

TWENOT



TWEEDE  
NEDERLANDSE  
ORGANISATIE VAN  
TANKHOBBYISTEN

# DE TANK

135



DECEMBER  
1998

In dit nummer:

COMET Cruiser-  
tank

De jeep van Prins  
Bernhard

Britse Pantser-  
brigades

Gepantserd

Voertuig

Vredesoperaties

Truck Tractors

DE TANK is een tweemaandelijks uitgave van TWENOT, de "Tweede Nederlandse Organisatie van Tankhobbyisten".

Internet: <http://members.xoom.com/TWENOT/>

ISSN: 1382-8991

#### BESTUUR:

Voorzitter : **Johan Groen**  
Vice-voorzitter : **Joop v.d. Weerden**  
Secretaris +  
Speciale activiteiten : **Marc Tempels**  
Penningmeester : **Kees Blijleven**  
Externe contacten : **Jan Frankema**

#### REGIOCOÖRDINATOREN

Noord-west Nederland:  
**Jan van Veen, Haarlem,**   
Noord-oost Nederland:  
**Bas Karman, Meppen,**   
Midden Nederland:  
**Marcel von Hobe, Deventer,**   
Zuid-west Nederland:  
**Rob Plas, Halsteren,**   
Zuid-oost Nederland:  
**Marc van Etten, Loon op Zand,** 

#### REDACTIE

Jan van Veen



#### SECRETARIAAT:



of  
Postbus 357  
8000 AJ ZWOLLE

#### LIDMAATSCHAP:

t/m 18 jr f. 20,-  
> 18 jr f. 25,-  
buitenland f. 35,-  
of EURO 17,50  
per kalenderjaar  
Postbank 3026112  
tnv. TWENOT, Heiloo

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

Copy voor DE TANK moet uiterlijk de vijftiende van iedere oneven maand bij de redactie zijn. Bij aanlevering van copy op discette: Word 6.0

**HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN VAN ARTIKELEN EN/OF AFBEELDINGEN IS ZONDER SCHRIFTELIJKE TOESTEMMING VAN DE REDACTIE NIET TOEGESTAAN.**

## VERENIGINGSNIEUWS

Op zaterdag **26 september j.l.** vond de derde ledenbijeenkomst van dit jaar plaats en, zoals bijna alle voorgaande bijeenkomsten, het was ook nu weer een prettige en gezellige dag.

Ruim honderd leden hadden de weg naar de Bernhardkazerne weten te vinden en hebben zich daar gedurende kortere of langere tijd goed vermaakt in het **Museum Nederlandse Cavalerie**, waar we weer gastvrij waren ontvangen.

Voornaamste activiteit van deze dag was de jaarlijkse modelbouwwedstrijd. Van de ongeveer 60 meegebrachte modellen waren er 33 ingeschreven voor de wedstrijd. Ze werden door de leden die een geldige juriestem hebben uitgebracht, als volgt gewaardeerd:

Categorie A (grootschalige modellen):

1. Bert Koopman met een **Opel Blitz met compressorwagen.**
2. Theo Naus met de **Jeep van Prins Bernhard**

Categorie B (kleinschalige modellen)

1. Ton Burger met een **Opel Blitz radiowagen**
2. Marc Tempels met een **Bergepanther**

Categorie C (grootschalige diorama's)

1. Marcel von Hobe met een **M88 ARV die een M113 op een tanktransporter tilt.**
2. Danny Raadgever met het diorama '**Barbarossa '41'**, met o.a. een T35

Categorie D (kleinschalige diorama's)

1. Paul Haring met '**Operatie Infatuate'**
2. Paul Haring met '**Pattons doorbraak'**.

Categorie E (jeugdleden)

Kevin van Rijnberk met een **Duitse bunker in schaal 1:35**

Best of Show:

Marcel von Hobe met zijn diorama met **M88 ARV, M113 en M123**

Alle deelnemers bedankt voor hun deelname en alle prijswinnaars van harte gefeliciteerd! Elders in deze TANK staat een aantal foto's van deelnemende en winnende modellen, gemaakt door **Hans Leppen**.

*Foto's op de voorpagina: boven: het Scale Link model van de Landsverk M38 pantserwagen, gebouwd door Marc van Etten*

*Midden: een beeld uit het verleden: een colonne Russische T54 tanks.*

De leden die al langer lid zijn weten het inmiddels al: bij de laatste TANK van het jaar zit de acceptgiro voor de contributie voor het volgende jaar.

Hij zit in de enveloppe op de omslag!

U krijgt de eerste TANK van 1999, die begin februari uitkomt, alleen toegestuurd indien uw contributie op het moment van verzending van de nieuwe TANK door de penningmeester is ontvangen. Betaalt u te laat, dan krijgt u DE TANK pas in april.

Voorkom dus teleurstelling en betaal op tijd!

Buitenlandse leden die de contributie vanuit het buitenland overmaken op onze giro, moeten het bedrag verhogen met f 6,50 in verband met de kosten die de Postbank berekent. Eurocheques zijn welkom, doch moeten worden uitgeschreven t.g.v. uw penningmeester (Kees Blijleven); dit omdat de bank ze anders niet wil uitbetalen.

NB: de buitenlandse contributie bedraagt f 35,- of 17½ EURO, eventueel dus te verhogen met f 6,50 of 3 EURO voor bankkosten.

## AGENDA

- 16 januari : Regiomiddag Regio Noord in Sneek  
27 maart : 1e Ledenbijeenkomst, Bernhardkazerne, Amersfoort  
19 juni : 2e Ledenbijeenkomst, Oorlogs- en Verzetsmuseum, Overloon (waarschijnlijk)  
2 oktober : 3e Ledenbijeenkomst, Bernhardkazerne, Amersfoort

Van de meeste activiteiten in het begin van 1999, zoals bijvoorbeeld Flanders Contest, is de datum op dit moment nog niet bekend, vandaar dat de Agenda erg kort is. In de februari TANK hopen wij meer mededelingen te kunnen doen.

## VRAAG & AANBOD

**HANS de GROOT,** [REDACTED] heeft te koop: Dragon *Sd.Kfz.164 'Nashorn'*, incl. Dragon Selfpropelled Gun Crew & Kirin 28517 Conversion Hummel Kit. f 40,- all-in.

**THEO v.d. PEPPEL,** [REDACTED] zoekt informatie, liefst in de vorm van schaaltekeningen, over de *Noorse NM-116* en de *Deense M41 Dk-1* (de foto's in Concord 'Armor of the West' zijn bekend en dus niet meer nodig).  
Wie kan de goede kleurnummers noemen voor 'Lederbraun' zoals gebruikt in de Nato driekleur?

**BERT KOOPMAN,** [REDACTED] vraagt of iemand

weet of er een model bestaat van de Duitse **SCHEUSCHLEPPER** (zie bij Reacties op artikelen in de vorige TANK) en zo ja, waar dit te koop is?

**CAREL RUITER,** [REDACTED] heeft ter overname een aantal boekjes van de Squadron Signa 'In Action' serie. Het betreft: 2011 Panther, 2016 Sherman, 2017 M113, 2018 Stuart, 2020 T34, 2022 Patton M48, 2023 Patton M60, 2025 M24 Chaffee, 2026 M1 Abrams, 2027 Tiger, 2028 M551 Sheridan, 2029 Walker Bulldog, 2033 M3 Lee/Grant; allemaal 'In Action'  
Prijs: f 10,- per stuk en f 25,- per drie stuks.

**HENRY KLOM,** [REDACTED] is op zoek naar informatie over de

Braat Overvalwagens. Van deze in Nederlandsch-Indië gebruikte voertuigen zijn twee types in gebruik geweest. Van beide types zoek ik foto's, tekeningen en contact met mensen die deze voertuigen gekend hebben.

#### **WILLIAM SCHOENMAKERS,** [REDACTED]

[REDACTED] is op zoek naar ongebouwde of gebouwde modellen van Revell of Esci in de schaal 1: 72. Het gaat om de volgende modellen: T34/76 model 1943; Marder III; de Italiaanse FA 75/18 en M13/40; Flakpanzer IV; Sturmpanzer IV; Brumbär; 150 mm Hummel; Sherman M4A3; Panzer IV Ausf.G; Panzer III Ausf.N. De modellen kunnen eventueel geruild worden tegen modellen die ik al bezit. Graag reactie!

#### **RUUD v.d. STORM,** [REDACTED]

[REDACTED] vraagt 'zolderopruimingen', half afgebouwde modellen en complete dozen, alle merken, schaal 1:35, tanks, pantserwagens en trucks.

Hij biedt aan, te ruil of te koop: Trident 1:87, metaal en plastic; ROCO modellen, los en gebouwd, in originele verpakkingen; sets accessoires; Roscoff tanks en vrachtwagens; Revell, Esci; Nitto, Airfix, etc, etc, schaal 1:72/76, nieuw en in doos.

Een lijst is op aanvraag verkrijgbaar.

#### **THEO v.d. PEPPEL,** [REDACTED]

[REDACTED] schrijft: 'Het komend jaar heb ik een trip naar Eilat, Israël gepland (hoezo voorbedachte

rade?). Heeft iemand adressen van daar gelegen musea etc. van het IDF? Met vriendelijke groeten!'

(Het museum van de Israëliische pantserstrijdkrachten is gevestigd in Latroun, gelegen aan de weg tussen Jeruzalem en Tel Aviv. Hier is een grote verzameling pantservoertuigen te zien, met o.a. de tanks die in de loop der jaren door de IDF zijn gebruikt (van de Franse Hotchkiss via diverse Shermans tot de Merkava 1) en vele tanks en gepantserde voertuigen die in de diverse oorlogen op de legers van de Arabische burens zijn buitgemaakt. Zeker een bezoek waard! -Red-)

#### **TON BURGER,** [REDACTED]

[REDACTED] heeft te koop: Otaki 1:48 Panther, ongebouwd, f 12,- ; Midori 1:40 Humber met Hornet, ongebouwd f 10,-; Tamiya 1:35 PzKpfw.III/M toren + schürzenset, ongebouwd f 2,50; pakket met 1:72/76 tanks, kanonnen, restanten, van alles en nogwat, f 5,-; Verlinden 1:35 Cadillac (?) toren met twee .45's for free.

Vraagt: informatie in de vorm van tekeningen en/of foto's van het M1 en M1A1 dozerblad zoals gebruikt op Shermans met het HVSS loopwerk (het artikel uit het Hunnicut boek is reeds bekend). Dit voor een ombouwproject op basis van de Tamiya 1:16 Sherman.

Copieer- en verzendkosten uiteraard voor mijn rekening.

Verder iedereen een uiterst genoeglijk 1999 gewenst!

## **REGIONIEUWS**

### **REGIO NOORD**

Op **zaterdag 16 januari** is het weer zover: de **Simon Havinga School** opent om half twee zijn deuren voor een les 'tankbouw & vliegtuigkunde'.

Het is zowat een traditie geworden dat in de maand januari de TWENOT en de IPMS een gezamenlijke en gezellige middag organiseren in de school van Jan Frankema. Er is een copieerapparaat aanwezig, dus er kan van alles worden meegenomen: boeken, bouwbeschrijvingen en -tekeningen, modellen voor de show en ruilhandel. Neem dus spullen mee!

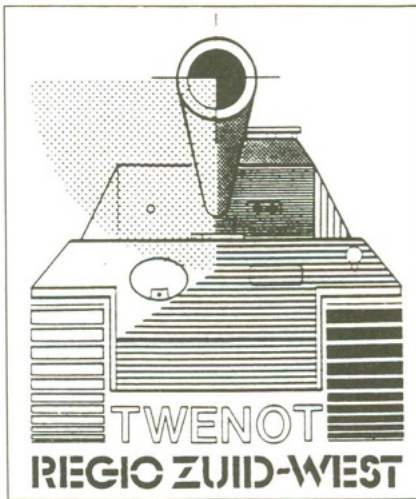
Ook natje en droogje zullen er weer zijn. De vorige keer was het bere gezellig in de Simon Havinga School!

Het adres: Griend 20. Hoe kom je er: Borden Sneeker Meer aanhouden; de woonwijk waar je Albert Heijn ziet, inslaan; deze voorbij rijden; vervolgens zie je de school vanzelf.

Als je meer wilt weten of van ver komt, geef even een belletje naar [REDACTED]

Tot dan dan!

**Jan Frankema**



Hallo allemaal, ik heb deze keer wel wat leuke nieuwtjes:

1) Ik heb bij **TECHNO HOBBY Bergen op Zoom** het volgende kunnen regelen voor de leden van onze club: op het hele assortiment (met uitzondering van de aanbiedingen) krijgen de leden van TWENOT voortaan **10%** korting, direct te verrekenen bij de kassa. Er is een ledenlijst aanwezig, dus het enige wat je hoeft te doen is je bekend te maken als TWENOT lid (er kan dan gevraagd worden naar een legitimatiebewijs!). De korting komt in de plaats van de 5% korting die met een spaarsysteem opgebouwd kan worden.

Behalve het militaire assortiment vind je in deze zaak een gevarieerd aanbod met o.a. Radio Control, scheepsbouw, Warhammer en alle grote merken treinen. Tevens is er een klein aanbod van de wat meer gespecialiseerde modelbouw, zoals een serie van schitterende 1.35 tractormodellen in wit metaal, een klein assortiment Verlinden, etc.

2) Tevens kan ik jullie medelen dat de te verwachten Tamiya **M-26 Dragon Wagon** als stuntaanbieding geen f 299,- gaat kosten, wat

ongeveer de verkoopprijs zal worden, maar voor TWENOT leden voor f 229,- van eigenaar kan wisselen. Het is wel aan te raden om van te voren te bellen of het model er al is. De verwachting is dat het model eind november/begin december verkrijgbaar zal zijn.

Het adres is: Techno Hobby Bergen op Zoom  
Lievevrouwestraat 23  
4611 JJ Bergen op Zoom  
tel. 0164-210887  
fax: 0164-210889  
<http://www.haadata.nl/harskamp.htm>

Tevens wil ik bij deze medelen dat ik, op verzoek van het bestuur, het beheer over de TWENOT website op mij heb genomen. Ben Nagel heeft het te druk gekregen met zijn gewone werkzaamheden, waardoor hij de website er eigenlijk niet meer bij hebben. Omdat ik toch al een vrij uitgebreide website voor de regio Zuid-West onderhield, heb ik besloten de TWENOT pagina hierin op te nemen.

Ik zoek nu foto's van modellen, diorama's en figuren van leden die deze graag op het internet geplaatst zien. Ik heb de mogelijkheid deze foto's zelf in te scannen, dus je kunt ze me gewoon toesturen. Na het scannen krijg je ze uiteraard weer terug. Je kunt ze ook opsturen op een diskette of e-mailen naar [REDACTED] (TWENOT's nieuwe e-mail account) of aan mij persoonlijk: [REDACTED]

Op deze manier kunnen we een mooie doorsnede van het werk van onze leden tentoonstellen. Het adres van de nieuwe TWENOT homepage is: <http://members.xoom.com/TWENOT/>

Tot zien en let op! in februari is de beurs in GOES er weer. Data volgen nog!

Rob Plas, [REDACTED]  
e-mail: [REDACTED]  
regio homepage:  
<http://people.zeelandnet.nl/robplas>

## TWENOT en INTERNET

door BERT van der VELDEN

Hierbij weer een aantal interessante sites, met 'voor elk wat wils'. Met dank aan **Rene Hoogland** voor zijn bijdrage!

### Handel:

Roll Models: <http://www.rollmodels.com>

Micro Mark: <http://www.micromark.com>

Warrior Scale Models: <http://www.warriors-sm.com>

Pinnacle Hobby Home Page: <http://www.pinnaclehobby.com>

Osprey Military Books for Sale: <http://www3.sympatico.ca/ghaubuch/ospreybookslistings.html>

### Fabrikanten

Signaal: <http://www.signaal.nl/signaal/>

PzH2000 van Wegman: <http://www.pzh2000.com/>

Vickers Defence: <http://www.vickersdefence.co.uk/>

Steyr-Daimler-Puch Specialfahrzeuge: <http://www.ssf.steyr.com/>

### Musea

The Tank Museum, Bovington: <http://www.tankmuseum.co.uk/>

Military Vehicle Museum Home Page: <http://members.aol.com/tankland/museum.htm>

The Battle of Arnhem Monument Site: <http://www.geocities.com/Pentagon/Quarters/4854/>

### Voertuigen

Panthernet: <http://www.geocities.com/CapeCanaveral/Hall/3835/index.html>

Panzer Werke 40: <http://www.geocities.com/CapeCanaveral/Launchpad/2173>

Historische Militärfahrzeugtechnik: <http://home.t-online.de/home/frank.koehler/>

The Site for Military Archea, Archaeology, History and Restauration Enthusiasts:

<http://www.homeusers.prestel.co.uk/simonides/>

Mike Golf's World of Armored Vehicles: <http://www.geocities.com/Pentagon/5423.index.html>

### Modelbouw

The Modeler's Homepage by Troy Downen: <http://www.feist.com/~downen/>

### Leger

Rob's panther Page: <http://members.tripod.com/~dietmagic/panther.html>

Patrulje - Links: <http://home6.inet.tele.dk/groen/ptrkmp9101/patrujelinks.htm>

Danish Army Vehicles Homepage: <http://users.cybercity.dk/~ccc14286/home.html/>

Erwin's Military & Panzer Page: <http://www.geocities.com/TimesSquare/1591/milframe.htm>

Tip 1: al eens de rechter muisknop geprobeerd op een foto?

Tip 2: de 'favorieten/bookmarks' zijn een zootje? Maak groepen van sites m.b.v. de 'folder'.

Als je e-mail adres bij mij bekend is, ontvang je binnenkort een groot en bijgewerkt overzicht van de sites die in **DE TANK's** zijn genoemd.

**Bert van der Velden**



## NIEUWE LEDEN

R. ACHTERBERG, [REDACTED]; J. ALGRA, [REDACTED]  
[REDACTED]; J. & S. van ETTEN, [REDACTED]  
(jeugdleden); A. van HELFTEREN, [REDACTED]; A. HULSMAN, [REDACTED];  
[REDACTED]; T.W. JILDERDA, [REDACTED]; M.J.  
KOPPELMAN, [REDACTED] (jeugdlid); M.J.G. KROWINKEL,  
[REDACTED]; J.J.S. LANDMETER, [REDACTED]  
[REDACTED]; H.D. NIJHUIS, [REDACTED]; J.W. OLDEKAMP, [REDACTED]  
[REDACTED]; H.H. PIJPER, [REDACTED]  
[REDACTED]; B.C. PRIEMUS, [REDACTED]; W. SCHOUTEN, [REDACTED]  
[REDACTED]; N. TAK, [REDACTED]; J.  
TINEL, [REDACTED] België, [REDACTED]; F.P. van WIJK, [REDACTED]  
[REDACTED]; M.L.G. de WISPELAERE, [REDACTED]  
[REDACTED]

Welkom bij TWENOT!

**Hier volgt een kort verslag van mijn eerste bezoek aan de jaarlijkse Beltring War and Peace show. Er bestaat een goede kans dat het niet tevens mijn laatste bezoek zal.**

### Algemene informatie

Deze show wordt jaarlijks gehouden op de "Hop Farm", Beltring nabij Tonbridge in Kent, zuidoost Engeland. Vanaf Dover hebben wij er ongeveer een uurtje over gereden, van Calais naar Dover is ook alles bij elkaar twee uur. Op het grote kampeerterrein bij een oude hoppedrogerij verzamelen zich vanaf de donderdag voor de show enorme hoeveelheden militaire voertuigen, variërend van trucks en karren uit de eerste wereldoorlog tot hagelnieuwe Landrovers.

Tussen deze uitersten vindt de liefhebber een grote verzameling voertuigen uit de diverse oorlogen die onze eeuw geteisterd hebben. Wat Beltring zo uniek maakt is dat je de voertuigen ook ziet, hoort en voelt rijden, en omdat de eigenaars er meestal dicht bij staan is een praatje zo gemaakt. Dit resulteert dan weer in unieke interieur foto's, extra informatie, enz., enz.

Het terrein wordt verder opgesierd door een aantal kampementen waar re-enactment groepen hun hele hebben en houden uitstallen. Ook hier vind je een grote verscheidenheid aan uitgebeelde periodes. In een aantal tenten wordt een modelbouw show gehouden en er is een gigantische hoeveelheid militair materiaal te koop, variërend van manuals, boeken, uniformen en allerlei uitrustingsstukken tot complete Chieftain tanks. (I.Z.G.S., weinig kilometers en door zijn leeftijd wegenbelasting vrij. P.N.O.T.K.)

### Twee tips

- 1 Doe niet mee aan de modelbouw show. Je bent dan min of meer gebonden aan de tent waar je spullen staan, DE manier om 95% van de rest te missen.
- 2 Probeer al op donderdag aan te komen, je kan dan de opbouw van het hele spektakel goed volgen en omdat er nog geen "dagjesmensen" zijn is er meer tijd, ruimte en gelegenheid tot fotograferen. Zaterdag en zondag zijn er wel veel meer demonstraties, maar die halen het niet bij de taferelen op vrijdagavond op het Off-Road parcours. (Een Scammel Wrecker truck zien is al een belevenis, twee van die dingen die een Unimog uit een blubberplas trekken is een unieke ervaring).

### Een korte sfeer impressie

Donderdag, vroeg in de avond: nadat we de boel (onze tentjes) op orde hebben gebracht en wat hebben gegeten gaan Bert Lindeboom en ik eindelijk de eerste grote ronde over het terrein maken. Na

een klein half uurtje lopen we giechelend als een stel pubers over de velden, een typisch geval van "Mental Overload". Er is gewoon te veel te zien en op te veel plaatsen tegelijk. Je zou als een konijn het hele veld over willen rennen, maar tegelijkertijd wil je alles zoveel mogelijk in detail bekijken.

Van tijd tot tijd worden we van het pad afgedwongen omdat er een SdKfz. 7 Halfrups of een colonne GMC's voorbij moet. Hele kampementen ontstaan uit het niets, hele families in camo uniform rollen uit Bedford trucks.

Al wandelend stuiten we op Kees Blijleven, die het wat beter schijnt te verwerken dan wij, maar dit is dan ook al zijn tweede of derde bezoek aan dit evenement.

Hoogtepunten zijn er veel. Ik noem zomaar wat voertuigen: PzKfw III, Raupenschlepper Ost, Sherman tanks, een Bedford QLR, Pak 40, DUKW's, Scimitars, Scorpions en een Jagdpanzer IV L70v. Of een FV343 in Berlin City Camouflage, een rijtje van zes Stuart Light Tanks in verschillende uitvoeringen, enz., enz. Ook wielvoertuigen zijn er in vele soorten: Morris, Bedfords in vele uitvoeringen, Daimler Dingo, Austin, Standard, DUKW, Gaz, Fox, Stalwart, Saladin, Saracen, noem maar op.

Zaterdagmorgen, 08:00 uur: in een ijl ochtend zonnetje zitten Bert en ik een beetje katterig na een bezoek aan de feesttent de vorige avond te wachten op het moment dat heet water omgetoverd zal worden tot een zwarte godendrank, bijzonder geschikt om een dag te beginnen. Om ons heen wordt de omgeving langzaam wakker. De eerste grote publieksdag is aangebroken. De constante stroom van Willys, Landrovers en een enkele Kübel komt weer op gang. Van jeeps worden we intussen niet meer warm of koud meer, slechts een bijzonder mooie SAS Landrover laat ons nog naar de camera grijpen. Boven ons hoofd begint een vliegtuig wat te stunten, dit blijkt bij nadere inspectie een P-51 Mustang te zijn. Er komt een heli aangevlogen die 50 meter achter onze tent landt; deze blijkt mensen tegen forse betaling op hele korte vluchtjes mee te gaan nemen. Ook kunnen er rondritten worden gemaakt in een Stalward APC en een Scimitar. Ergens op de site is ook een oude kermis opgebouwd, met als top attractie een steile wand race voor motoren.

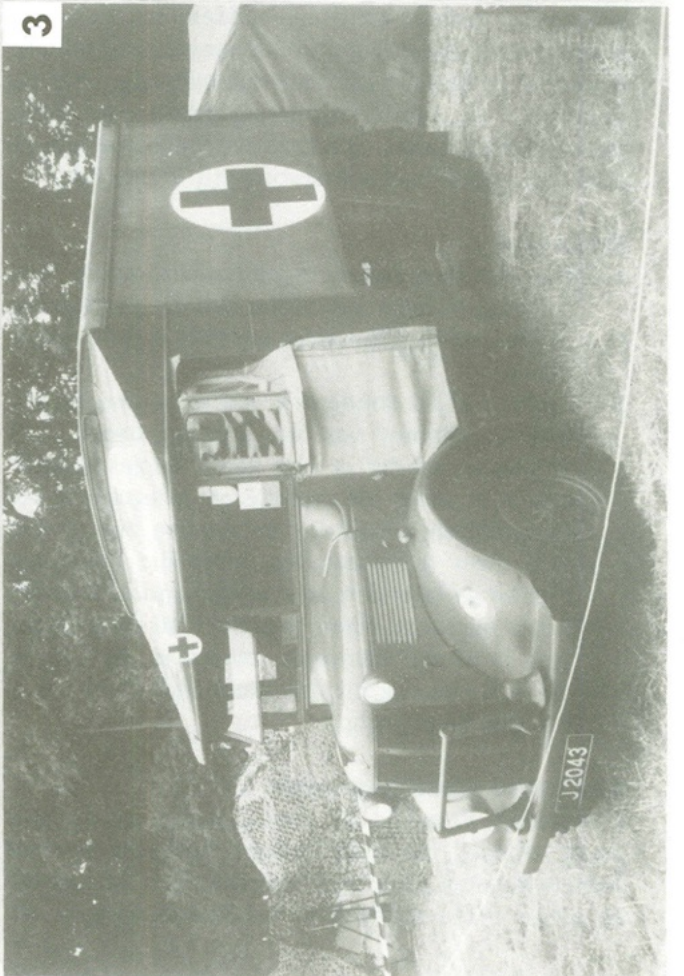
De eerste demonstraties in de arena vinden plaats. Zwetende en zwoegende SS'ers rennen rondjes achter een halfrups aan, gevolgd door een spelletje

*Foto's volgende pagina: 1) De Austin K2 'Bellewagen'; 2) een Austin K2 cantinewagen; 3) de bekende Austin K2 ambulance; 3) een Austin K3 30 cwt. vrachtwagen.*

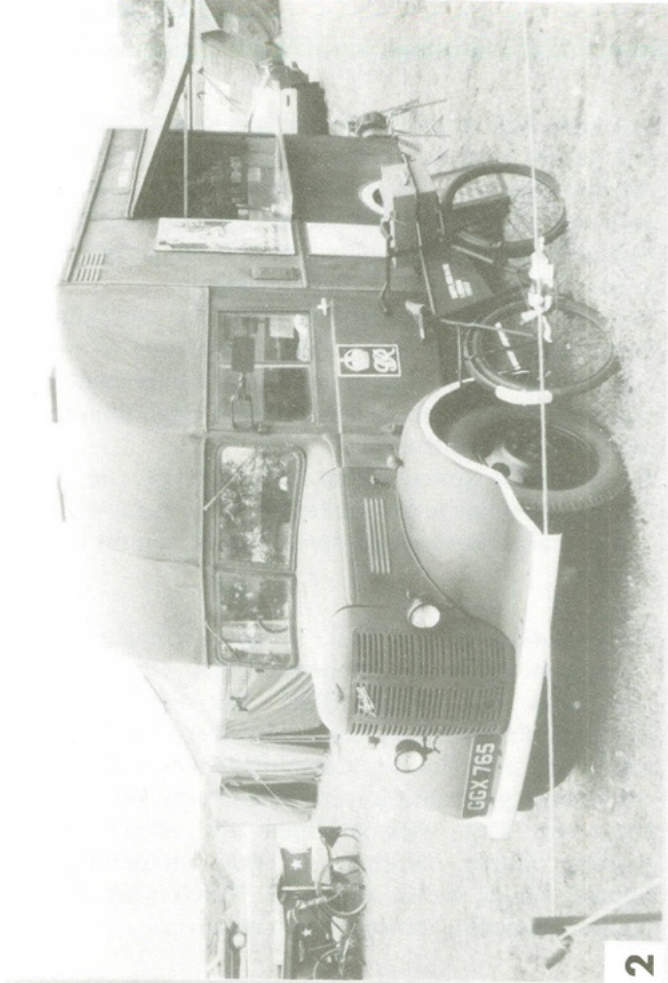
*NB: andere merken waren ook ruimschoots vertegenwoordigd!*



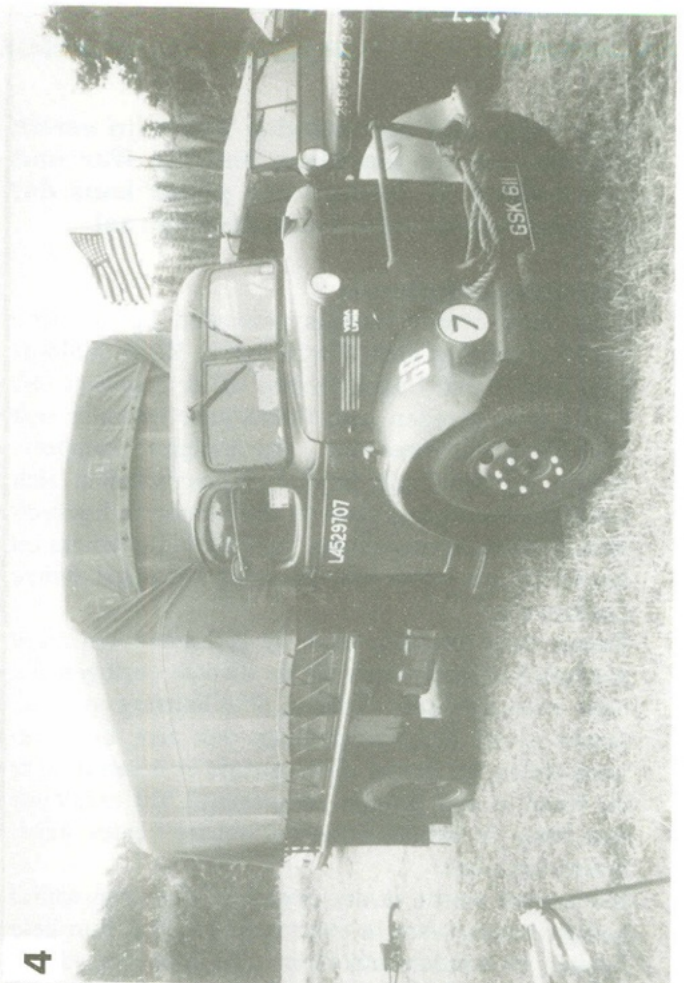
1



3



2



4



autowrakken crashen met tanks en een unieke demonstratie van een batterij Abbots, die munitie gebruiken die de granaat al in het veld laat exploderen voordat deze wordt afgeschoten. We vermoeden hier te maken te hebben met een nieuw, ultrageheim wapen, of anders een slecht gesynchroniseerde show opstelling.

Omdat wij als een van de weinigen nog wat parkeerplaats naast de tenten hebben, komt de eigenaar van een Ferret Mk.II Scoutcar vragen of hij zijn speeltje daar mag neerzetten. Dit is uiteraard geen probleem. Integendeel, het praatje mondt uit in een klauterpartij, even er aan en er in zitten en uiteindelijk een off-road rit. 'Not bad for a starter, mate'. De kater is allang weer vergeten. 's Middags

mogen we de Willys van onze buurman nog een half uurtje lenen om een rondje over het terrein te maken.

Helaas moeten we er dan een punt achter gaan zetten en pakken we onze spullen in. We moeten een boot halen, want thuis wacht het gewone leven weer op ons. Mocht U geïnteresseerd zijn dit ook eens van dichtbij mee te maken: Beltring 1999 vindt plaats op 23, 24 en 25 juli en Beltring 2000 op 19, 20, 21, 22 en 23 juli.

Misschien tot ziens aldaar, want Bert en ik willen volgend jaar weer van de partij zijn.

Rob Plas



Hiernaast en op de volgende pagina een aantal foto van **HANS LEP-PEN**, gemaakt tijdens de laatste ledenbijeenkomst in Amersfoort. De namen van de bouwers zijn helaas niet altijd bekend, daarvoor onze verontschuldigen.

Deze pagina:  
Links midden: een Opel Blitz bus.

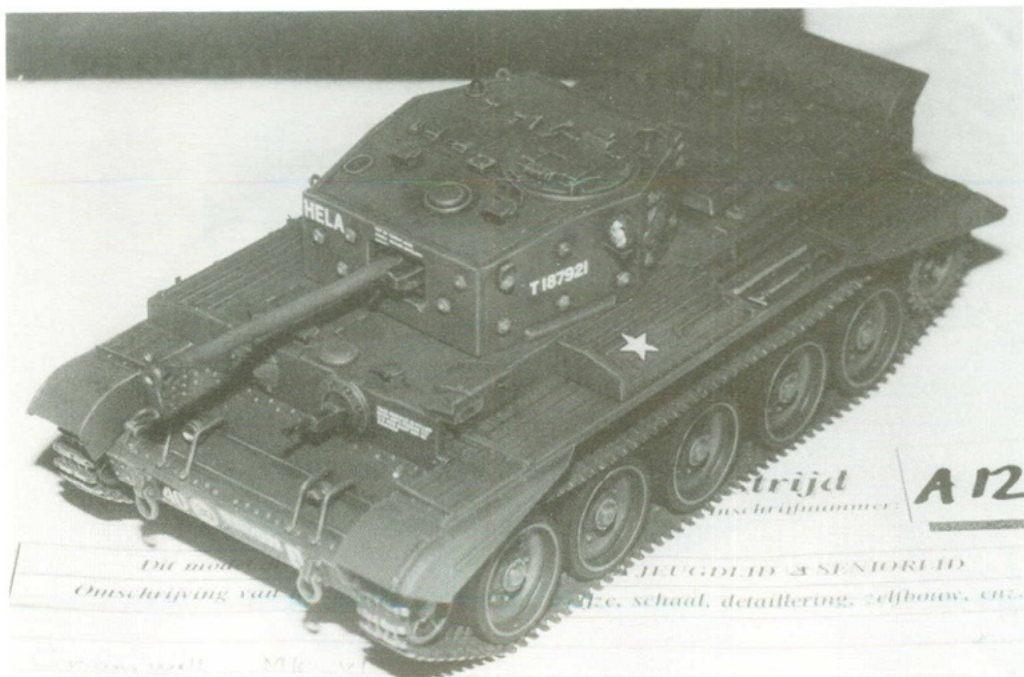
Links onder: De Cromwell kruisertank van Tamiya.

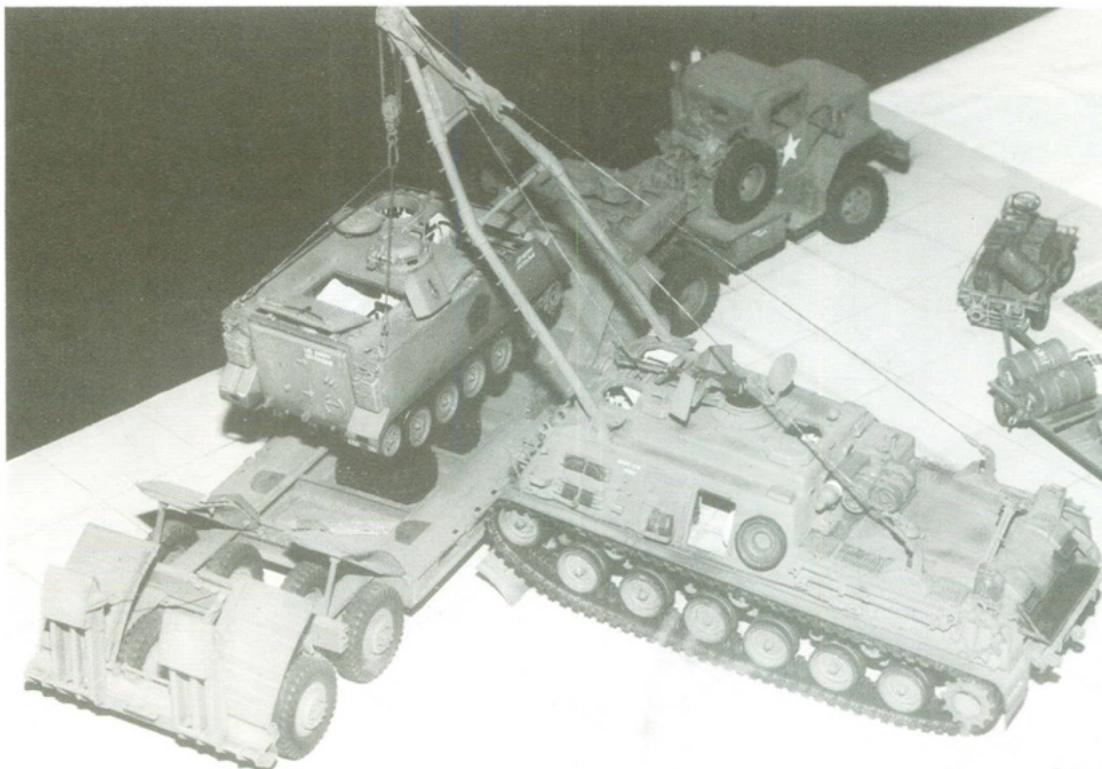
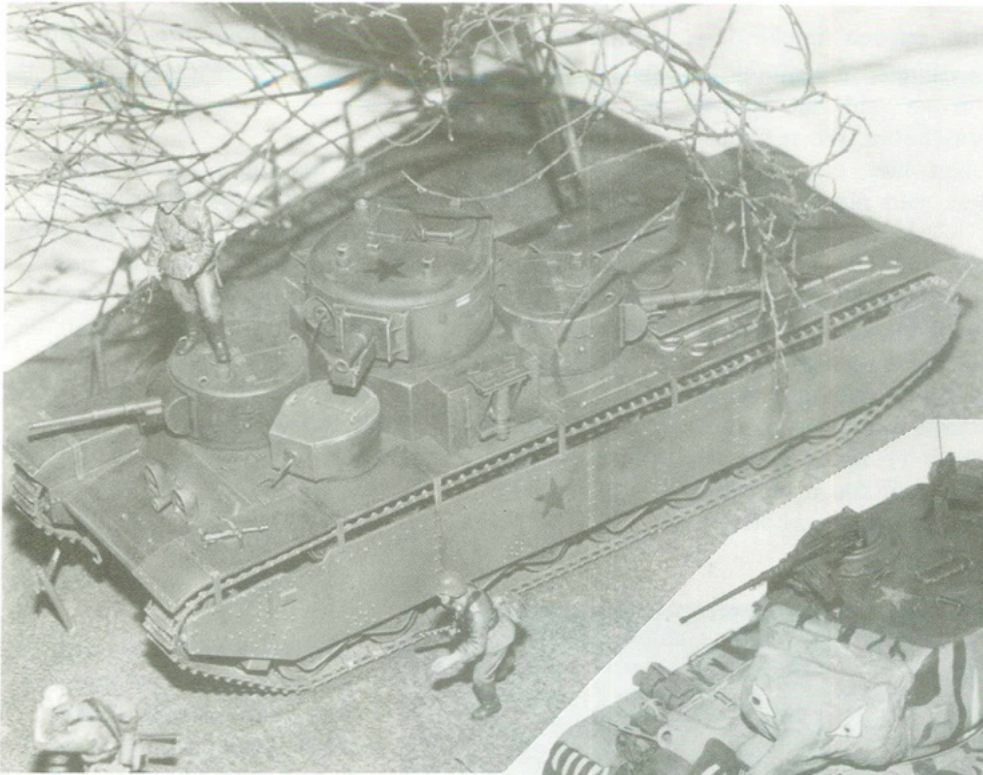
Volgende pagina:

Boven: het diorama 'Barbarossa '41' van Danny Raadgever.

Midden: een Patton M46 in Korea-beschildering.

Onder: het diorama van Marcel von Hobe met M88 ARV, M113 in de takel en M123 trekker met oplegger





### Half september, een paar dagen voor de Open Dag van de KL in de Bernhardkazerne, arriveerden de eerste GVV's in Nederland.

'GVV' is de officiële KL aanduiding voor het nieuwe **Gepantserd Voertuig Vredesoperaties**, waarvan er in 1997 negentig zijn aangeschaft. Twintig stuks zijn bestemd voor het Korps Mariniers, de andere zeventig voor de KL. Deze zijn als volgt verdeeld:

- achtenveertig gaan als bataljonsset in opslag in het Mobcomplex Soesterberg;
- tien stuks worden als oefenset beschikbaar gesteld aan 11 Luchtmobiele Brigade
- twaalf gaan naar het OCRJ ten behoeve van de rijopleiding.

Naast deze negentig voertuigen omvat de levering reservedelen, speciaal onderhoudsgereedschap en onderwijsleermiddelen.

Het GVV wordt geleverd door het Finse bedrijf **Patria Industries**, dat in 1996 ontstond door een samenvoeging van een aantal bedrijven, waarvan **Sisu Defence** er een was. De oorsprong van Sisu ligt in 1931, toen werd begonnen met de productie van zware transportvoertuigen voor het vervoer van hout.

Het GVV (Patria aanduiding **XA-188**) behoort tot hun XA-180 serie 6x6 pantserwielgevechtsvoertuigen (zie DE TANK 121). Enkele honderden van deze voertuigen zijn in zeven landen in gebruik voor VN vredesoperaties. De XA-188 is een verdere ontwikkeling van de XA-180 en de XA-185, beiden in gebruik bij de Finse landmacht en de XA-186 die door het Noorse leger is aangekocht. Beide landen hebben goede ervaringen met deze voertuigen.

De verbeteringen die in de XA-188 zijn aangebracht betreffende onder meer de pantsering, een sterkere dieselmotor en een verbeterde transmissie. Daarnaast kan de bepantsering van de voorruit bij de XA-188 van binnenuit worden aangebracht en weer worden weggeklapt.

De binnenruimte van de Patria, zoals hij inmiddels ook wel wordt genoemd, is groot. Hij is, zoals bij de meeste voertuigen van dit type, verdeeld in twee compartimenten. Een voorin voor de bestuurder en de voertuigcommandant en, verbonden door een klein gangetje, een tweede achterin voor de manschappen. Deze indeling is ontstaan doordat de motor, samen met de versnellingsbak, aan de linkerkant van het voertuig, achter de bestuurder is geplaatst. De ruimte die rechts overblijft vormt de verbindingsgang tussen beide compartimenten.

De motor en de versnellingsbak zijn op een subframe gemonteerd en kunnen daardoor als geheel worden uitgebouwd. De complete krachtbron kan hierdoor in drie uur tijd worden vervangen. Voor kleine reparaties en onderhoud kunnen de zijpanelen van het motorcompartiment worden verwijderd. Ook vanaf de bovenzijde is de motor toegankelijk, via een luik in het dak.

Van de drie assen zijn de voorste twee gestuurd. Alle zes wielen zijn permanent aangedreven. De banden zijn van het 'run-flat' type, dat het mogelijk maakt om met lekke banden toch nog geruime tijd door te rijden. Een reservewiel is hierdoor overbodig. Aan de rechterzijde van het voertuig is tussen het tweede en derde wiel een lier aangebracht. Via loopwielen op de romp kan de kabel zowel naar achteren als naar voren worden uitgebracht.

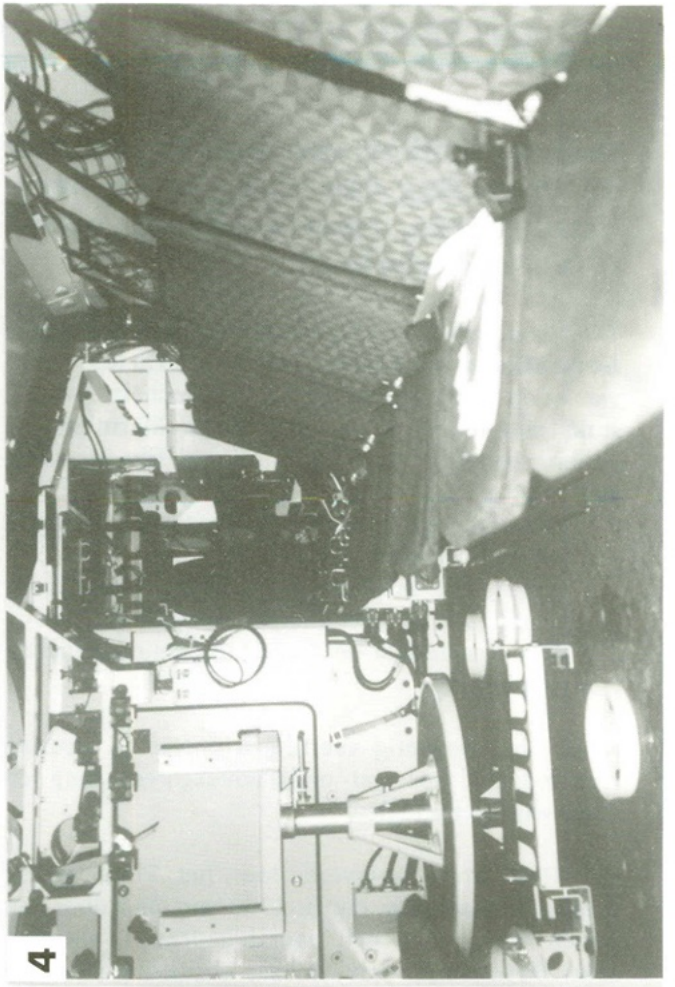
Op het dak is een kist geplaatst waarin een deel van de uitrusting afgesloten kan worden opborgen. Bij de ambulanceuitvoering is deze kist iets groter gemaakt om ruimte te bieden aan uitrusting voor het in bergachtig gebied verticaal bergen van gewonden

De manschappen betreden het voertuig via twee grote deuren aan de achterzijde. Er is geen middenstijl of andere obstakels die het in- en uitstappen bemoeilijken. De deuren zijn zodanig beveiligd dat ze meteen stilstaan wanneer iemand met z'n been of met z'n geweer tussen de deur en de deurpost klem kan komen te zitten.

De manschappen zitten in twee rijen met de rug tegen de zijwand. De stoelen zijn comfortabel en uiteraard voorzien van een veiligheidsgordel. Onder en achter de stoelen is ruimte voor het opbergen van persoonlijke uitrustingstukken. Door de forse afmetingen van het voertuig is ook voor lange mensen voldoende hoofd- en beenruimte aanwezig; iets wat bij de uiteindelijke keuze voor dit voertuig een belangrijke rol heeft gespeeld.

De hoge ligging van het voertuig (de bovenzijde van het manschappencompartiment ligt zo'n 70 cm hoger dan bij de DAF YP-408, zorgt ervoor dat een mijnexplosie geen fatale gevolgen hoeft te hebben voor de inzittenden. Finse XA-180 voertuigen zijn tijdens VN operaties verschillende malen op mijnen gereden, doch zonder dat ernstige gevolgen had. Voorts is de XA-188 uitgerust met een airconditioningsinstallatie, een brandblusinstallatie en een hydraulische trekhaak.

De bewapening zal bestaan uit een Mag mitrailleur op de KL voertuigen en een .50 machinegeweer op de voertuigen van het Korps Mariniers. De wapens worden geplaatst in een torentje rechts voor op het manschappencompartiment en kunnen onder pant-



Foto's vorige pagina: 1) en 2) de Patria schuin links voor en links achter; 3) het torentje met de MAG; 4) een blik op de royale binnenruimte.

ser worden bediend. De aandrijving van het torentje is mechanisch. De schutter beschikt, evenals de chauffeur en de voertuigcommandant, over een helderheidsversterker voor optreden bij duisternis of verminderd zicht.

De KL neemt drie uitvoeringen in gebruik, te weten de commando-uitvoering, de personeels/vracht-uitvoering en de ambulance-uitvoering. Om het voertuig om te bouwen van personeels- tot vracht-uitvoering hoeven alleen de stoelen te worden verwijderd. Door het ontbreken van een middenstijl kan de mee te nemen vracht op pallets worden geplaatst, hetgeen de behandeling veel makkelijker maakt. Er kan maximaal 2500 kg aan vracht worden

vervoerd.

#### Technische specificaties:

bemanning	: 3 + 7 (personeels/vrachtuitvoering)
lengte	: 7,39 m
breedte	: 3,00 m
hoogte	: 2,56 m (excl. toren)
gewicht	: 22.000 kg
laadvermogen	: 2.500 kg
draaicirkel	: 20 m
bodemvrijheid	: 0,38 m
waaddiepte	: 1,2 m
actieradius	: 800 km
motor	: Valmet type 612 DWI, 6 cil. in lijn, diesel.

#### Bronnen:

- Gepantserd voertuig vredesoperaties voor VN-taken, De Onderofficier, oktober 1998
- Nederland koopt gevechtsvoertuig voor vredesoperaties, ARMEX, oktober 1998

## SCALE LINE'S DUTCH ARMoured CAR 'LANDSVERK M38'

Marc van Etten

**Zeer waarschijnlijk kent u dat gevoel wel als er weer een interessant model uitkomt: 'Dat wil ik hebben!!'. Gezien de al aanwezige voorraad en de beperkte tijd blijft het dan geruime tijd in de voorraad van nog te bouwen modellen staan.**

**In dit geval ging het echter anders. Bij het uitpakken was ik verkocht, dit moest gewoon meteen gebouwd worden.**

#### Algemeen

De **Landsverk M38** werd in 1938 geproduceerd door de firma Landsverk in Zweden. De volledige benaming is **Pb M/43 (L180)**. Het was een zware pantserwagen, zoals die in die tijd zeer veel werd gebruikt. Landsverk werkte in deze periode nauw samen met de Duitse firma Krupp. Het ging hierbij voornamelijk om overdracht van kennis en

ervaring. Landsverk verkocht dit type pantserwagen aan o.a. Scandinavische landen (zoals Finland), Ierland, Hongarije en Nederland. In Hongarije werd de Landsverk ook in licentie gebouwd.

#### Techniek

De wielen waren voorzien van massieve rubberbanden. Om de achterwielen konden rupsbanden worden gelegd voor een betere greep op modderig of besneeuwd terrein. Als ze niet werden gebruikt werden ze opgeborgen op het rechter achterscherm. Het voertuig was zodanig geconstrueerd dat het zowel aan de voorzijde als aan de achterzijde kon worden bestuurd. De hoofdbewapening is geplaatst in de koepel en bestond in de oorspronkelijke uitvoering uit een 20 mm kanon met daarnaast een coaxiaal mitrailleur. In de Nederlandse uitvoering was dit kanon vervangen door een Bofors 37 mm snelvuurkanon (een kanon van 4 Paw.). Ook had de Nederlandse uitvoering een 7,9 mm mitrailleur in het boegpantser en in het achterpantser.

De Landsverk van het Cavalerie Museum (zie foto) is afkomstig uit Ierland, dat er in 1936 zes had besteld, die in 1937 waren afgeleverd. Hij wijkt af van de uitvoering zoals het Nederlandse leger die des-



tijds heeft gebruikt. De achtermitrailleur ontbreekt, het kanon is een 20 mm Hispano-Suiza kanon en ook de uitvoering van de koepel is iets anders. Voorts zijn de wielen afwijkend.

### Het model

Wat bij het uitpakken al opvalt is een aantal zeer fijn gedetailleerde onderdelen. Het is niet alleen resin wat de klok slaat, maar ook foto-etching, loodfolie, wat koper- en ijzerdraad en een stukje rond plastic.

Na ze in volgorde te hebben gelegd en gecontroleerd, ben ik begonnen met het los- en schoonmaken van de diverse onderdelen. Met de onderdelen 25, 29 en 37 is het echt opletten geblazen. Opvallend is dat de wielen erg makkelijk van de gietblokken losgemaakt kunnen worden, waarbij ze weinig schade aan het loopvlak van de banden oplopen. Dit is bij verschillende andere merken met een langere (grotere?) ervaring vaak wel anders.

Tijdens het schoonmaken viel het op dat er vrijwel geen luchtballen in het gietsel zitten. Alleen het achterscherm moest iets worden bijgewerkt.

Het geheel is vrijwel zonder veranderingen zo uit de

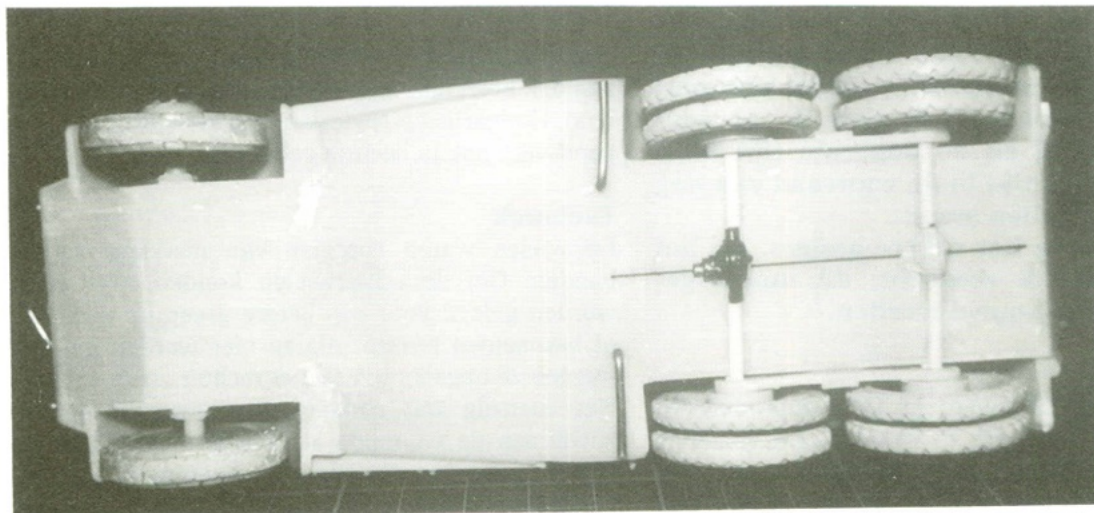
doos gebouwd. Alleen de steel van de schop is veranderd (onderdeel 29), deze bleek op mijn foto's anders te zijn. De enige modificaties die werden verricht zitten aan de onderzijde van het voertuig. Hier zijn twee achterassen geplaatst plus twee uitlaatpijpen. Dit om het geheel aan de onderzijde ook wat meer 'smoel' te geven.

### Schilderen en afwerken

Voor de kleur werd gekozen voor een mengsel van Japans groen XF-13 (70%) en wit XF-2 (30%), beiden van Tamiya. De banden en enige overige delen in mat zwart, de uitlaatpijpen in metaalkleur. Het drybrushen gebeurde met metaalkleur.

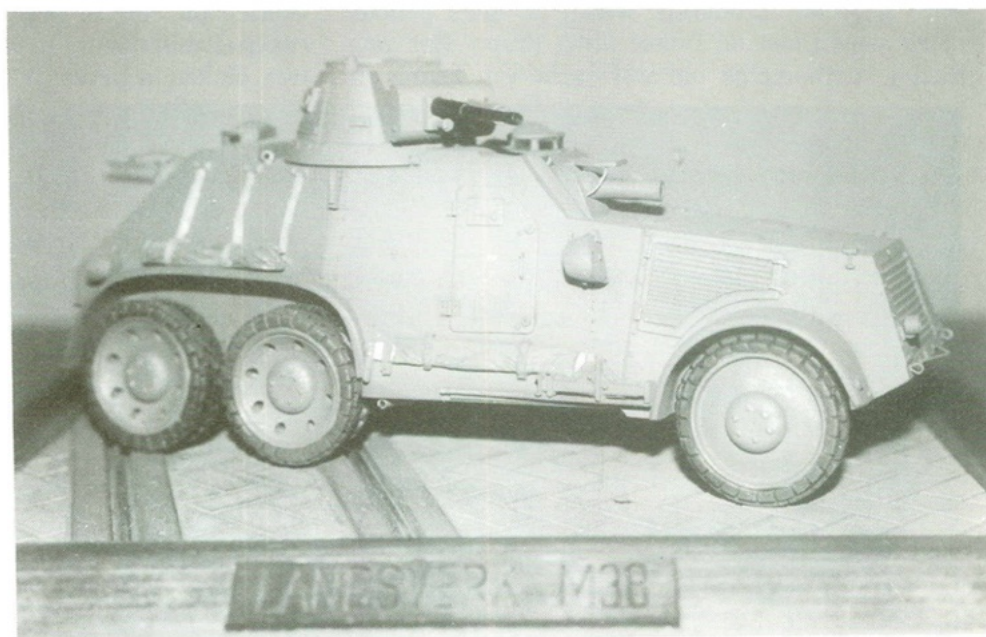
De afwerking werd gedaan met een laagje stof van pastelkrijt. De basis waar het voertuig op staat is afkomstig van Precision Models.

(Uitgebreide informatie over de beide Landsverk pantserwagens (M36 en M38) alsmede over de beide eskadrons pantserwagens vóór en tijdens de meidagen van 1940 is te vinden in het boek 'Eskadrons Pantserwagens, 1936-1940' van Drs. J.A. Bom. Dit boek is (nog) verkrijgbaar in de winkel van het Cavalerie Museum in Amersfoort -red-)



*Foto boven:  
de onderkant met beide  
achterassen en de uit-  
laatpijpen*

*Foto rechts:  
het model, kant en klaar.*



## REACTIES OP ARTIKELEN IN DE VORIGE TANK

**Sander Ruys** stuurde een reactie/aanvulling op het artikel over de **M8** en **M20** pantserwagens.

De pantserwagens met de nummers 34967 en 34968 waren waarschijnlijk afkomstig uit de dump in Deelen (waar na de oorlog vele duizenden overtollige geallieerde voertuigen waren opgeslagen, zie Wheels & Tracks nr 55 -red-).

Het exemplaar dat in 1959 nog aanwezig was, was vrijwel zeker niet een van deze twee voertuigen, maar een van de vijf die de KL (net zoals de vijf Sherman's M4A3 105 mm houwitser) in 1954 of 1955 van het Korps Mariniers heeft overgenomen. De twee in de vorige alinea genoemde voertuigen zijn waarschijnlijk reeds vóór 1 november 1954 afgevoerd.

De vijf ex-Mariniërs voertuigen hadden daar de (van het USMC afkomstige?) registraties K3303, K3304, K3311, K3313 en K3322 en kregen in die volgorde bij de KL de kentekens KN-49-95 t/m KN-49-99

-----

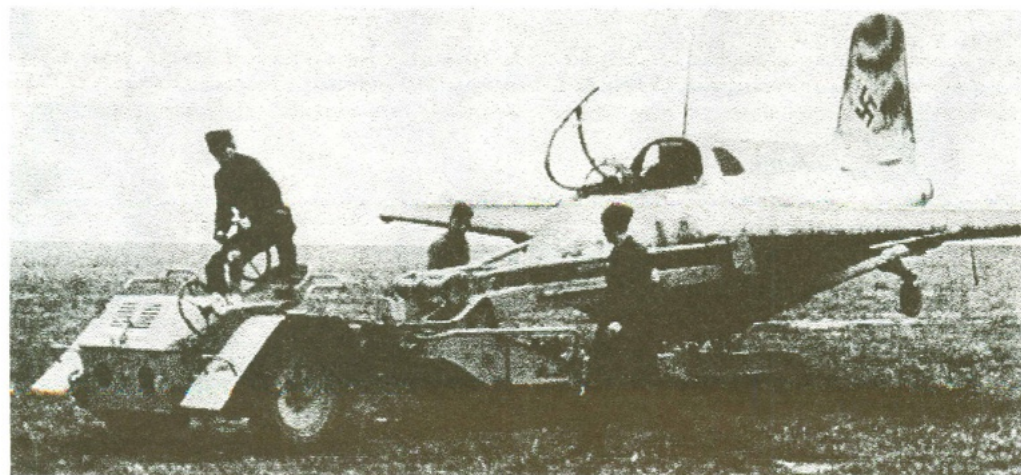
Hierbij stuur ik een reactie op de vraag van Marcel Zwartz in **DE TANK** van oktober j.l. Dit omdat het betreffende voertuigje best interessant is, hoewel voor een aantal mensen misschien ook wel een beetje eng, omdat het te maken heeft met 'die dingen met vleugels aan de zijkanten van de romp'.

Het voertuigje is een zogenoemde '**SCHEUSCHLEPPER**' van de Duitse Luftwaffe, die het onder meer op vliegvelden gebruikte als vliegtuigtrekker. Het was daarvoor uitgerust met een trekstang en werd bijvoorbeeld gebruikt voor de berging van gelande Me 163's, die als landingsgestel alleen een ski onder de romp hadden. Ook werd het gebruikt voor het transport van V1 raketten van de plaats waar het kompas werd ingesteld naar gereedstaande Heinkel He 111 bommenwerpers, waarmee ze richting Engeland werden gebracht om daar voor de kust te worden gelanceerd.

Bijgaand een paar foto's van de Scheuschlepper, die een en ander verduidelijken.



**Bert Koopman**



# PERRY MOTORS



Grote sortering schaalmodellen

Militair - Luchtvaart - Auto's - Motoren - Verf - Boeken  
 Messing/Plastic Plaat+Profielen - Airbrush (ook onderdelen)



## Nieuw leverbaar :

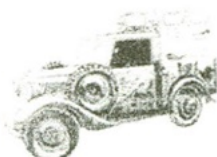
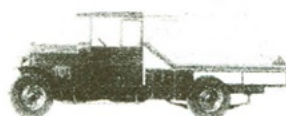
### POOLSE VELDTOCHT (Resin)

- |                               |      |
|-------------------------------|------|
| Poolse soldaten 1 (5 figuren) | 1:35 |
| Poolse soldaten 2 (5 figuren) | 1:35 |
| Poolse soldaat + 2 paarden    | 1:35 |
| Poolse soldaat te paard       | 1:35 |



### POOLSE VELDTOCHT (Resin+Vacu)

- |   |      |
|---|------|
| PZInz. 302 Tractor/Bofors 37mm AT Gun     | 1:35 |
| Ursus A-30 Truck                          | 1:35 |
| Ursus A-30 + Feul Trailor                 | 1:35 |
| Ursus A Truck TKS Tank Transporter        | 1:35 |
| Polski FIAT 508 III Pick-up               | 1:35 |
| Polski FIAT 508 III Ambulance + 2 figuren | 1:35 |
| Polski FIAT 508 III Command Car           | 1:35 |
| Polski FIAT 508 III Radio Car             | 1:35 |
| Polski FIAT 508 III Telephone Service     | 1:35 |



### VERLINDEN (Resin)

- |                                  |      |
|----------------------------------|------|
| 1371 'At the roadside' 2 figuren | 1:35 |
| 1377 'To safety' 3 figuren       | 1:35 |
| 1381 'Kubelwagen Crew' 3 figuren | 1:35 |
| 1379 'Wespe Driver Compartment'  | 1:35 |
| 1370 'Tiger I rear compartment'  | 1:35 |

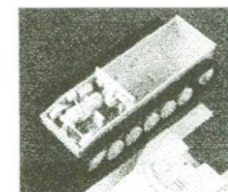


### S-MODEL

- |                               |      |
|-------------------------------|------|
| 105mm Mountain Howitzer wz.42 | 1:35 |
|-------------------------------|------|

### TALHOER

- |                                  |      |
|----------------------------------|------|
| 20mm Oerlikon MK IX twin (Metal) | 1:35 |
|----------------------------------|------|



# PERRY MOTORS

Gedempte Oude Gracht 112 - Tel. 023-5311732 - Fax 023-5512016  
 2011 GW Haarlem E-Mail [Info@perry.nl](mailto:Info@perry.nl)



## Een overzicht van de verschillende truck tractors (oplegger combinaties), in het Amerikaanse leger, door de jaren heen ( $\pm$ 1940 - nu).

Het is altijd al zo geweest dat op een standaard chassis meerdere typen worden geproduceerd. Zo bestonden er in WO2 ongeveer 1001 verschillende versies van de GMC (General Motors Company). Dit wil echter niet zeggen dat ze ook als productiemodel, dus op grotere schaal, gemaakt werden. Veel varianten waren namelijk ontstaan als 'veldmodificatie'.

Het Amerikaanse leger heeft een aantal vaste typen in gebruik:

- cargotruck:	goederen/troepen vervoer
- fuel- of watertruc:	brandstof/water vervoer
- wrecker:	kraan/recovery
- tractor:	trekker voor diverse opleggers
- van/shelter:	werkplaats/commandopost/etc.
- dumptruck:	kiepwagen

Verschillende fabrikanten hebben dergelijke trucks gebouwd. Ik wil mij echter beperken tot de verschillende tractors, die in meerdere aantallen geproduceerd en gebruikt zijn. Het Amerikaanse leger classificeert zijn wielvoertuigen op de volgende manier: alle wielvoertuigen met enig laadvermogen heten 'truck'. Daarna volgen het gebruiksdoel van het voertuig, het militaire laadvermogen en het aantal wielen (aandrijving). Dus de kiewagenuitvoering van de GMC wordt als volgt benoemd: truck, dump, lwb, 2½ ton 6x6 (GMC CCKW 353). De aanduiding 'lwb' staat voor Long Wheel Base, in geval van korte wielbasis wordt dit 'swb'. Bij de modernere M-nummers, dus na WO2, wordt dit niet meer toegepast. Al sinds WO2 worden tractors ingedeeld in grofweg twee klassen: vracht- en zwaar transport.

### WO2 tractors

Tijdens WO2 is een aantal 2½ tons tractors in gebruik geweest. Ze zijn vooral gebruikt door de bevoorradingsstroepen. Er is geen tractor variant geweest van **Autocar U-7144-Tractor**



de bekende **GMC** truck, wel was er o.a. de **Autocar U-7144-T** (2½, 4x4) en de **Federal, model 94x43**. Beiden hebben een classificatie van 4x4, 4 tot 5 ton. Ze lijken veel op elkaar. Het grootste verschil is de platte grille van de Autocar tegen de gekromde van de Federal. Vanaf 1942 was de Autocar alleen nog verkrijgbaar met inklapbare cabine, dichte cabines zijn echter ook gebruikt. Beiden hebben een sleepgewicht van maximaal 10 ton. Naast deze waren er nog de 4 ton **International** en de 2½ ton **Studebaker**.

Behalve naar deze tractors was er ook een grote vraag naar tanktransportvoertuigen. Deze vraag werd beantwoord met de **M25**, beter bekend als '**Dragon Wagon**'. M25 is de combinatie-aanduiding voor de **M26** (gepantserd) of **M26A1** (ongepantserd) met een **M15** oplegger. Hoewel velen denken dat de M26 truck is gebouwd en ontworpen door Pacific Car and Foundry, is hij alleen gebouwd door dit bedrijf (totaal 1372 ex.). Hij is echter ontworpen door Kentucky Truck Company uit San Francisco. De M26A1 is later gebouwd om aan de vraag naar een lichter voertuig te voldoen. Daarnaast kwam het nauwelijks voor dat er een tankberging plaatsvond onder gevechtstandigheden, zodat de pantsering overbodig werd. Het verschil in gewicht bedraagt maar liefst 10 ton, hetgeen kon worden omgezet in extra laadvermogen.

### Zijsprongetje: nieuwe cargotruck

Eind jaren '40 was een vervanger nodig van de GMC truck. Twee bedrijven leverden een ontwerp. Reo ontwierp de **M35** en General Motors de **M211**.

**GMC M211**

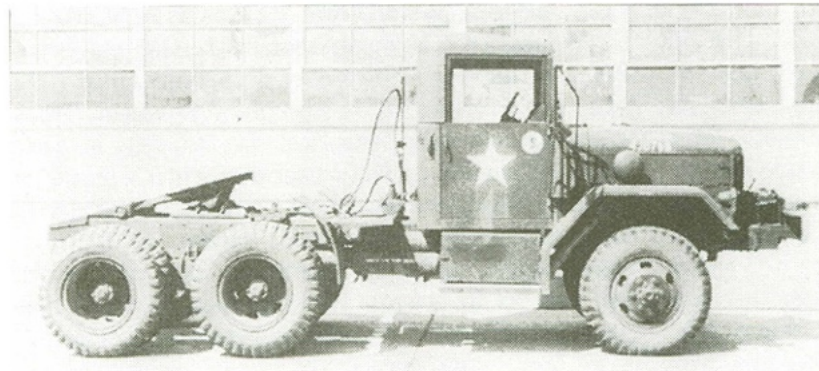


Uiteindelijk werd in 1951 gekozen voor de M35. Omdat Reo, door het uitbreken van de oorlog in Korea, niet volledig aan de grote vraag kon voldoen, mocht ook GMC zijn truck gaan produceren. Na de oorlog werd echter weer volledig voor de M35 gekozen. Er zijn ongeveer 150.000 M35's gebouwd en ze zijn in ca.

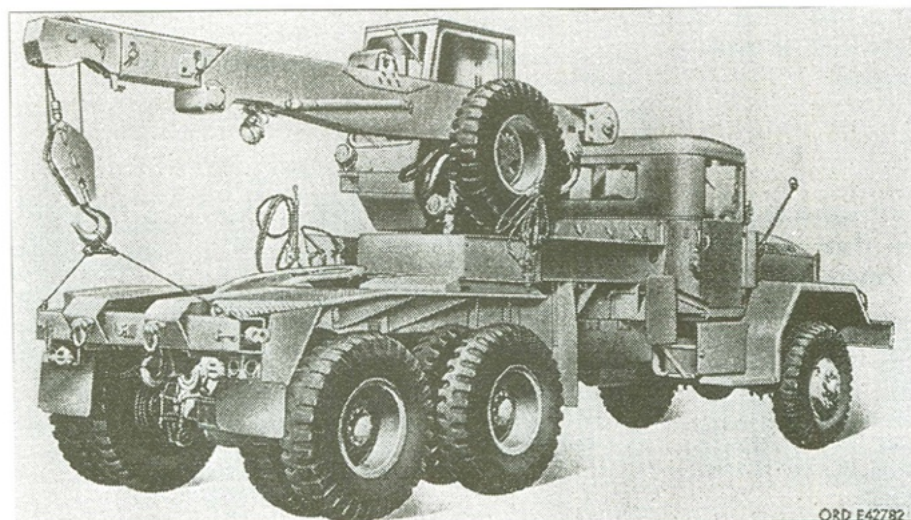
13 landen in gebruik geweest. Er is gelijktijdig met het ontwerpen van de M35, een serie op elkaar lijkende trucks opgezet. Zo kwam er naast de 2½ tonner, de 5 ton truck **M54** en de 10 tonner **M125**, allen met gelijkende cabine. De 2½- en 5 tonners zijn, zij het in verbeterde versies, nog steeds in ons midden. De tractor versies hiervan, worden vooral gebruikt voor licht vrachtvervoer.



Grote broer en kleine broer (M939 en M35)



M275 tractor



M246 truck, tractor/wrecker

### M48 en M275 Reo (6x6, 2½ ton tractor)

Deze zijn gebouwd op onderstellen uit de M35 Reo

serie. De **M48** gebruikt de standaard 154" wielbasis van de M35. Hierdoor kan het reservewiel achter de cabine worden vervoerd. De **M275** maakt echter gebruik van de kortere 142" wielbasis, waardoor er geen ruimte meer was voor een reservewiel. Als de nood aan de man kwam, moest het wiel van de oplegger maar worden gebruikt.

Beiden waren verkrijgbaar met of zonder lier achter de voorbumper. Maximale sleepgewicht was 8½ ton in het veld en 18 ton op de verharde weg.

### M52 en M246 Reo (6x6, 5 ton tractor, cq tractor/wrecker)

De **M52** is de tractor versie van de M54 5 ton cargo-truck. De **M246** is dit ook, maar in deze uitvoering zijn de eigenschappen van de wrecker en tractor samengevoegd. Beiden zijn vanaf 1951 geproduceerd. De M246 werd, in combinatie met de M270A1 oplegger, vooral gebruikt door de luchtmacht voor berging van lichte vliegtuigen.

De combinatie was ongeveer 20 m lang. Het sleepgewicht van de beide tractors is ongeveer 12 ton. Ook hier heeft de één (M52) een kortere wielbasis dan de andere.

Na de M54 serie ontstonden twee verbeterde 5 ton series (**M809** in 1970 en **M939** in 1981) met ongeveer dezelfde uiterlijke vormen.

M54 → M809: het grootste verschil tussen beiden is de motor: diesel in plaats van benzine.

Tractor = **M818**, tractor/wrecker = **M819**.

M809 → M939: nieuwe versnellingsbak, overbrenging en remsysteem. Tevens een nieuwe cabine, met vooral een nieuwe grille. Tractor = **M931** (zonder lier) en **M932** (met lier).

### M123 Mack (6x6, 10 ton tractor)

De **M123** werd, samen met de **M125** cargo-truck gebouwd door Mack. De eerste M123 werd geleverd met dubbele, achter de cabine geplaatste, lieren (samen een trekkracht van 40 ton). De **M123C** heeft een enkele lier (20 ton) en een lager

geplaatste schotel. De tractor is veel in Vietnam gebruikt als tanktransporter (in combinatie met de M15A1 oplegger). Het sleepgewicht werd door de GI genoemd als: "It can haul anything that can fit the trailer, anywhere you want it to go"; dit door het grote vermogen van de Le Roi T-H844 V8 motor (300 pk).

## M916 AM General (6x6 20 ton tractor)

Er is vrij lang gezocht naar een vervanger voor de verouderde M123. Deze werd onder andere gevonden in de M915, M916 en M920. Zij waren ontworpen door Crane Carrier Company in Tulsa, Oklahoma maar worden door AM General gebouwd. Het CCC-logo wordt echter altijd nog gevoerd op de voorgrille. De trucks staan bekend als echte werkpaarden. De Cummins NTC 400 V6 dieselmotor levert 400 pk. Deze commercieel ontworpen trucks zijn bedoeld voor het 'niet-tactische' werk, dus gebruik in vredetijd of achter de linies. Het verschil tussen de drie is dat de M916 6x6, de M920 8x6 en de M915 6x4 is. De M915 en M916 zijn veelvuldig in de Golfoorlog gebruikt.

M916 tractor van AM General



## M746 Ward La France (8x8, 20 ton) en M911 Oshkosh (8x6, 25ton tractor)

Vanaf 1965 was een zwaardere tractor nodig voor het transport van de steeds zwaarder wordende tanks (M60 en M1). Tussen '65 en '77 is de M746 ontwikkeld en gebouwd. Van origine ontworpen door Chrysler maar vanaf 1973 gebouwd (125 ex.) door Ward La France.

M746 met M747 oplegger.



M123C, gefotografeerd in Zwijndrecht, bij het Generaal George C. Marshall Museum.

In 1976 werd een nog zwaardere tractor ontworpen, die moest kunnen functioneren bij temperaturen tussen +52° en -32°C. Dit werd de M911 die, hoewel hij er 4 heeft, door 3 assen aangedreven wordt. Hij wordt gebouwd door Oshkosh Truck Company en heeft een wielbasis van 235" (5,9 m). Twee lieren op de tractor leveren een trekkracht van 40 ton. De tractor zelf weegt 14 ton. De GM dieselmotor (V8) heeft een motorvermogen van 435pk. Er zijn 759 M911's gebouwd.

## M983 Oshkosh (8x8, 10 ton HEMMT)

De nieuwste truck-familie die nu in gebruik is, is de HEMTT M977 (Heavy Expanded Mobility Tactical Truck) serie. Hij wordt vanaf 1981 gebouwd door Oshkosh. De tractor versie heet M983 en wordt voornamelijk gebruikt voor het trekken van de Patriot lanceerinstallatie. De tractor heeft een kortere wielbasis, n.l. 4½ m. (t.o.v. 5¼ m van de M977).

Naast deze tractor trucks zijn vele andere trucks gebruikt. Deze zijn meestal afkomstig van commerciële ontwikkelingen en zijn niet alleen voor gebruik door het leger ontworpen. Het is ondoenlijk al deze op te zoeken of te noemen.

### Literatuurlijst:

US Military wheeled Vehicles - Fred W. Crismon

Jane's Military Equipment 1985

Les Vehicules Americains De La Liberation - F. Bertin

US Military Wheeled Vehicles - Concord 2016

TM 9-2320-211-10: M54 serie

TM 9-8002: M123 tractor

P.S. sleepgewicht = maximale trailergewicht (= gewicht van trailer + laadvermogen).

**Marcel von Hobe**  
(met dank aan Johan Groen!)



*De zeer imposante M911 transportcombinatie.*



*M983 met Patriot missile erector/launcher.*

**Verkrijgbare modellen van bovengenoemde trucks (zover mij bekend, 1:35):**

Truck-type	Merken	
2½ ton GMC	Italeri, Heller en Tamiya	I: hardtop (softtop = zeldzaam geworden) H & T: softtop
2½ ton M35 Reo	AFV club	twee versies: water/fuel truck en een cargotruck
M26 en M26A1	DES kit	dit zijn resin kits (DES heeft ook een model van de M15 en M15A1 oplegger)
5 ton M923 en M925	Italeri	beiden cargotruck (M925 heeft dubbel lucht achter en winch voorop)
Oshkosh HEMMT	Italeri	twee versies: Water/fuel truck en een cargotruck



*M25 'Dragon Wagon'. Alleen deze foto leverde al voldoende motivatie om met dit project te beginnen.*

## Het gevechtsvoertuig VEXTRA 105



De VEXTRA technology demonstrator van GIAT, de infanterie-variant van een nieuwe generatie Franse wiel-gevechtsvoertuigen. Op de weg haalt de Vextra een snelheid van 120 km/uur. Hij heeft een acceleratievermogen van 0 tot 30 km/uur in 3,4 seconden en kan een twee meter brede greppel overschrijden. (foto GIAT).



In november 1997 onderging de **VEXTRA 105**, de 105 mm variant van het nieuwe Franse gevechtsvoertuig dat door GIAT is ontwikkeld, een serie beproevingen in de Verenigde Arabische Emiraten. Het landschap daar geldt als erg moeilijk: droge rivierbeddingen, duinen en zandvlakten. Juister gezegd: de beproevingen hielden onder meer in: 200 km met een snelheid van 50 km/uur door mul zand, 250 km over de weg met een snelheid van meer dan 100 km/uur, met slechts zeven wielen over verschillende soorten terreingesteldheid en met meer dan 100 km/uur door zwaar terrein, met de ene voorband lek en de andere aan flarden door verschillende soorten terreingesteldheid en dat alles op verschillende soorten brandstof, variërend van diesel tot kerosine.

Alles bij elkaar heeft de Vextra 105 zonder één mankement



Tijdens de beproevingen wer er met veel succes geschoten bij snelheden van meer dan 60 km/uur, op bewegende doelen op afstanden van 1500 tot 2000 meter.

De Vextra 105 is afgeleid van de VCI versie die in 1996 werd gepresenteerd. Hij is uitgerust met een versnellingsbak met zeven versnellingen en een koppelmovormer. De acht wielen zijn onafhankelijk geveerd d.m.v. oleopneumatische veren; elk van de aangedreven wielen heeft een Syégon systeem om tijdens het rijden de bandenspanning te regelen.

Snel, zeer wendbaar, goed bewapend en met het vermogen om rijdend te schieten, kan de Vextra 105 een uitstekende opvolger worden van de AMX-10RC.

2500 km afgelegd over allerlei verschillende soorten terrein en de ingenieurs van GIAT zijn er dan ook van overtuigd dat de Vextra 105 dezelfde terreinwaardigheid heeft als een rupsgevechtsvoertuig.

De Vextra 105 heeft een driepersoons TML 105 toren (commandant, schutter en lader), geheel elektrisch aangedreven en gestabiliseerd en voorzien van een hulpmiddel voor het laden van het G2 105 mm kanon. De secundaire bewapening bestaat uit een 7,62 mm coax mitrailleur en een Galix lanceerinstallatie voor rookgranaten. Dankzij de gestabiliseerde richtmiddelen en een elektronische vuurleiding kan er rijdend worden geschoten.

**Karakteristieken:**

<b>bemanning</b>	: 4 personen
<b>lengte chassis</b>	: 7,5 m
<b>breedte chassis</b>	: 3 m
<b>gevechtsgewicht</b>	: 28 ton
<b>motor</b>	: Saab Scania diesel
<b>max. snelheid</b>	: 120 km/uur
<b>acceleratie</b>	: 0 tot 30 km/uur in 3,4 seconden

**Bron:** RAIDS, april 1998



## TANK, CRUISER, COMET (A34)

**De behoefte aan een tank met de prestaties als die van de COMET werd voor het eerst onderkend in september 1941, het zou echter nog anderhalf jaar duren voordat een begin werd gemaakt met het A34 project, dat tot de productie van de Comet zou leiden.**

Eind 1941, na de verliezen die in Noord-Afrika tegen de Duitse tanks waren geleden, stelde de Generale Staf de Tank Board op de hoogte van de behoefte aan een cruisertank zowel als een infanterietank, bewapend met een anti-tankkanon dat in staat moest zijn elk bekend vijandelijk voertuig uit te schakelen.

In de lijn van de infanterietanks leidde dit tot een ontwerp waarbij het 3-inch luchtafweerkanon op een Churchill tank werd gemonteerd, doch dit concept werd niet verder uitgewerkt. Het cruisertank ontwerp had meer succes en resulteerde in de CHALLENGER, die uiteindelijk in 1944 in gebruik werd genomen.

De Challenger bleek echter geen succes te zijn. De Birmingham Railway & Wagon Company, toentertijd de productie-leider van de A27 CROMWELL, begon in het begin van 1942 met de ontwikkeling en het eerste proefmodel was in augustus 1942 gereed. Het bestond uit een 17-ponder kanon, gemonteerd in een speciale toren en geplaatst op een aangepast Cromwell onderstel.

De resultaten waren teleurstellend. In de specificaties was aangegeven dat er in de toren plaats moest zijn voor vier bemanningsleden (commandant, schutter en twee laders) en de beproevingen brachten aan het licht dat de afmetingen en het gewicht van de toren + het kanon in feite te groot waren voor de relatief kleine romp. Desondanks werd in februari 1943 een beperkte productie-opdracht gegeven, omdat het de enige in ontwikkeling zijnde tank was die het zou kunnen opnemen tegen de nieuwe Duitse tanks, die bewapend waren met een lang 75 mm kanon of met het 88 mm kanon (Pz.Kpfw.IV, Panther en Tiger).

In dezelfde periode, januari 1943, wijzigde het officiële beleid betreffende de tankbewapening, in die zin dat werd bepaald dat middelzware tanks in het vervolg bewapend zouden worden met een dubbel-functioneel 75 mm kanon, in plaats van met het 6-ponder anti-tankkanon.

De Tank Board onderkende de tekortkomingen van de Challenger en gaf opdracht voor de ontwikkeling van een andere tank, op basis van het Cromwell onderstel en bewapend met een 17-ponder kanon dan wel een gelijkwaardig wapen. De aanduiding werd **A34**.

De keuze van het kanon voor de nieuwe tank was cruciaal en de ontwerpers kregen de vrijheid het meest effectieve kanon te ontwerpen dat in de

Cromwell zou passen. Natuurlijk werd hierbij aan de 17-ponder gedacht, doch de uiteindelijke keuze ging tussen een nieuw Brits kanon, bekend als het High Velocity (HV) 75 mm kanon en het Amerikaanse 76 mm kanon, dat al in productie was genomen ten behoeve van hun eigen tankjagers.

Een keuze voor het 76 mm kanon zou inhouden dat dit moest worden aangepast aan de Britse indeling van de toren en de posities van de bemanningsleden en dat het hanteren van de granaten door hun lengte en de geringe beschikbare ruimte extra problemen met zich mee zou brengen.

Uiteindelijk waren de uitwisselbaarheid van de munitie en een geringe verlichting van de druk op het Britse productieapparaat de enige voordelen van een keuze voor het Amerikaanse kanon. Men vond deze voordelen te gering en dus werd het 75 mm HV kanon gekozen.

Dit was in feite een door Vickers-Armstrong speciaal ontworpen aangepaste en iets minder krachtige versie van het 17-ponder (76,2 mm) kanon. Het gebruikte dezelfde granaten als de 17-ponder, doch had een kortere loop, een iets lagere aanvangssnelheid en een gewijzigde kamer voor de kortere en iets bredere hulzen. Om verwarring met andere Britse en Amerikaanse kanonnen te voorkomen, werd het omgedoopt tot het 77 mm kanon.

Leyland Motors had zijn fabriek in 1942 geheel omgebouwd voor tankproductie en het werk aan het A34 project begon in februari 1943, toen het bedrijf werd aangewezen als productie-leider voor de Centaur en Cromwell serie. Doordat zoveel mogelijk geprofiteerd werd van de ervaringen die al met de Challenger waren opgedaan, alsmede met de A31, A32 en A33 projecten (een zware aanvalstank op basis van de Cromwell), konden de eerste voorstellen reeds in juli 1943 aan de Generale Staf worden voorgelegd en eind september was het eerste model gereed voor inspectie.

Het ontwerp was gebaseerd op de standaard Cromwell romp, met extra pantsring en ongeveer 3½ ton zwaarder. Het grote kanon vroeg natuurlijk een grotere toren, maar de ontwerpers hadden de grotere torenring (160 cm) kunnen realiseren zonder de midden-sectie van de romp te vergroten, zoals bij de Challenger wel was gedaan.

In oktober 1943 bevestigde de Generale Staf zijn opdracht voor de A34, bewapend met het 77 mm kanon, doch de tank werd reeds als een tussenoplossing beschouwd, in afwachting van de ontwikkeling

van een grotere cruisertank, bewapend met een veel zwaarder kanon (de A41, de latere CENTURION). Ondertussen ondervond de Challenger ernstige vertraging bij de productie en daardoor was de A34 de enige tank die voldeed aan de cruiser-eisen. Derhalve kreeg de productie van de A34 alle mogelijke voorrang, teneinde er zoveel mogelijk beschikbaar te hebben voor de operaties in N.W. Europa. Er werd opdracht gegeven voor drie proefmodellen plus een extra romp, die bij schietproeven als doel werd gebruikt en de verwachting was dat de eerste 20 productievoertuigen in juni 1944 gereed zouden zijn.

Het eerste proefmodel, uitgevoerd in gewoon staal, werd in februari 1944 afgeleverd en in de maand daarop werd begonnen met de schietproeven. De resultaten waren bemoedigend. De anti-tankprestaties van het 77 mm kanon waren iets minder dan die van de 17-ponder, doch dat werd grotendeels weer goedge maakt door de nauwkeurigheid en door de prestaties met brisant granaten. Hierdoor was een close-support versie met een 95 mm houwitser niet nodig en kon het verdere ontwikkelingswerk beperkt blijven tot modificaties en kleine verbeteringen.

Er was natuurlijk ook kritiek, vooral van mensen met gevechtservaring. Dit betrof met name het handhaven van de verticale frontplaat met de boegmitrailleur en de geringe bescherming die de bodempantsering bood tegen mijnen. Hoewel deze kritiek terzijde werd geschoven om geen nieuw ontwerpwerk te hoeven uitvoeren, lukte het toch niet de optimistische productieverwachtingen te rea-

liseren. Modificaties en wijzigingen in de uitrusting veroorzaakten vertragingen, waardoor de eerste tanks pas in september 1944 werden afgeleverd. Deze waren in november gereed voor operationeel gebruik.

De gepantserde eenheden van de 11th Armoured Division werden aangewezen om als eerste met de Comet te worden uitgerust. Begin december 1944 werd de 29th Armoured Brigade teruggetrokken uit de gevechten in het zuiden van Nederland en overgebracht naar Brussel, waar ze hun Shermans moesten inleveren. Dit was net voltooid toen de Duitsers hun offensief in de Ardennen lanceerden, waardoor de brigade halsoverkop haar Shermans weer moest ophalen om haar aandeel in de strijd te kunnen leveren. Drie weken later, in het midden van januari, was de brigade weer terug in noordwest België om het trainings- en omschakelingsprogramma te hervatten.

De omschakeling werd met enthousiasme uitgevoerd, want hoewel de Shermans het mechanisch uitstekend hadden gedaan, veel ervan hadden meer mijlen gedraaid dan iemand voor mogelijk had gehouden, is 'nieuw speelgoed' altijd goed voor het moreel en dit speelgoed zag er bovendien erg goed uit.

In het begin werd de Comet natuurlijk vergeleken met de Sherman en hoewel men zeer te spreken was over de accuratesse van het kanon, was er ook enige teleurstelling over het pantserdoorboringsvermogen. Toen dit werd uitgeprobeerd op een Panther tank, had dat namelijk niet het verwachte resultaat. Na





twee maanden intensieve training was iedereen echter overtuigd van de capaciteiten en de kwaliteit van deze nieuwe, prachtige gevechtstank.

Eind maart 1945 kwam de 11th Armoured weer in actie bij de oversteek van de Rijn bij Wesel. Vanaf dat moment tot aan het eind van de gevechten vijf weken later, toen de divisie bij Lübeck de Oostzeekust had bereikt, had de Comet zichzelf bewezen als een effectieve, snelle en betrouwbare tank. Er hadden zich geen omvangrijke tankgevechten voorgedaan waardoor er weinig was gemerkt van de naar verhouding zwakke anti-tankcapaciteit van het 77 mm kanon. Doordat de tegenstand vaak bestond uit infanterie, bewapend met panzerfausten en andere anti-tankwapens, was de sterke brisant-capaciteit van veel nut geweest.

Na de capitulatie in Europa ging het omschakelingsprogramma gewoon door. Op het eind van de zomer had de 22nd Armoured Brigade, die deel uitmaakte van de 7th Armoured Division, zijn Cromwells ingeruild voor Comets en in augustus trok het 1st Royal Tank Regiment met Comets Berlijn binnen en nam deel aan de geallieerde overwinningparade. Successievelijk werden alle eenheden die deel uitmaakten van het Britse bezettingsleger uitgerust met Comets en hoewel vrij snel na de oorlog eveneens een begin werd gemaakt met de invoering van de nieuwe Centurion tank, bleef de Comet gedurende een groot aantal jaren in gebruik. In Berlijn tot 1957 en in Hong Kong zelfs tot eind 1959.



**Een Comet van het Oostenrijkse leger**

Hoewel de Comet in feite een Cromwell was met een zwaarder kanon en een zwaardere pantsering, doch verder met het zelfde uiterlijk, werd hij toch beschouwd als een geheel nieuwe tank. Er is slechts één hoofduitvoering van gemaakt en daarbinnen sl-

chts één typevariant. Deze bestond uit een gewijzigd uitlaatsysteem, dat werd ingevoerd bij de na-oorlogse voertuigen.

De romp was geheel gelast, de bestuurder en de boegschutter hadden allebei een luik dat naar opzij openging. De toren was eveneens gelast, waarbij de zijkanten en de achterkant bestonden uit drie gebogen pantserplaten en de voorkant was gegoten. Bij de bouw van de tank werd nog extra pantserplaat toegevoegd en hierdoor, samen met de grotere toren en het zwaardere wapensysteem, kwam het gewicht van de Comet op bijna 33 ton, 5 ton zwaarder dan de laatste versie van de Cromwell. De Meteor motor had evenwel genoeg vermogen om dit op te vangen en, met een versterkte vering, bredere rupsbanden en steunrollers voor de rupsbanden, bleef de Comet een snelle cruisertank met een goede terreinvaardigheid.

De inrichting van de toren was in essentie hetzelfde als bij de Cromwell Mk.VII en Mk.VIII, doch met verbeterde richtmiddelen en, in plaats van het hydraulische draaisysteem dat al sinds de A9 in cruisertanks was toegepast, het elektrisch aangedreven draaisysteem dat was afgeleid van het systeem dat met veel succes in de Churchill tank werd gebruikt. De electriciteit voor dit systeem werd geleverd door een generator die op de hoofdmotor was aangesloten.

De munitieberging was sterk verbeterd door het invoeren van gepantserde trommels, die het gevaar van brand door rondvliegende splinters of gesmolten staal beperkten. Daarnaast was extra bergruimte

gecreëerd in rekken onder de vloer van de torenkorf.

Vanwege de sterk toegenomen behoefte aan goede communicatie tussen tanks en infanterie, was naast de no.19 radioset eveneens een no.38 infanterieset geplaatst. De commandant van de tank had hierdoor drie radiofrequenties tot zijn beschikking: het regimentsradionet, het net van zijn eigen peloton en dat van de infanterie-eenheid

waarmee hij samenwerkte.

Omdat op de rupsbandafdekplaten slechts twee opbergkisten waren aangebracht, was voor de grotere en zwaardere uitrustingsstukken extra bergruimte gemaakt in de vorm van een grote bergkist aan de achterkant van de toren. Deze kist, die nog

verzwaard werd met extra rupsbandschakels, diende tevens als contragewicht.

Op de oorspronkelijke Type A Comet waren twee uitlaatvloedempers gemonteerd. Bij het Type B, de versie met het gewijzigde uitlaatsysteem, waren deze niet meer nodig.

De Comet was de laatste Britse tank die tijdens WO2 operationeel werd gebruikt en tevens de laatste echte cruisertank. Zijn opvolger, de Centurion, was immers al ontworpen als 'algemene' tank. Hij was juist op tijd gereed om nog aan de gevechten te kunnen deelnemen.

Het was in feite de beste tank die het Britse leger tijdens de oorlog tot zijn beschikking had gehad en hij was in hoge mate gelijkwaardig aan zijn voornaamste Duitse opponent, de Panther.

#### Technische gegevens:

**Bemanning:** 5 (commandant, schutter, lader, bestuurder, boegmitrailleursschutter)

**Gewicht (gevechtssklaar):** 35.700 kg

**Lengte:** 7,63 m (kanon naar voren)

**Breedte:** 3,04 m

**Hoogte:** 2,66 m

**Topsnelheid:** 46 km/uur

**idem, in terrein:** 25 km/uur

**Actieradius:** 200 km

**Waadvermogen:** 0,9 m

**Opstapvermogen:** 0,9 m

**Overschrijdingsvermogen:** 2,25 m

**Pantsering maximaal:** 101 mm

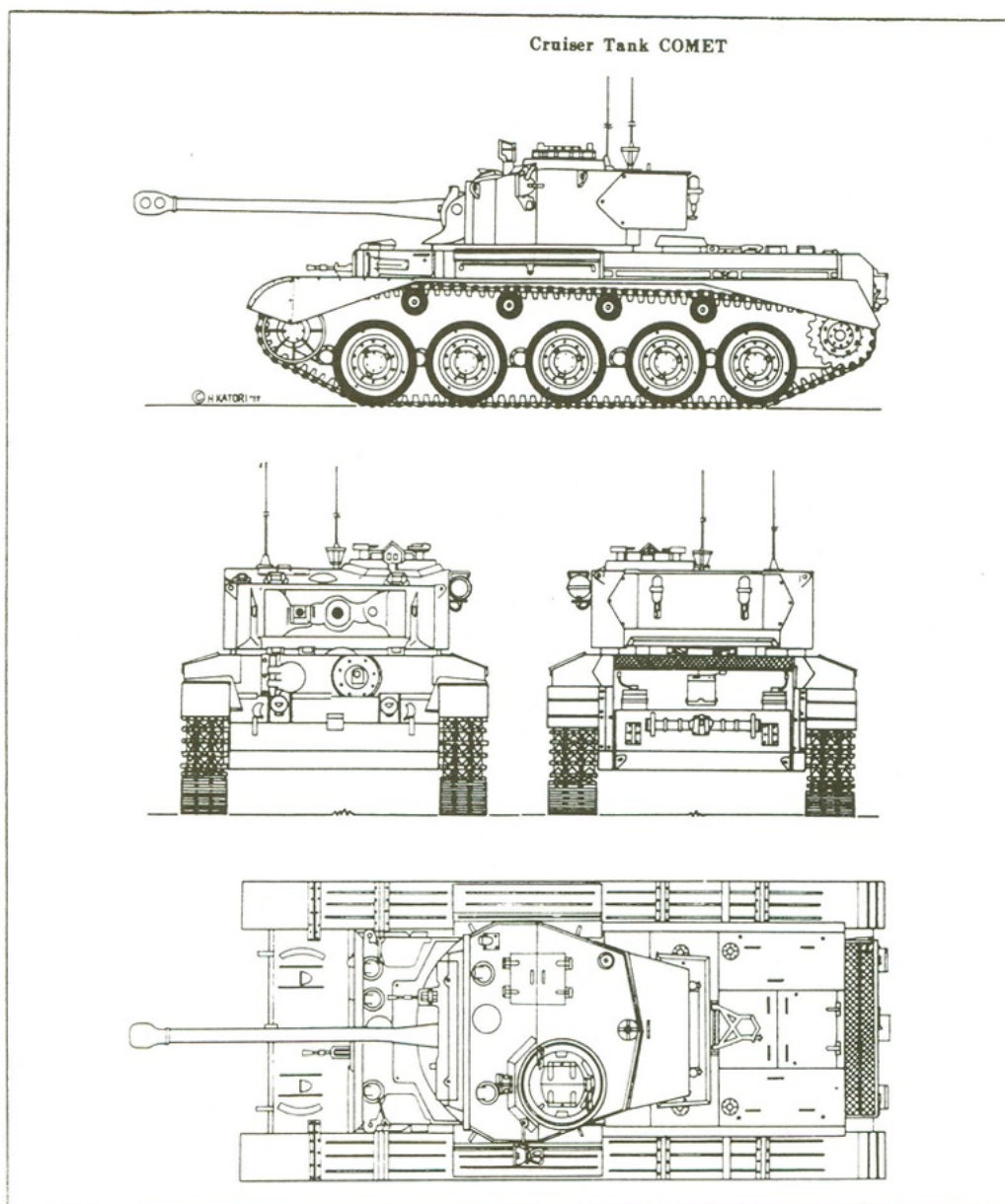
**idem minimaal:** 14 mm

**Bewapening:** 1 77 mm kanon, 2 7,92 mm Besa machinegeweren

**Munitievoorraad:** 58 granaten

**Motor:** Rolls-Royce Meteor, V12, 27 liter, 600 pk bij 2550 tpm

**Loopwerk:** verbeterd Christie systeem



**Ik heb destijds mijn dienstplicht vervuld als waarnemer-verkenner bij het Korps Commando Troepen te Roosendaal. Hierdoor kwam ik in aanraking met de geschiedenis van dit Korps, die begint in 1942.**

**Een 'wapenfeit' van de commando's van het eerste uur was het leveren van een lijfwacht voor Prins Bernhard tijdens de Tweede Wereldoorlog. Dit resulteerde in een verbondenheid die heden ten dage nog steeds voortduurt. Een van de toen gemaakte foto's heeft mij altijd bezig gehouden en op een gegeven moment besloot ik er een model van te maken.**

### De geschiedenis

Begin september 1944 wordt Prins Bernhard benoemd tot opperbevelhebber van de Nederlandse Strijdkrachten en op 5 september 1944 krijgt hij een lijfwacht toegewezen van vijf Nederlandse commando's van No.2 Troop No.10 Interallied Commando. Zodra delen van Nederland als resultaat van Market Garden bevrijd zijn, wil de prins ze bezoeken, voornamelijk om contacten te leggen met de bevelhebbers van de Binnenlandse Strijdkrachten, de voormalige knokploegen van het verzet.

Op 23 september 1944 bezoekt de prins Eindhoven. Na een bezoek aan huis Ravendonck vertrekt de prins met zijn lijfwacht en op dat moment wordt de bewuste foto gemaakt. De jeep op deze foto wordt na ca. een maand in het bezit van de prins te zijn geweest, door iemand anders 'geleend', waarna aan de prins een andere jeep wordt verstrekt. Deze wordt grijsblauw geverfd, zodat hij duidelijk herkenbaar is als de jeep van de prins.

### De lijfwacht

De commando's die ingedeeld werden bij de lijfwacht waren in eerste instantie aangewezen als deelnemers aan Market Garden. Ze zouden samen met de Britse 52ste Lowland Divisie de vliegbasis Deelen veroveren. Toen dit deel van Market Garden werd afgelast waren ze beschikbaar voor een andere opdracht en werden ze toegewezen aan de prins.

De lijfwacht bestond uit eerste luitenant C.J.L. Ruys van Dugteren, de korporaals J.C. van Woerden en J. Steengracht van Moyland en de commando's A. van Creveld en A.J. Hagelaars.

Luitenant Ruys van Dugteren wordt later na het mislukken van Market Garden boven Drenthe gedropt om de operaties van de verzetsbeweging te coördineren. Na de oorlog ontvangt hij het Bronzen Kruis. Korporaal van Woerden neemt later deel aan de landing bij Walcheren en de bevrijding van Vlissingen. Na de oorlog is hij van 1965 tot en met 1972



Korpscommandant van het Korps Commando Troepen. Korporaal Steengracht van Moyland neemt als officier deel aan de na-oorlogse operaties op Sumatra. Commando Van Creveld, een Engelandvaarder, emigreert na de oorlog naar Australië. Hem wordt het Kruis van Verdienste toegekend. Commando Hagelaars sneuvelt op 4 oktober 1944 tijdens een vuurgevecht met Duitse troepen in de buurt van het Barbantse Geffen. Deze in Oerle geboren commando lukte het om als Engelandvaarder via Spanje en Suriname Engeland te bereiken. In september 1944 bezoekt hij na al zijn omzwervingen zijn ouders. Helaas overlijdt hij enkele dagen later. Hem wordt het Kruis van Verdienste en het Verzetsherdenkingskruis toegekend.

### De Jeep

Over de Jeep zijn al vele boeken vol geschreven. Ik zal proberen zijn geschiedenis in het kort aan te halen. De American Bantam Car Company had al in 1938 enkele terreinwagens aan het US Army Quartermaster Corps geleverd en ook de Pennsylvania National Guard gebruikte voertuigen van Bantam.

In 1940 kreeg de firma bezoek van enkele officieren die een terreinwagen kwamen testen. Na de rit gingen de officieren en de hoofdtechnicus rond de tafel zitten om de specificaties voor een verkenningsvoertuig uit te werken. Toen het leger vervolgens om offertes vroeg voor een licht verkenningsvoertuig, was Bantam dan ook de eerste die binnen de gestelde termijn kon leveren. De vereisten voor de offerte waren:

- . 2-assig wielvoertuig
- . 585 kilo zwaar
- . laadvermogen 270 kg
- . minimum motorvermogen 40 pk

Willys Overland Motors Inc. dient ook een offerte in. Hoewel zij niet binnen de deadline kunnen leveren is bij hun bod de kostprijs voor een voertuig 250 dollar lager. Na het verstrijken van de officiële termijn levert Willys-Overland toch nog een testvoertuig af. Ook Ford komt nog met een voertuig op de proppen. In maart 1941 worden van elk van de drie versies exemplaren besteld die aan de troepen geleverd zullen worden voor veldtests. In juni 1941 bepaalt de Chieff of Staff dat er een keuze gemaakt moet worden voor een van de drie modellen. Om logistieke redenen dient er één uitvoering te komen, die door alle fabrikanten geproduceerd moet worden. Het nieuwe voertuig krijgt de officiële benaming **'Truck, Command, Reconnaissance, ¼ ton, 4x4, Willys-Overland Model MB and Ford GPW'**.

Beide productiemodellen zijn identiek, m.u.v.

- . de framebalk onder de radiator is bij Willys een buis en bij Ford een U-balk;
- . vroege modellen hadden naast het reservewiel de naam van de fabriek in het plaatwerk gestanst.

Over de herkomst van de naam 'Jeep' bestaan veel verklaringen. De twee meest aangehaalde zijn:

- . het is een verbastering van de letters GP in de naam Ford GPW. Hierbij zou GP staan voor General Purpose. Dit is echter weerlegd. Volgens een handboek van Ford staat de G voor 'Government Unit' en de P voor '80-inch Wheelbase Reconnaissance Car'. De W komt van Willys, aangezien de Willys MA de basis was voor de GP van Ford;
- . hij is genoemd naar 'Jeep', een diertje uit de Popeye cartoons uit 1940, dat tot alles in staat was.

Hoe het ook zij, zeker is dat het een populair voertuig was. Het werd in het kader van de Leen- en Pacht Wet aan alle geallieerden geleverd. In totaal werden er tijdens WO2 zo'n 640.000 van gebouwd.

### Technische gegevens

lengte	: 3,36 meter
breedte	: 1,58 meter
hoogte	: 1,32 meter
gewicht	: 1377 kg
snellheid	: 105 km/uur
waaddiepte	: 0,457 meter
actieradius	: 480 km
motor	: 4 cilinder, 54 bhp, 2199 cc

### Bouwdoos

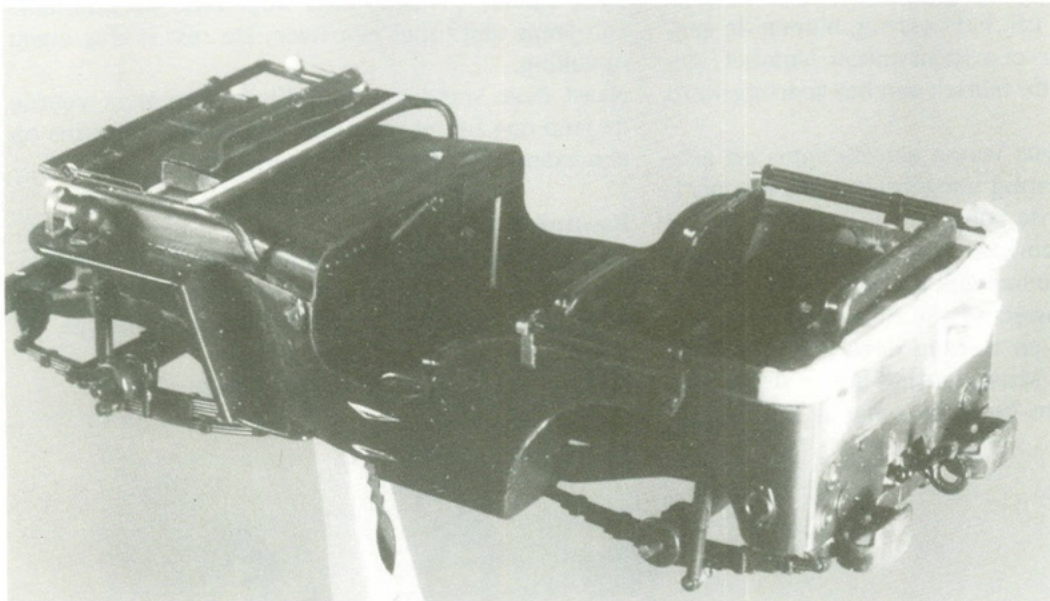
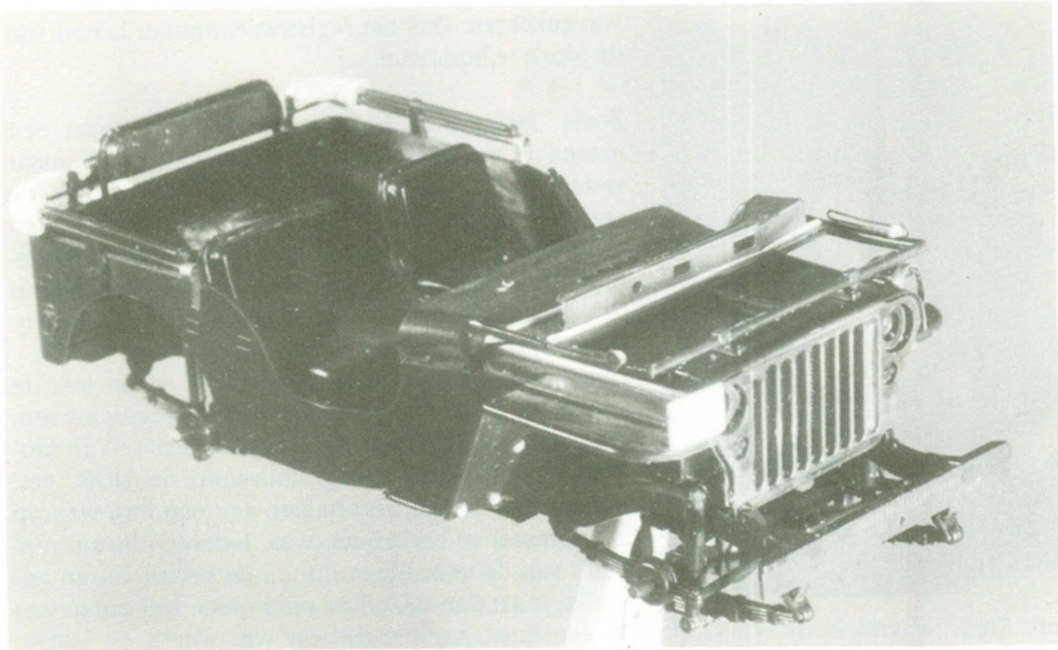
De jeep is als model in vele variaties te krijgen. Tamiya heeft een model met een aanhangwagen. Italeri heeft die ook en daarnaast tevens een commando-uitvoering en een ambulance-uitvoering. Ook de Franse firma Heller heeft een jeep in z'n assortiment.

Voor de bouw van mijn model heb ik doos nr. 314 van Italeri gebruikt. Dit model is iets gedetailleerder en vooral fijner dan dat van Tamiya. Bij de bouw heb ik ook gebruik gemaakt van een etsset van de firma Eduard (nr. 35002). Dit setje kan ik iedereen aanbevelen. Nadat het model voltooid was, kwam Tamiya met de nieuwe versie van de jeep; een vaker voorkomend fenomeen.

Enkele onvolkomenheden in het Italeri model zijn op de conventionele manier met plastic plaat aangepakt. Hieronder volgt een verslag.

De bouwstappen 1 en 2 zijn volgens de instructie afgewerkt.

In bouwstap 3 heb ik de jerrycan en het reservewiel weggelaten. Die komen later terug. De nieuwe jerrycanhouder komt uit een etsset van Accurate Armour (A35). Vervolgens heb ik aan de onderkant in de wielbakken enkele moeren aangebracht. Naast de trekhaak, onderdeel 26, komt aan elke zijde een kabeloog voor de beveiliging van de aanhanger. Verder zijn de uiteinden van de delen 18 en 19 aangepast. In de voorste bumper heb ik, iets rechts van het midden, een gat geboord. Dit was voor de



**Het model met de verschillende aanpassingen.**

zwengel voor de startmotor. Achter de voorstoelen zitten twee uitstulpingen in de vloer. Dit zijn de voetensteunen. Ik heb ze weggesneden en vervangen door echte steunen van koperdraad.

De bouwstappen 4 en 5 worden weer volgens instructie afgewerkt. In bouwstap 6 heb ik het gereedschap weggelaten. Bouwstap 7 gaat weer geheel volgens het bouwplan. In het midden van het dashboard komt een oog. Hieraan werden de pedalen en de pook met een ketting vastgemaakt, zodat de jeep niet geleend kon worden.

De aanhangwagen is niet gebruikt.

#### **De figuren**

De figuren heb ik zelf gemaakt. Als eerste heb ik een torso en een heup gemaakt van bestaande figuurdelen uit de doos 'British Commonwealth Troops' van Dragon. Vervolgens werden van draad armen en

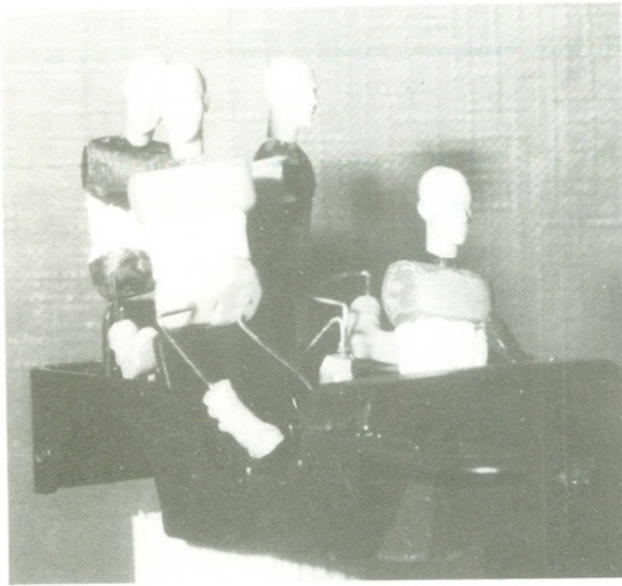
benen gemaakt. Aan de uiteinden hiervan kwamen resp. handen en schoenen uit de onderdelendoos. De hoofden zijn van de Engelse fabrikant Hornet. De baretten werden zelf gemaakt.

De armen en benen zijn van Milliput tweecomponentenputty opgebouwd en vervolgens werd de figuur met Duro putty 'aangekleed'. Alle figuren zijn met olieverf geschilderd.

#### **Kleur en markeringen**

Amerikaanse voertuigen waren uitgevoerd in Olive Drab FS34087. Door het gebruik van verfpasta en de verschillende leveranciers van de jeep waren er in het echt zeker kleurverschillen.

Verreweg de grootste uitdaging van dit project was de markering van de jeep. Een legervoertuig voerde in 1944 een aantal herkenningselementen. Aller-



eerst een Formation Sign, waarmee de eenheid werd aangegeven. Vervolgens een Identification Code, die de plaats van het voertuig binnen de eenheid aangaf. Verder een Registration Number, dat bij het verlaten van de fabriek aan het voertuig werd toegekend.

De eerste twee tekens waren aan de voor- en achterkant van het voertuig aangebracht. Bij een wielvoertuig meestal op de bumper.

De foto's van de voorkant van mijn jeep vertonen geen nummers. Vermoedelijk kreeg de prins bij het betreden van het vasteland van Europa een jeep uit een voertuigenpark en werden deze nummers vervolgens verwijderd. Misschien lag het in de bedoeling deze nog aan te brengen, maar is het er niet

van gekomen. Ook het registratienummer is niet van de foto's te herleiden.

Zoals gezegd, de betreffende jeep was maar een maand in het bezit van de prins en er zijn maar weinig foto's van gemaakt. Na het 'verlies' van de eerste volgden '5845586 (de grijsblauwe) en 'M5662590'. Beide voertuigen werden uitgebreid gefotografeerd tijdens de toer door bevrijd Noord-Oost Nederland en de overwinningssparades en bevrijdingsdefile's.

Om toch achter het nummer van de eerste jeep te komen heb ik diverse bronnen aangeschreven, waaronder Paleis Soestdijk, het Imperial War Museum, het Koninklijk Legermuseum, de NOB, etc. Niemand kon mij echter helpen aan een foto waarop het nummer te herkennen was. Iedereen kwam met foto's van de voertuigen die na de eerste waren gebruikt, maar van deze had men niets. Het enige wat op een foto vaag herkenbaar was waren de laatste twee cijfers: 44. En verder begonnen de nummers van jeeps altijd met een twee. De rest is dus eigen opvulling.

Naast deze standaard identificatienummers voerde de jeep nog het persoonlijke wapen van de prins op een vaantje en een bord met drie sterren.

#### Bronnen

The All American Wonder, part one, Ray Cowdery  
 The Complete WW2 Military Jeep Manual  
 American Military Camouflage and Markings, T. Wise  
 Korps Commandotroepen 1942-1982



Het eindresultaat!

Goed verstopt aan de rand van Enschede bevindt zich een klein luchtvaartmuseum, de **Traditiekamer van de Vliegbasis Twenthe**. Dit museum houdt zich bezig met de geschiedenis van het vliegveld van 1929 tot heden. Het bezit geen voertuigen, maar wel een kleine vliegtuigcollectie, die bestaat uit een Gloster Meteor, een Starfighter en een mockup van een Spitfire.

De oorlogsjaren komen in het museum ruim aan bod. Er zijn veel opgegraven vliegtuigonderdelen te bekijken alsmede persoonlijke uitrustingsstukken van piloten. Vliegvelden moeten ook verdedigd worden en daarom bezit het museum ook een Staghoud toren, een 88 mm Flak (foto 1) en een 6-ponder antitankkanon (foto 2).

In het laatste stadium van de oorlog hebben de Duitsers vanuit Twente V1 en V2 raketten gelanceerd. In het museum staan daarvan dan ook de opgegraven resten tentoongesteld (foto 3). Na de oorlog hebben de Engelsen nog even met de V1 geëxperimenteerd. Een van de lanceerbanen die daarvoor werden gebruikt is door het museum

aangeschaft. Men wil deze lanceerbaan weer opbouwen en er een V1 op plaatsen. De secties van de lanceerbaan zijn behoorlijk verrot en niet geheel compleet (foto 4). Met de restauratie van de secties is een begin gemaakt, maar het zal nog wel even duren voordat de lanceerbaan klaar is.

Met de aanschaf van de lanceerbaan heeft het museum volgens mij een goede slag geslagen. Voor zover ik weet staat er in Duxford (Engeland) een complete lanceerbaan en liggen er in het Musée du Mur de l'Atlantique (Frankrijk) een paar secties. Het zou dus de enige V1 lanceerbaan op het Europese vasteland worden en voor zo'n klein museum mag dit toch wel een topattractie worden genoemd.

**Traditiekamer Vliegbasis Twenthe**  
**Overmaatweg 54**

**Enschede**

**Openingstijden:**

**werkdagen : 13.30 - 16.00 uur**

**zaterdag : 13.30 - 16.00 uur (1 april - 1 oktober)**

**De toegang is gratis, fotograferen is toegestaan.**



**foto 1**



**foto 2**



**foto 3**



**foto 4**

# DE LANCIER MODELBOUW

Herenstraat 74  
2802 KJ GOUDA  
HOLLAND  
Telephone: (31) 182-528185  
Fax: (31) 182-584290

Specialists in military  
models, books and  
figures

**STEELMASTERS NO. 30 IS BINNEN.....f 17,50**

## REVELL

3011 Mercedes-Benz L-701 **\*\*aanbieding\*\***.....f 17,50  
3018 TPz 1 'FUCHS'.....f 34,50  
3036 Spaepz 2 'LUCHS'.....f 39,95

**Military Miniatures in Review deel 16 en 17 zijn binnen (per deel) f 19,50**

## RESICAST

35147 British Airborne Jeep & 10cwt trailer conversie voor Tamiya f 89,50  
35148 British Airborne Jeep RAMC ambulance conversie voor Tamiya f 77,50  
35150 Bailey Bridge (5 secties en eindstukken, lengte 45cm).....f 239,50

## BALUARD TRIENEN

35001 Deutsche Reichsbahn locomotief BR75.....f 297,50  
35023 Seinhuis.....f 149,50  
35024 Deutsche Reichsbahn locomotief BR60 (gepantserd).....f 297,50

## **NIEUW IN HET ASSORTIMENT IS HET MERK ULTRACAST UIT CANADA!**

(Groot assortiment Brits/Canadese figuren, tankbemanningen, hoofdsetjes en Canadese Sherman update setjes).

**VAN CROMWELL MODELS HEBBEN WIJ DE LVT-4 BUFFALO OP VOORRAAD.....f 289,50**

## ICM MODELS

35031 Russische T-28 WO-II medium tank.....f 79,50  
35041 Russische T-35 WO-II zware tank.....f 99,50  
35081 Russische IT-28 bruggenlegger tank.....f 69,50

## **DE CHRONOS VIDEOBANDEN ZIJN WEER OP VOORRAAD!**

(Met o.a. Die Deutschen Panzer serie, de full colour film From Remagen to the Elbe en Die Deutschen Luftwaffe serie. Prijs per deel.....f 45,00

## ON TRACK MODELS

35001 German 10,5cm K18 auf Pz. Sfl IVa 'Dicker Max'.....f 289,50  
35002 German Armoured Bridgelayar (Brückenleger auf Pz. IV).....f 349,50  
35003 German Self propelled Howitzer Pz. Sf IVb 9SdKfz 165/1).....f 289,50  
35005 German Bergepanther G conversie voor Tamiya.....f 189,50

**ALBY PORTE-CHAR BERNARD 15 TONS 1939 TANK TRANSPORTER.....f 269,50**

## OMEGA

35001 'Russische militaire zware vrachtwagen 'URAL' 4320.....f 69,50

## HISTORIC PLASTIC MODELS

35002 PzBefWg. I Ausf. A Command tank.....f 59,95

## SKYBOW MODELS

35001 US M38A1 MD Jeep 'Nekaf', een schitterend plastic model.....f 49,50

**DE TAMIYA DRAGON WAGON ZAL f 299,00 GAAN KOSTEN. MET DE AANGEBODEN 10% KORTING BIJ VOORUITBESTELLING ZAL DE PRIJS f 269,00 BEDRAGEN!**

**\*\*WIJ WENSEN U FIJNE KERSTDAGEN EN EEN GEZOND 1999\*\***