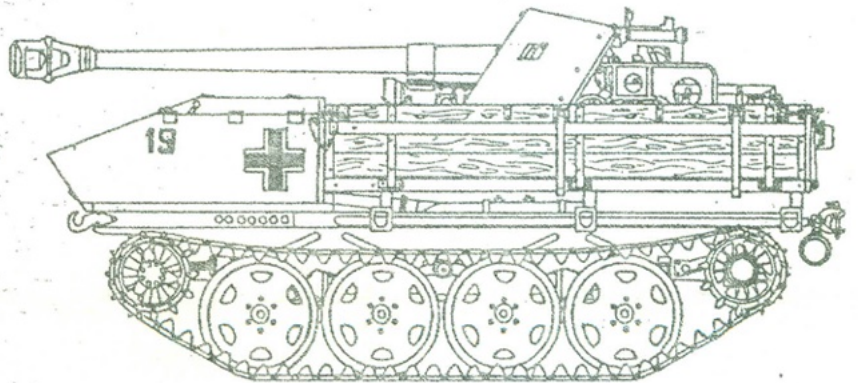
10

MONTAGE SCHETSEN
(LAADVLOER, SOKKEL EN 7.5 CM PAK. 40/4)
VOR RAUPENSCHLEPPER OST

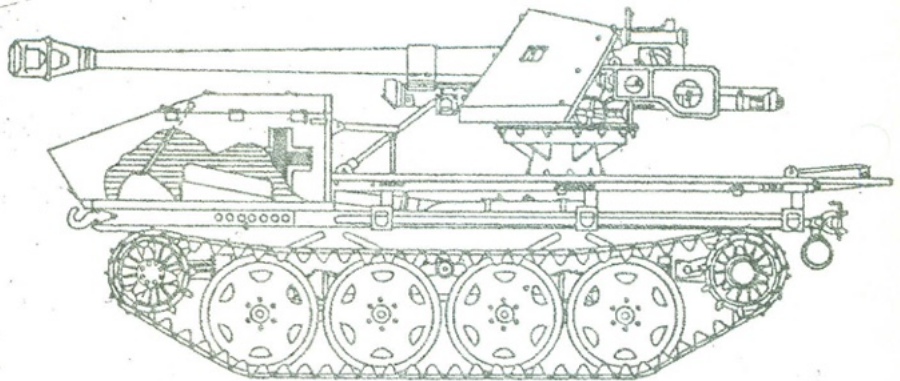
VOERTUIG ITALERI
ZONDER VERBOUWING



VOERTUIG NA VER-
BOUWING TRANSPORT
TOESTAND



VOERTUIG IN GEVECHTS
TOESTAND MET EEN
TRANSPORT BEUGEL
NOG GEMONTEERD
PLAATS AANWIJZING VOOR
BESTURING'S HENDELS EN
STOEL

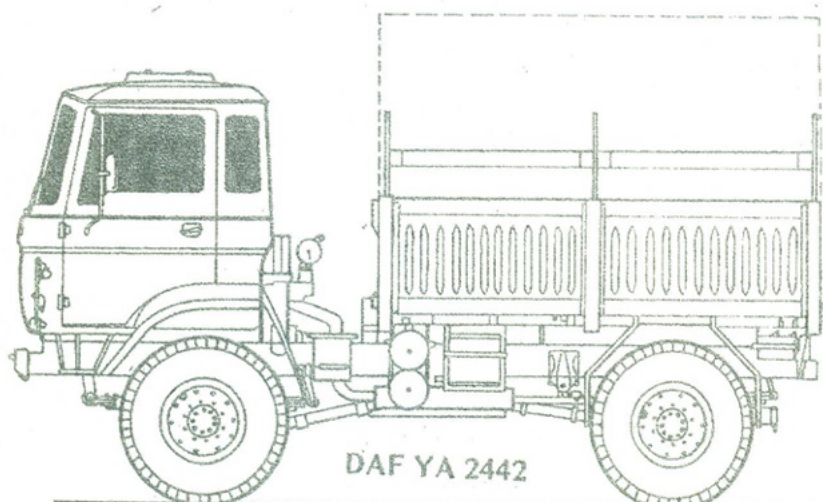


JGA
TEK.

In het blad van de Nederlandse hobbyisten op het gebied van militaire voertuigen mag toch zeker niet de DAF worden vergeten.

Een ieder die in militaire dienst is geweest kent producten van DAF. Marine, Luchtmacht en Landmacht gebruiken allen vrachtwagens van Nederlands fabrikaat. Voor de mensen die langer als tien jaar geleden in dienst waren is de nieuwe generatie DAF wat meer onbekend.

De kleinste vrachtwagen van DAF is de YA 2442, een 4x4 truck.



De eerste van de vijf prototypen werd in 1974 afgeleverd voor een uitgebreide serie tests. De truck is gebaseerd op de normale burgervoertuigen en veel van de mechanische onderdelen zijn gelijk aan die van de YA 4440. De standaard onderdelen zijn de, niet van een turbo voorziene, motor, de overbrenging, de versnellingsbak en de cabine.

De stalen kantelcabine geeft nagenoeg vrije toegang tot de mechanische componenten.

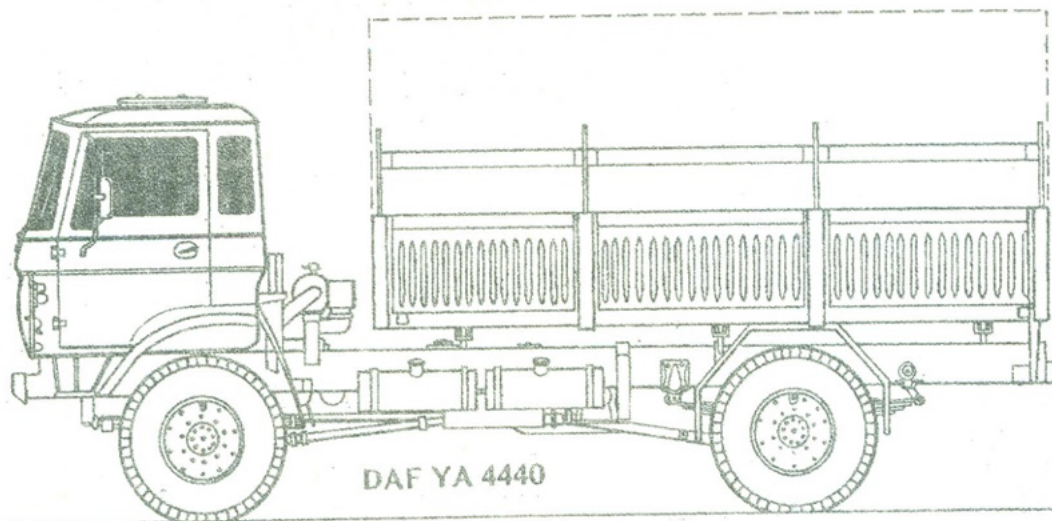
De bak is ook van staal en is voorzien van zeildoek en opklapbare of te verwijderen banken.

De truck weegt leeg 5.100kg en beladen 7.100kg. In het terrein is de maximale lading 2.000kg en deze last kan tegelijkertijd worden getrokken. Het voertuig heeft een lengte van 5.40m, een breedte van 2,44m en een hoogte van 3,30m. De bodemvrijheid is 0,34m en de verticale staphoogte is 0,32m. De motor is een vloeistofgekoelde DF 615 diesel met 6 cilinders in lijn. Deze levert een vermogen van 126 pk bij 2600 tpm. De versnellingsbak is een ZF S 5-35/2 met vijf versnellingen vooruit en een achter uit. en de tussenbak is een ZF VG 250/2. De voor- en achterwielophanging bestaat uit semi-elliptische bladveren met dubbelwerkende hydraulische schokbrekers. De remmen zijn luchtbediend en de handrem werkt op de voorwielen. Het elektrische circuit is 24 Volt met twee accu's van 100 Ah. De truck kan worden voorzien van lieren voor en/of achter

YA 4440, 4x4, 4ton.

De YA 4440 is ontworpen als personeels en materiaal truck, die op alle soorten terrein kan opereren en die logistieke systemen makkelijk kan vervoeren zoals pallets of containers. De eisen waaraan het voertuig onder andere moest voldoen waren een zeer hoge mobiliteiten het gebruik van zoveel mogelijk commerciële standaard onderdelen als mogelijk was. Er moest bijzondere aandacht aan de wielophanging worden besteed om de te vervoeren vracht te vrijwaren van beschadiging door plotselinge schokkende of draaiende bewegingen. De cabine is groot, erg comfortabel en geeft door het grote glasoppervlak een uitstekend uitzicht. Vooral de grote voorruit uit een stuk is typerend.

Het voertuig weegt ongeladen 6.600kg en beladen 11.500kg. De maximale lading is 4.500kg en tegelijk kan er 4.000kg worden getrokken. De afmetingen zijn: lengte 7,00m, breedte 2,40m, hoogte 3,40m. De bodemvrijheid is 30cm. De motor is dezelfde als die in de YA 2442 alleen is deze voorzien van een turbo waardoor de motor 153pk levert bij 2600 tpm. met een maximum snelheid van 87km/uur. De maximale helling is 50%. Het onderstel is evenals de versnelling en tussenbak gelijk aan dat van de YA 2442.

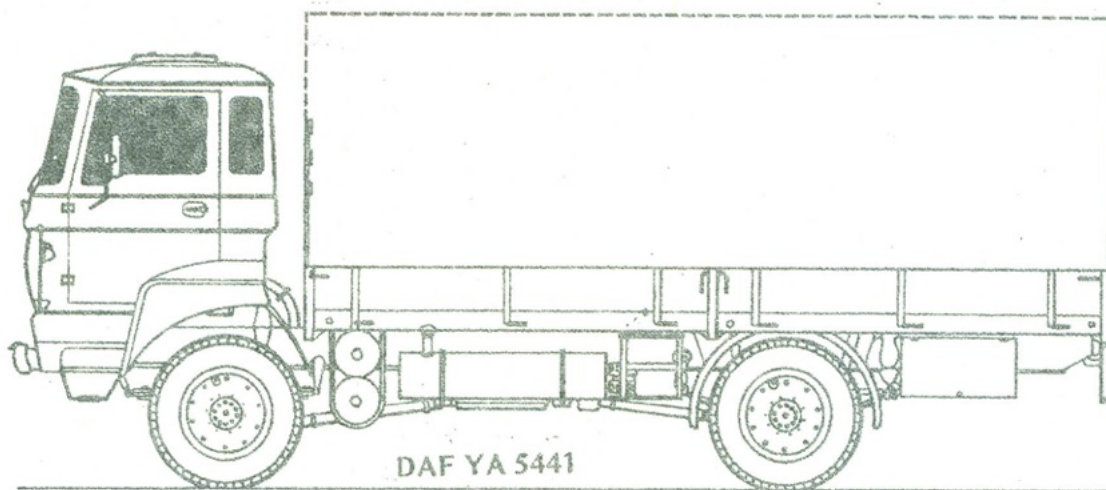


YA 5441, 4x4, 5 ton

De YA

De YA 5441 is de standaard truck in de 5 ton klasse, bestemd voor het vervoer van materiaal en personeel in slagveld omstandigheden. Zoals ook bij de twee eerder beschreven modellen zijn er zoveel mogelijk onderdelen gebruikt van burgervoertuigen om de aanschaf en onderhoudskosten zo redelijk mogelijk te houden. Ook dit voertuig heeft een stalen kantelcabine om inspectie van de motor mogelijk te maken. De laadruimte is ook geheel van staal. Door een aantal veranderingen aan het koetswerk lijkt de truck anders dan de YA 4440.

De afmetingen van de YA 5441 zijn lengte 7,50m, breedte 2,90m, hoogte 3,20m. Het leeggewicht is 7.200kg en de maximale lading 5.000kg tesamen dus 12.200kg. Het voertuig is ook voorzien van een turbo DT 615 dieselmotor met zes cilinders in lijn. De motor levert een vermogen van 153 pk bij 2.400tpm. de compressie verhouding is 16:1 De vloeistofkoeling is voorzien van een dubbele thermostaat. De versnellingsbak is gelijk aan die van de YA 4440, evenals de wielophanging.

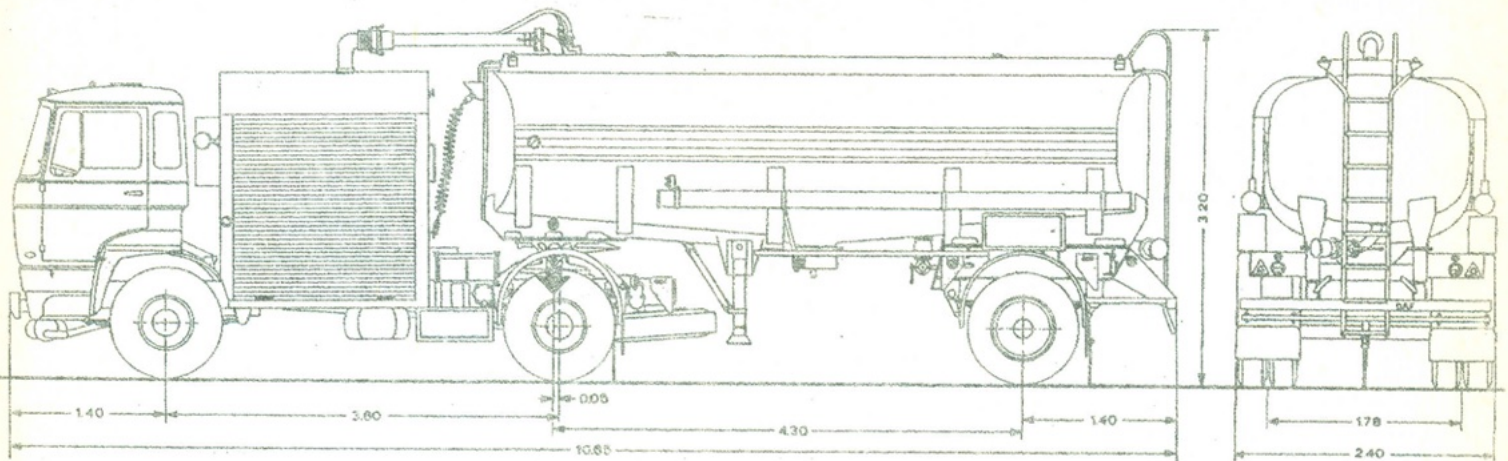


YA 414, 4x4, 3ton.

De verbaasde blikken bij het lezen van deze vrachtwagencode zijn volledig te begrijpen het is echter geen tikfout, zoals U zou denken. Degene die op vakantie in Spanje opeens een DAF 314 voorbij heeft zien rijden stond net zo verbaasd. In de 60erjaren liet het Spaanse leger weten behoefte te hebben aan een 3tons truck. Van Nederlandse zijde is toen een verzwaarde versie van de YA 314 aangeboden die in de Spaanse Pegaso-fabrieken zou kunnen worden gemaakt.

De spaanse benaming is dan ook Pegaso 3045 en heeft enkele achterwielen. De Pegaso 3045D heeft een dubbel stel achterwielen en één licentiemotor van Leyland

De Pegaso 3045DV is speciaal gebouwd voor de mariniers en kan waden tot 2,-m.



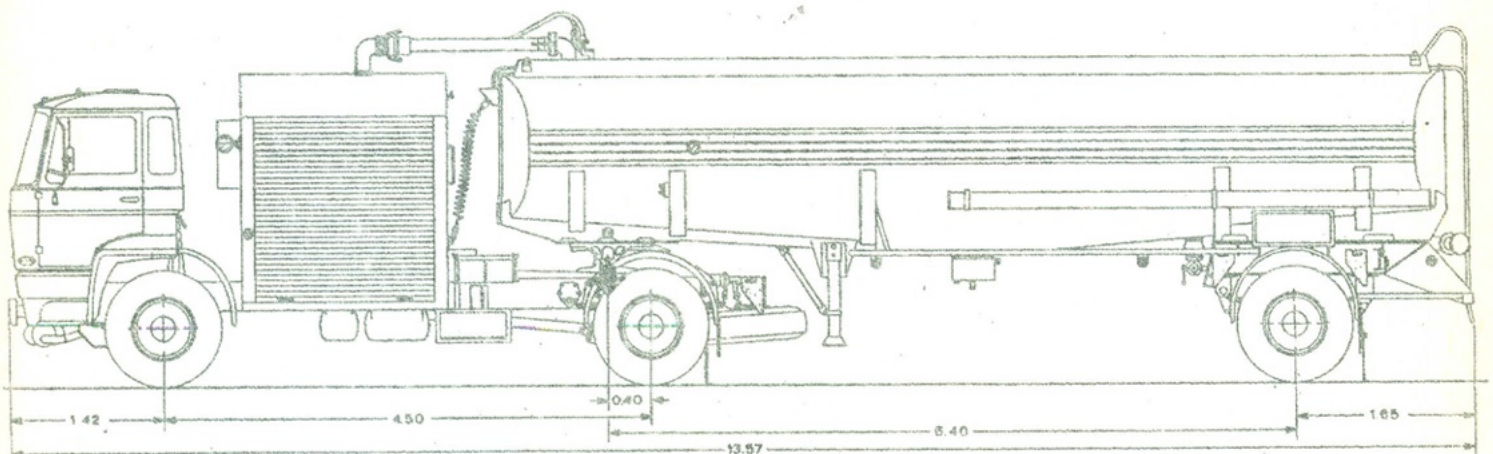
DAF FA 1600 trekker met een 12.000 liter tankwagen voor vliegvelden.

In oorlogstijd is de kracht van een vliegveld niet alleen afhankelijk van zijn ligging t.o.v. het strijdtoneel maar ook in welke tijd een vliegtuig kan worden voorzien van brandstof en munitie voordat het weer aan de acties kan deelnemen. DAF heeft behalve voor civiele doeleinden ook voor de militaire luchtvaart een aantal tankers ontwikkeld die snelheid paren aan een grote mate van veiligheid. Om te beginnen de FA 1600 trekker voorzien van een pompunit achter de cabine en een aluminium semi-trailer van 12.000 liter. Er is ook een grotere combinatie te verkrijgen, deze bestaat uit een FA 2205 trekker met een trailer capaciteit van 19.000 liter. Voor het wat kleinere werk zoals helicopters e.d. is er op de FA 1600 een tank te bouwen met een inhoud van 7.500 liter, zodat zonder aanhanger gereden kan worden.

Het pompsysteem heeft een breed scala van mogelijkheden, de tanks kunnen worden actief of passief worden gevuld, de vliegtuigtanks kunnen worden gevuld of geleegd, alles met de pompunit op de trekker. De pompsnelheid is met de normale slang 500 liter/ minuut. Met een slang meteen diameter van 2,5 duim is deze hoeveelheid 1200 liter/ minuut.

De pomp wordt bedient aan de linkerkant van de cabine met behulp van een aantal schakelaars. Tijdens het pompen gaat de brandstof door een filter en een micro-filter dat alles groter dan 5 micron tegen houdt. Tevens is er een waterafscheidingsinstallatie. Alle hoeveelheden worden gemeten en geregistreerd en een automatisch veiligheidssysteem blokkeert de brandstoftoevoer als de bediening een fout maakt.

Het automatische brandblussysteem wat zich in de pompcabine bevindt wordt geactiveerd door iedere snelle temperatuurstijging. Als de temperatuur in de pompunit stijgt boven de 70°C wordt het blussysteem ook in werking gezet.



DAF FA 2205 DU trekker met een 19.000 liter tankwagen voor vliegvelden.

WELKE TANKS ZIJN ER IN GEBRUIK?

Van A.J. van Daal uit Nijmegen de vraag om een overzicht met wat gegevens over tanks die op dit moment in gebruik zijn bij de diverse legers. In een inmiddels ter ziele gegaan blad heeft daarvan een duidelijk overzicht gestaan hetwelk wij hieronder weergeven.

BATTLE TANKS

Type	Builder	Country	Weight	Dimensions	Output	Max Speed	Armament
AMX 30	GIAT	(F)	36 t	9.48 x 3.1 x 2.85 m	700 HP	65 km/h	1 x 105 mm, 1 x 20 mm, 1 x 7.62 mm
AMX 13	Creusot-Loire	(F)	15 t	6.36 x 2.5 x 2.3 m	250 HP	60 km/h	1 x 90 mm, 11 x 7.5 mm
LEOPARD 2	Krauss-Maffei	(D)	50.5 t	9.74 x 7.7 x 3.5 m	1500 HP	68 km/h	1 x 120 mm, 11 x 7.62 mm
LEOPARD 1	Krauss-Maffei/MAK	(D)	40 t	9.54 x 3.2 x 2.6 m	830 HP	65 km/h	1 x 105 mm, 11 x 7.62 mm
MK 1/3	Vickers	(GB)	38.6 t	9.7 x 3.1 x 2.6 m	650 HP	56 km/h	1 x 105 mm, 11 x 7.62 mm
CHIEFTAIN Mk 5	Vickers/ROF	(GB)	55 t	10.7 x 3.6 x 2.8 m	750 HP	48 km/h	1 x 120 mm, 11 x 7.62 mm
CENTURION Mk 13	ROF	(GB)	51.8 t	9.85 x 3.3 x 3.0 m	650 HP	34 km/h	1 x 105 mm, 11 x 7.62 mm
SHIR 2	ROF	(GB)	—	10.7 x 3.6 x ? m	1200 HP	—	1 x 120 mm,
TYPE 74	Mitsubishi	(J)	38 t	9.08 x 3.1 x 2.6 m	750 HP	53 km/h	1 x 105 mm, 1 x 12.7 mm, 1 x 7.62 mm
MERKAVA XM-1	IMI	(IL)	50 t	—	900 HP	—	1 x 105 mm, 11 x 7.62 mm
M 60 A1	Chrysler	(USA)	52 t	9.7 x 3.5 x 2.3 m	1500 HP	72 km/h	1 x 105 mm, 1 x 12.7 mm, 1 x 7.62 mm
M 48 A3	Chrysler	(USA)	48.9 t	9.3 x 3.6 x 3.2 m	750 HP	48 km/h	1 x 105 mm, 1 x 12.7 mm, 1 x 7.62 mm
M 47	Chrysler	(USA)	47.1 t	7.4 x 3.6 x 3.1 m	750 HP	48 km/h	1 x 90 mm, 1 x 12.7 mm, 1 x 7.62 mm
M 41	Chrysler	(USA)	46.1 t	6.5 x 3.5 x 3.3 m	810 HP	48 km/h	1 x 90 mm, 1 x 12.7 mm, 1 x 7.62 mm
M 551	—	(USA)	23.4 t	8.2 x 3.1 x 3.0 m	500 HP	72 km/h	1 x 76 mm, 1 x 12.7 mm, 1 x 7.62 mm
M 551	GM Co.	(USA)	15.8 t	6.2 x 2.8 x 2.9 m	300 HP	70 km/h	1 x 152 mm, 1 x 12.7 mm, 1 x 7.62 mm
IKV 91	AB Hagglands	(S)	15.5 t	8.8 x 3.0 x 2.3 m	330 HP	69 km/h	1 x 90 mm, 11 x 7.62 mm
STRV 103B	AB Bofors	(S)	39 t	9.8 x 3.6 x 2.5 m	730 HP	50 km/h	1 x 105 mm, 11 x 7.62 mm
PZ 68	Arsenal Thun	(CH)	39.7 t	9.4 x 3.1 x 2.7 m	740 HP	55 km/h	1 x 105 mm, 11 x 7.5 mm
T 80	—	(USSR)	—	—	—	—	1 x 125 mm ?
T 72	—	(USSR)	—	—	—	80 km/h	1 x 125 mm
T 64	—	(USSR)	—	—	—	—	1 x 115 mm ?
T 62	—	(USSR)	36.5 t	9.7 x 3.3 x 2.4 m	700 HP	50 km/h	1 x 115 mm, 1 x 7.62 mm
T 54/55	—	(USSR)	36 t	9.0 x 3.2 x 2.4 m	520 HP	48 km/h	1 x 100 mm, 11 x 7.62 mm, 1 x 12.7 mm
PT 76	—	(USSR)	14 t	7.6 x 3.1 x 2.2 m	240 HP	44 km/h	1 x 76 mm, 1 x 7.62 mm

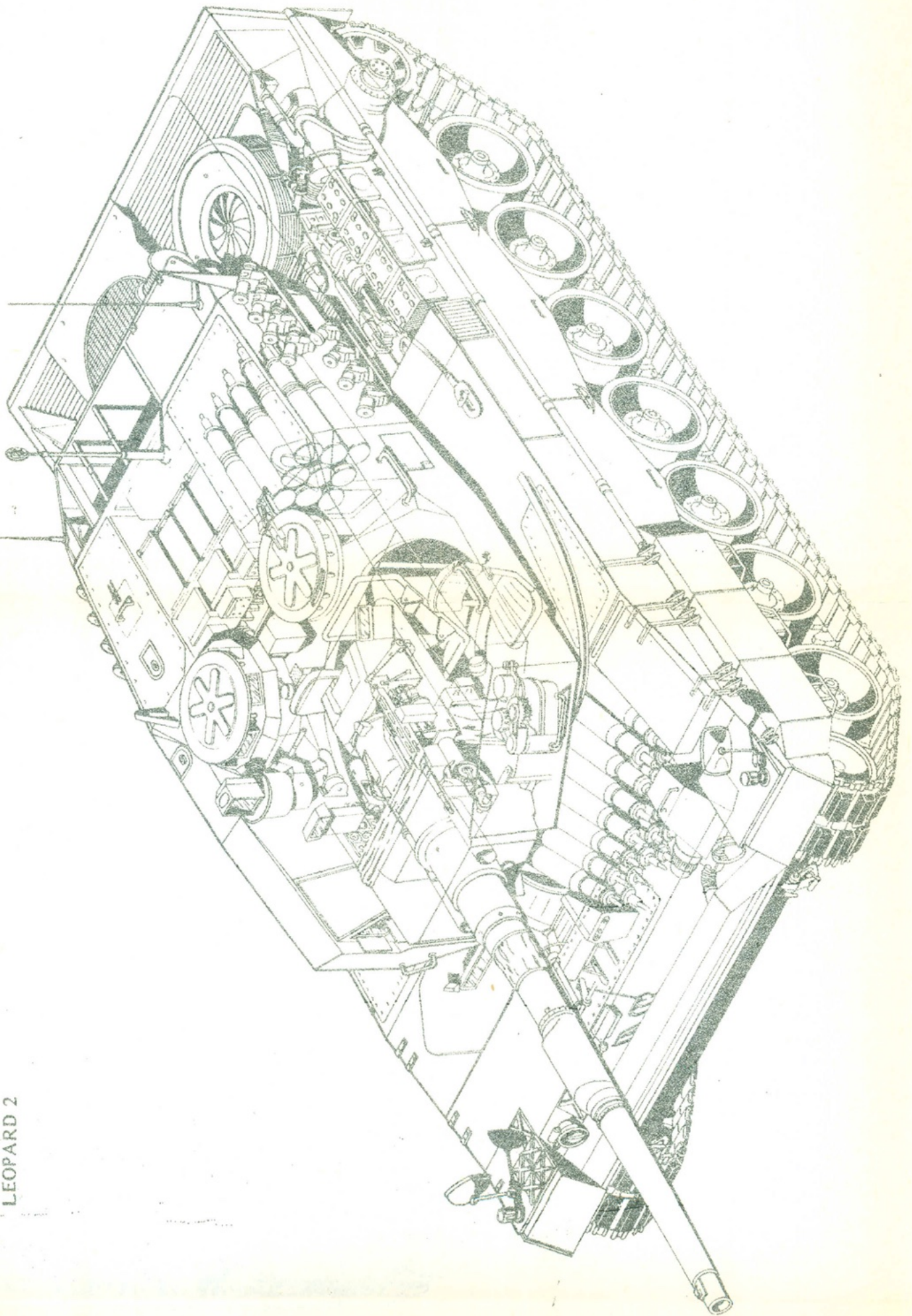
ARMOURED CARS & ARMOURED RECONNAISSANCE VEHICLES

Type	Builder	Country	Weight	Dimensions	Power	Max Speed	Armament
4RM/62F	FN	(B)	7.8 t	5.4 x 2.2 x 2.5 m	130 HP	110 km/h	1 x 90 mm, 11 x 7.62 mm
EE 9	Engesa	(B)	12 t	5.9 x 2.6 x 2.3 m	172 HP	100 km/h	1 x 90 mm, 1 x 7.62 mm
AMX 10RC	GIAT	(F)	15 t	6.2 x 2.8 x 2.5 m	280 HP	85 km/h	1 x 105 mm, 1 x 7.62 mm
VP 90	Lohr	(F)	2.7 t	3.6 x 1.8 x 1.0 m	102 HP	90 km/h	1 x 60 mm, 1 x 12.7 mm, MILAN
AML 90	Panhard	(F)	5.5 t	5.1 x 1.9 x 2.0 m	90 HP	100 km/h	1 x 90 mm, 11 x 7.62 mm
ERC 90 S	Panhard	(F)	7.4 t	7.7 x 2.4 x 2.2 m	140 HP	110 km/h	1 x 90 mm
EBR 75	Panhard	(F)	13.5 t	6.1 x 2.4 x 2.3 m	200 HP	105 km/h	1 x 90 mm, 11 x 7.62 mm
SPAHPANZER 2 LUCHS	Various	(D)	19.5 t	7.7 x 2.9 x 2.9 m	390 HP	90 km/h	1 x 20 mm, 1 x 7.62 mm
SCORPION	Alvis Ltd	(GB)	7.9 t	4.3 x 2.1 x 2.0 m	195 HP	87 km/h	1 x 76 mm, 1 x 7.62 mm
FOX	ROF	(GB)	6.3 t	5.3 x 2.2 x 2.1 m	195 HP	104 km/h	1 x 30 mm, 1 x 7.62 mm
SHORLAND	Short B.	(GB)	3.3 t	4.5 x 1.7 x 2.2 m	91 HP	88 km/h	1 x 7.62 mm
SALADIN	Alvis Ltd	(GB)	11.5 t	5.2 x 2.5 x 2.9 m	160 HP	72 km/h	1 x 76 mm, 11 x 7.62 mm
FERRET	Daimler	(GB)	4.3 t	3.8 x 1.9 x 1.8 m	129 HP	93 km/h	1 x 7.62 mm
RBV Mk 1	IAI	(IL)	3.6 t	5.0 x 2.0 x 1.6 m	120 HP	100 km/h	Various
6616 M	FIAT	(I)	7.4 t	5.2 x 2.5 x 1.9 m	147 HP	95 km/h	1 x 20 mm, 1 x 40 mm, 1 x 7.62 mm
LYNX	FMC Co.	(USA)	8.4 t	4.5 x 2.4 x 2.1 m	215 HP	70 km/h	1 x 12.7 mm, 1 x 7.62 mm
M 114	FMC Co.	(USA)	6.9 t	4.4 x 2.3 x 2.1 m	160 HP	58 km/h	1 x 12.7 mm, 1 x 7.62 mm
FUG M 1963	—	(H)	6.1 t	5.7 x 2.3 x 1.9 m	100 HP	87 km/h	1 x 7.62 mm
BRDM 1	—	(USSR)	5.6 t	5.7 x 2.2 x 1.9 m	90 HP	80 km/h	1 x 12.7 mm
BRDM 2	—	(USSR)	7 t	5.7 x 2.2 x 2.3 m	140 HP	100 km/h	1 x 14.5 mm, 1 x 7.62 mm

ANTI-TANK VEHICLES

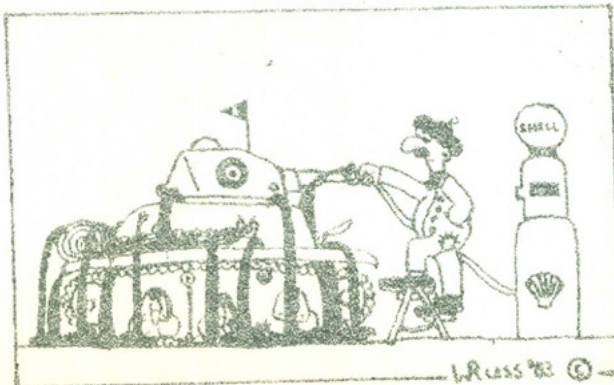
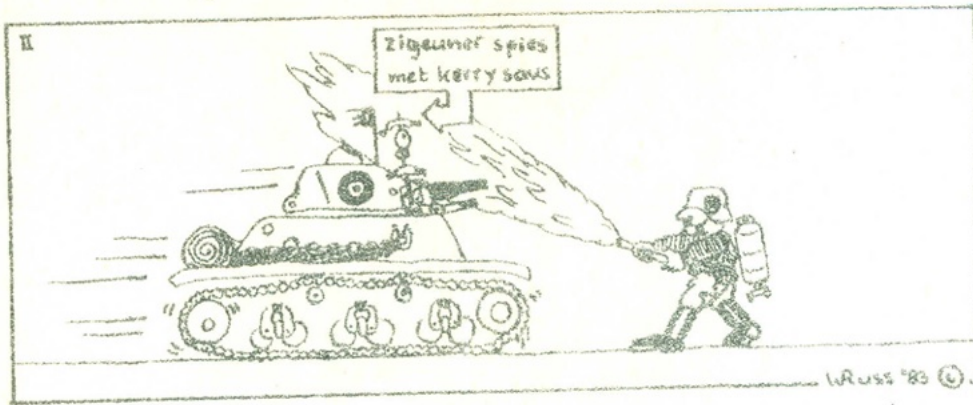
Type	Builder	Country	Weight	Dimensions	Output	Max Speed	Armament
PANZERJAGER K	Steyr	(A)	17.5 t	5.5 x 2.5 x 2.3 m	320 HP	68 km/h	1 x 105 mm, 1 x 7.62 mm
EE 17	Engesa	(BR)	18.5 t	6.3 x 2.6 x 2.8 m	300 HP	95 km/h	1 x 105 mm, 1 x 7.62 mm
IPZ 4	Rhein Stahl	(D)	27.5 t	8.7 x 2.9 x 2.0 m	500 HP	70 km/h	1 x 90 mm, 11 x 7.62 mm
RJPZ 2	Rhein Stahl	(D)	23 t	6.4 x 2.9 x 2.3 m	500 HP	70 km/h	11 x 7.62 mm, HOT
ASU 85	—	(USSR)	14 t	6.0 x 2.8 x 2.1 m	240 HP	44 km/h	1 x 85 mm, 11 x 7.62 mm
ASU 57	—	(USSR)	3.3 t	3.4 x 2.0 x 1.1 m	55 HP	45 km/h	1 x 57 mm, 1 x 7.62 mm

Een van de tekeningen die al een poosje op het verlanglijstje staat om te worden afgedrukt is deze opengewerkte van de LEOPARD II.



LEOPARD 2

TANK SLACH



INHOUDSOPGAVE

Van de redactie.	pag	1
Bijeenkomst Veenendaal	pag	1
Van de secretaris	pag	2
Regionale bijeenkomst Zwolle	pag	2
Modelbouwtentoonstelling BRD	pag	2
Ledenlijst	pag	2
Excursie BRUSSEL	pag	2
Nieuwe modellen gevraagd	pag	3
Hoe en waarmee maken wij een model	pag	3 (auteur JAN VERHOLST) e
Raupenschlepper Ost	pag	4-10 (auteur J.G. ADEMA)
DAF	pag	11-13
Welke tanks zijn er in gebruik	pag	14
Leopard II	pag	15
Tankslach	pag	16 (WALTER RUSS)
Voorpagina T 54 A 1		

Voor het laatste nummer van dit jaar is een fotopagina gepland. heeft u nog een duidelijke foto die interessant is voor de overige leden stuur hem dan naar de redactie. Op verzoek worden de foto's geretourneerd.

