



TWENOT



**TWEEDE
NEDERLANDSE
ORGANISATIE VAN
TANKHOBBYISTEN**

DE TANK

186



Juni 2007

In dit nummer o.a.:

**Het Truschbaum
Museum**

**De nieuwe YPR765A1
van AFV-Club**

De Bailey Glijbrug

Humber Scout Car

**Van FRANZISKA tot
ELEFANT**

**De Rotabuggy
Flying Jeep**

DE TANK

TWEede Nederlandse Organisatie van Tankhobbyisten.

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 of per email: Word 6.0 Digitale foto's: tenminste 300 dpi.

Internet: <http://www.twenot.nl>; e-mail: twenot@twenot.nl; ISSN: 1382-8991

BESTUUR:

Voorzitter

Marc van Etten, 

Vice-voorzitter

Marcel von Hobe, 

Secretaris + speciale activiteiten

Marc Tempels, 

Penningmeester

Kees Blijleven, 

Website

Rob Plas, 

Lid

Jan Willem Stokkers, 

REGIOCOÖRDINATOREN

Noordwest Nederland:

Jan van Veen, 

Noordoost Nederland:

Wim Oldekamp, 



Midden Nederland:

Peter Vierhout, 



Zuidwest Nederland:

Bert Lindeboom, 



Zuidoost Nederland:

Robert Crombeecke,  (na 19.00 uur).



SECRETARIAAT

Marc Tempels

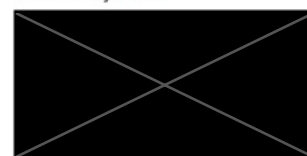


REDACTIE

Jan van Veen



Kees Blijleven



LIDMAATSCHAP per kalenderjaar: t/m 18 jr € 11,50; > 18 jr € 14,-; buitenland € 20,50

Betaling op postbank 3026112 t.n.v. TWENOT, Heiloo (IBAN: NL23 PSTB 0003026112 BIC: PSTBNL21)

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

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

Foto's voorpagina


Foto boven: UR 416 pantserwagens van Keniase VN troepen

Grote foto: een rijtje VBL gepantserde verkenningsvoertuigen van het Franse leger



VERENIGINGSNIEUWS

Namens het bestuur ben ik op zoek naar foto's van ons 30-jarig jubileum in Bunnik vorig jaar. Daarnaast willen wij ook graag foto's hebben van andere bijeenkomsten. Dit om een foto-CD te kunnen samenstellen voor promotie-nale doeleinden. Daarnaast kan deze CD worden vertoond op beurzen waar de TWENOT aanwezig is. Het gaat dus niet alleen om foto's van modellen, maar (vooral) ook om het gebeuren eromheen (handel, overzichtfoto's, Amersfoort, Overloon, Sneek, regiobijeenkomsten, excursies, e.d.).

Als je je vereniging wilt helpen en je foto's wilt delen, wil je ze dan op een CD zetten en deze naar mij toe sturen? Mijn adres is Marcel von Hobe, 

Namens het bestuur alvast bedankt,

Marcel von Hobe

Zoals al op de laatste ledenvergadering (Sneek vorig jaar) is gemeld wil het bestuur twee nieuwe wedstrijd-categorieën toevoegen. De "Naked Class" en de "Publieksprijs". Hiervoor zijn de volgende regels opgesteld:

Publieksprijs:

1. Alle aanwezige leden kunnen één stembiljet afhalen bij de inschrijftafel en één stem uitbrengen op één van de inschrijvingen op de wedstrijdtafel.
2. Het model / diorama / figuur met de meeste stemmen wint de publieksprijs.
3. Bij een gelijk aantal stemmen zullen de aanwezige bestuursleden beslissen.

Naked Class:

1. Er worden alleen modellen toegelaten die onbeschilderd zijn.
2. Beoordeeld wordt op bouwtechnische kwaliteiten.
3. Modellen moeten afgebouwd zijn en alle onderdelen van het model behoren aanwezig te zijn. Voor demonstratiedoeleinden mogen onderdelen afneembaar zijn (b.v. cabine, koepel e.d.).
4. Eventuele toevoegingen zoals bekapping en/of figuren worden meegenomen in de beoordeling. Deze dienen op of in het voertuig te zitten en zijn ook onbeschilderd. Losse figuren (bij het voertuig) en ondergrondjes worden niet beoordeeld.

Het bestuur.

AGENDA

- | | |
|----------------|---|
| 1, 2 + 9 juni | : Landmachtdagen 2007, Prinses Margrietkazerne, Wezep |
| 9 juni | : 2° TWENOT bijeenkomst 2007, Liberty Park, Overloon (onder voorbehoud) |
| 7 juni | : Bouwavond in Zutphen |
| 15+16 juni | : Open Dagen Klu, Volkel |
| 23 juni | : TWENOT/IPMS Regio-Middag NO te Ureterp |
| 23 juni | : Regiomeeting Rotterdam, OorlogsenVerzetsmuseum |
| 12 juli | : Bouwavond in Zutphen |
| 13 t/m 15 juli | : Nationale Vlootdagen, Den Helder |
| 18 t/m 22 juli | : War & Peace Show, Beltring (UK) |
| 18+19 augustus | : Wings and Wheels, Ussel (B) |
| 25 augustus | : TWENOT/IPMS Regio-Middag NO te Ureterp |
| 9 september | : KMK Scale World 2007, Mol (B) |
| 6 oktober | : TWENOT/IPMS Regio-Middag NO te Ureterp |
| 13 oktober | : 3° TWENOT bijeenkomst, Amersfoort (onder voorbehoud) |
| 27 oktober | : Regiobijeenkomst regio Zuidwest, OorlogsenVerzetsmuseum, Rotterdam |
| 24 november | : Euro Scale Modelling/IPMS 35 jaar, Business Center, Nieuwegein |
| 1 december | : TWENOT/IPMS Regio-Middag NO te Ureterp |



De tweede ledenbijeenkomst van dit jaar vindt plaats op **9 juni a.s. in het Nationaal Oorlogs- en Verzetsmuseum Liberty Park in Overloon**. TWENOT leden hebben gratis toegang, mits ze hun lidmaatschapskaart kunnen laten zien. Alle anderen betalen de normale toegangsprijs. Voor wat betreft de bijeenkomst: de gebruikelijke gang van zaken. Veel modellen, veel bekenden tegenkomen, veel bijpraten, veel bekijken en wellicht ook weer veel geld uitgeven want er zal ongetwijfeld weer veel handel zijn. Vanaf een uur of tien is alles op orde en is iedereen welkom.

Ondanks al het moois dat in het museum is te zien nemen onze modellen en diorama's op deze bijeenkomst een belangrijke plaats in. In het TWENOT Fotoalbum op de website staan voortdurend foto's van de mooiste modellen die je je maar kunt voorstellen. Het aller mooiste is natuurlijk om deze modellen in het echt te zien. Hierbij dus een oproep aan alle bouwers om hun resultaten mee te nemen en te laten zien!!

Het jureren van de modellen in de wedstrijd gebeurt weer door de vaste jury.

Tot 9 juni a.s. in Overloon!

REGIONIEUWS

Regio Zuidwest

Regiomeeting Rotterdam

"In navolging van de geslaagde regioday in Rotterdam van afgelopen januari 2006, onder leiding van Bert Lindeboom, is het idee ontstaan om een regiomiddag te organiseren. De bedoeling is, wanneer er voldoende animo voor bestaat, meerdere regiomiddagen per jaar te houden".

Dit was de tekst voor de eerste Regiomiddag te Rotterdam in mei 2006. Nu, na een jaar waarin een aantal regiomeetings heeft plaatsgevonden, kan je wel stellen dat het een groot succes is. Iedere meeting trok meer deelnemers, die ieder bijdragen aan de gezelligheid! Uiteraard hebben we de beschikking over een toplocatie, te weten het OorlogsenVerzetsmuseum te Rotterdam, dat ons telkens weer in de gelegenheid stelt dergelijke meetings te houden.

Onze dank gaat dan ook uit naar de directie van het museum en zeker naar onze gastheer en -vrouw, Ed en Astrid Visser, die er voor zorgen dat we niets te kort komen.

Heb je interesse om eens een regiomeeting te bezoeken, schroom dan niet en kom de eerstvolgende keer langs. Dat is dan op **zaterdag 23 juni 2007**, van 12.00 tot 16.00 uur in het

OorlogsenVerzetsmuseum, Veerlaan 82-92 te Rotterdam. Voor informatie of heb je interesse, neem dan contact met mij op of mail mij even. Tot **zaterdag 23 juni 2007!**

Johan Bijl

Tel.: [REDACTED]
(na 15.00).

Noteer alvast in je agenda: Op **27 oktober a.s.** organiseert Regio Zuidwest een bijeenkomst in samenwerking met enkele andere verenigingen (IPMS Zuid-Holland, een of enkele re-enactmentgroepen en natuurlijk het OorlogsenVerzetsmuseum). Details volgen in de volgende TANK.

Bert Lindeboom

Regio Midden

In Zutphen wordt op 7 juni en 12 juli a.s. een bouwavond



Modeltoons by Duane J. Pfister



georganiseerd. De avond duurt van 19.30 tot 22.00 à 22.30 uur en het adres is: "Het Deventerwegkwartier", Leeuweriklaan 19, 7203 JD Zutphen

Voor verdere informatie kan er gebeld worden naar [X] (Richard Polderman) of [X] (Bas Hermsen)

Het Truschbaum Museum

Ad Smulders

In het najaar heb ik het minder bekende "Truschbaum Museum" bezocht, wat is gesitueerd in het Camp/Lager Elsenborn, route N 647 x N 669; in het noordoosten en Duitstalige deel van België, het gebied dat beter bekend is onder de naam: "Hoge Venen".



Op de rotonde van genoemde wegen staat, tussen het struweel, een **M108 Self Propelled Houwitser 105 mm** opgesteld (←) die met de loop naar het kamp wijst. Omdat het museum in de kazerne is ondergebracht is aanmelden bij de wacht verplicht. Je wordt na inlevering van een identiteitsbewijs geregistreerd en krijgt een bezoekerspas. Dan wordt keurig de parkeerplaats gewezen en de dienstdoende militair ingelicht die je al bij de voordeur staat op te wachten, nadat je via een houten brug, geflankeerd door Amerikaanse 105 mm houwitser en een Duits PanzerAbwehrKanone 40-75 mm bent gepasseerd. De inkom is gratis.

Binnen valt meteen de degelijke netheid op. Alles is keurig geordend en onderhouden. De collectie verhaalt in grote lijnen het ontstaan en de geschiedenis van ruim 100 jaar militair terrein, inclusief de "nationale" wisselingen en bestemmingen. Verschillende stukken zijn in kunstig gemaakte diorama's opgesteld, waarbij de deskundige uitleg van de begeleider voor de nodige ambiance zorgt. Vrij vooraan staat een prachtig onderhouden kanon de aandacht te trekken: een origineel Belgisch stuk "**GPIII 75 mm**", fabrikaat Liège, wat zowel in W.O. 1 als W.O. 2 is gebruikt (→). Daarna volgen nog tal van originele wapens, veelal in een suggestief diorama.



Voor mij een nog niet eerder gezien item was het onbemand, radiografisch bestuurbare vliegtuigje voor verkenningsvluchten, waarvan een inmiddels verouderd exemplaar als zeer opvallende blikvanger voor de poort staat opgesteld.

De rondleiding, die minimaal een uur duurt, voert langs datgene wat deze militaire tak globaal in 100 jaar heeft ontwikkeld, van een simpel kanon tot geavanceerde artillerie. Spijtig is wel dat het meer moderne materieel niet toegankelijk is voor bezoekers. Ondanks het feit dat dit militaire terrein in het Duitstalige België is gelegen zijn er voor bezoekers weinig taalproblemen, om het even of u Vlaams, Frans of Duits spreekt, er is altijd wel een militair die u te woord kan staan.

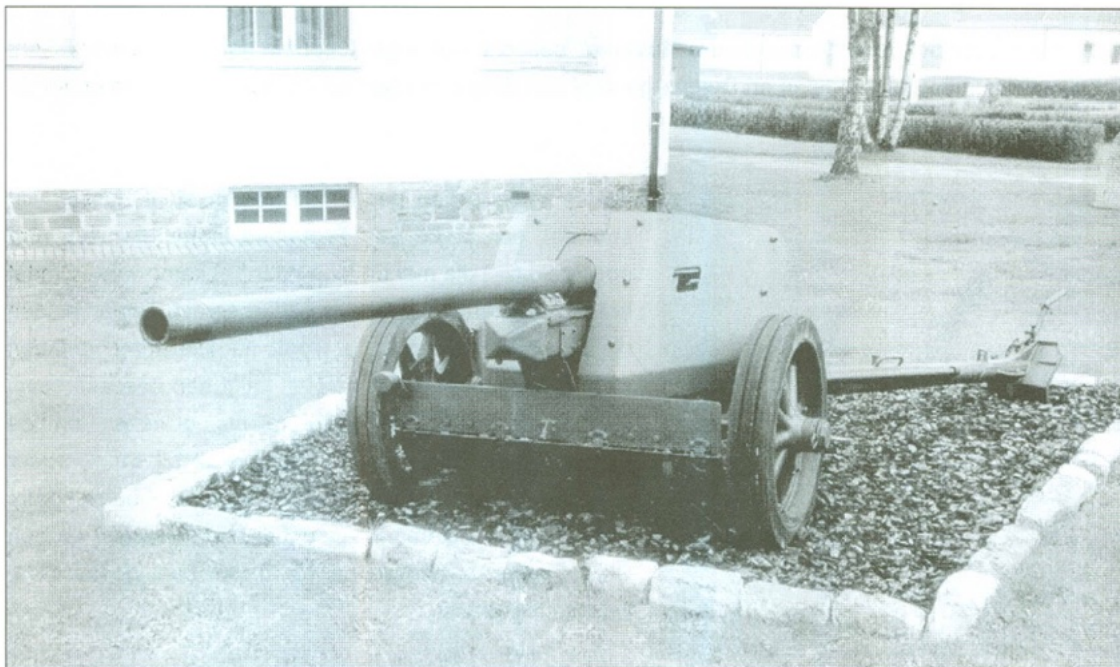


„Truschbaum Museum“ Camp ELSENBORN Lager / Lagerstrasse / 4750 Elsenborn.

☎ 00.32.80.44.21.05 / www.camp-elsenborn.be /

Geopend: Maandag tot donderdag van 09:00 - 12:00 en van 13:00 - 16:00 uur.

Vrijdag van 09:00 - 12:00 uur. / Weekends en algemene vrije dagen gesloten.



PaK 40

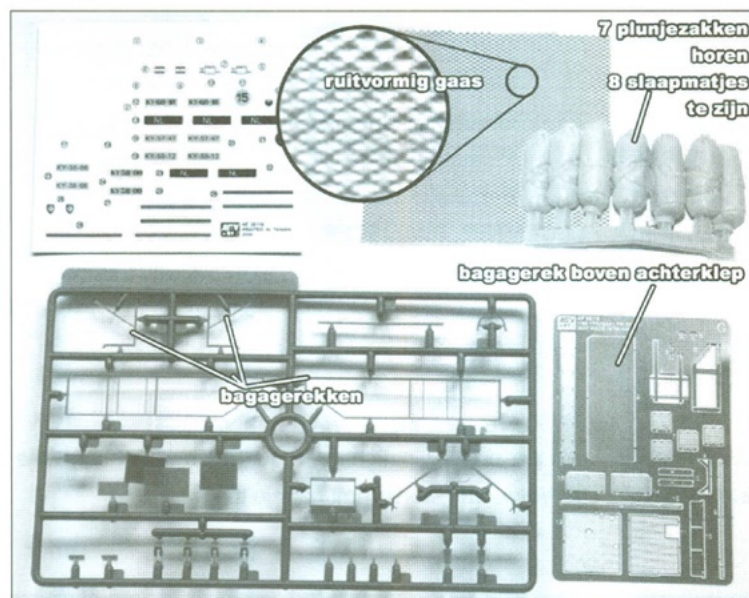


UAV

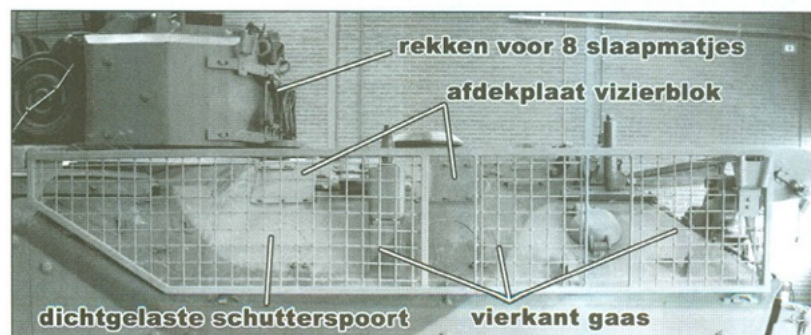
Op Intermodellbau kwam ik de eerste tegen. Inmiddels zal hij dus wel overal te koop zijn. De nieuwe bouwdoos van AFV-Club: de YPR-765A1. Allereerst maar even vermelden dat de A1 toevoeging onbekend is in het Nederlandse leger. De juiste benaming is YPR765 modificatie 2000 (het jaar van de 'upgrade'). Een paar jaar geleden kwam het Tsjechische merk Extratech met een conversieset om van de twee reeds bestaande YPR-kits deze 2000-versie te maken. AFV-Club heeft er slim aan gedaan om de kits aan te passen en direct met de 2000-modificatie te komen. Grappig is daarbij dat ze de kit geen S(pecial) nummer hebben gegeven, maar dat het, voor hen, een "volwaardige" kit is. Wat is er nu anders, goed of fout, aan de kit?



Bij opening van de doos zien we grotendeels dezelfde sprues als in de eerdere YPR-versies. Toegevoegd is een extra sprue met de nieuwe onderdelen (zie foto). Hierop onder meer de bagagerekken bovenop en de "bakken" achter aan het voertuig, en het valt op dat het zeer delicate onderdelen zijn. Daarnaast is er een etchdeel toegevoegd met de volgende onderdelen: bagagerek boven de achterklep, montageplaat voor op de bumper, afdekplaten voor de vizierblokken en de etchdelen die ook al in de vorige kits aanwezig waren. Ook hebben ze de rubberen Diehl-tracks toegevoegd die al eerder los verkrijgbaar waren, een decalvel, gaas voor de bagagerekken en een resin onderdeel (= first edition special part?). Deze laatste is een set plunjezakken voor aan de koepel.



Klinkt allemaal erg goed, MAAR.... Er zijn ook fouten! De grootste is het genoemde gaas. Dit heeft een ruitvorm, maar op de echte voertuigen is vierkant gaas gebruikt. Echt onbegrijpelijk van AFV, want op alle foto's (ook in de bouwbeschrijving) is dit vierkante gaas te zien. Ook mijn naslagwerk geeft geen enkele versie met de ruitvorm.



Het resin onderdeel is leuk, maar de rekken aan de koepel (zie foto op de volgende pagina) waren bedoeld voor slaapmatjes. Volgens mij zijn de 7 plunjezakken (?) iets te groot om in deze rekken vervoerd te worden. En bovendien, plunjezakken worden al jaren niet meer gebruikt. Daarnaast zitten deze matjes-rekken, waarvan er 8 zouden

moeten zijn, er niet bij. Dus als je het resindeel niet wilt gebruiken, zit je met een kale koepel!

Ook mist de afdekplaat over de bagagerekken. Deze beschermt de spullen in de grote bagagerekken tijdens draaien van de koepel. Ten slotte horen de twee voorste schietgaten (op achterdek) dichtgelast te zijn.

Al met al is de conclusie een beetje gemixt. Blij dat de kit er is, maar toch jammer dat er nog zoveel aan mankeert. Dat het verkeerde gaas is toegevoegd vind ik echt onbegrijpelijk. Misschien dat ze dit in latere productieseries nog aanpassen, maar ik betwijfel het.

Er is dus nog heel wat te doen om er een correcte YPR765-2000 van te maken!



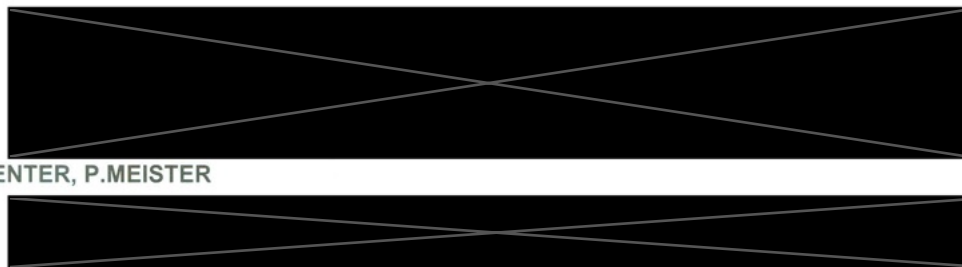
Marcel von Hobe.

NIEUWE LEDEN

Naam	Adres	Woonplaats	Telefoon	E-mail
------	-------	------------	----------	--------

J. BERKVENS
M. BOOY
J. BUURSTRA
P. van der KLINK

PLASTIKMODELLCENTER, P.MEISTER



Welkom bij TWENOT!

NB: Ledenlijsten zijn per email verkrijgbaar. Stuur een mailtje naar Kees Blijleven, [redacted] email: [redacted] en hij komt naar je toe.

Dioramaworld producten zijn verkrijgbaar via:

- DE LANCJER MODELBOUW - GOUDA
- DE WAPSTAD - RIJSWIJK ZH
- DINNISSEN MODELBOUW - OVERLOON
- KUIJPER'S HOBBYHUIS - UTRECHT
- MOL www.PLASTICMODELBOUW.NL
- PEPERKAMP MODELBOUW - EDE
- RENE MUILWIJK MODELBOUW - GORINCHEM
- TOEMEN MODELBOUW - DEN BOSCH

en in België via www.MINITAIR.BE

WWW.DIORAMAWORLD.NL

DIORAMAWORLD
LIFE-LIKE RESIN MINIATURES

FOTO : DW DIORAMABASE 005 - CHURCH COURTYARD COMING SOON ...!



De eerste DINGO 2's voor het Belgische leger



Sinds korte tijd beschikt het Belgische leger over de eerste 20 van de 220 bestelde Dingo 2 gepantserde personeelvoertuigen. Acht stuks hiervan doen inmiddels dienst bij het Belgische detachement dat deel uitmaakt van de VN vredesmacht in Libanon en vier bij de Belgische ISAF troepen in Kaboel, Afghanistan.

De Belgische Dingo's worden in een centrale "pool" beheerd en op tijdelijke basis toebedeeld aan legeronderdelen die er vanwege een bepaalde opdracht behoefte aan hebben. Dit centrale beheer is een geheel nieuw concept binnen het Belgische leger. Het wordt voor het eerst toegepast met de Dingo 2 en vervolgens ook met de Piranha, die vanaf september 2007 zal instromen.

Bron: RAIDS, mei 2007



Kenmerken van de Dingo 2: aantal inzittenden: 8, incl. uitrustingsstukken; bescherming: tegen 7,62 mm munitie, granaatscherven, molotovcocktails, AT mijnen (8 kg TNT); bewapening: een van binnenuit bediende 7,62 mm MAG58, 8 rookbuswerpers; actieradius: 1500 km.

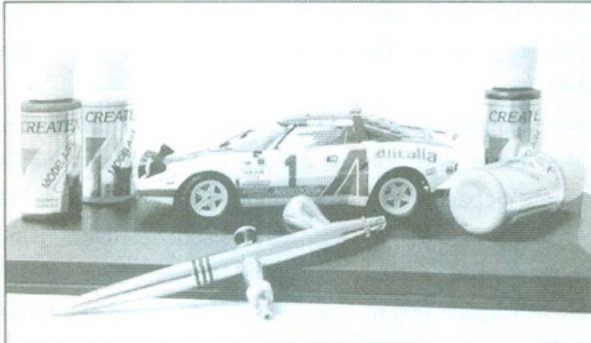


AIRBRUSH



SERVICES ALMERE

Wij leveren alle airbrushmaterialen voor o.a.: Grafische toepassingen, modelbouw, nail-art, airbrush-tattoo's, face-make up, body-art en vele andere creatieve mogelijkheden. Zowel voor de beginnende- en gevorderde amateur als voor de veeleisende professional.



Alle airbrushmaterialen zijn op voorraad in onze winkel. U kunt ook eenvoudig via onze online-shop bestellen. Tevens vindt u ons op diverse grote modelbouwbeurzen in Nederland en België. Kijk op www.airbrush-services-almere.nl voor onze shop en de beursagenda.

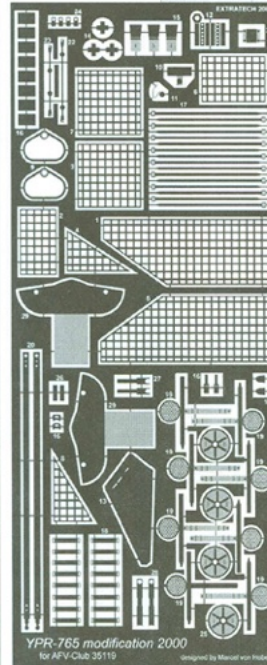
Airbrush Services Almere
Operetteweg 26
1323 VA Almere

telefoon/fax 036-5331531
info@airbrush-services-almere.nl
www.airbrush-services-almere.nl

Dé airbrush specialist in Nederland.

NIEUW VAN EXTRA TECH

DE super-detailset
voor de nieuwe:
YPR 765A1 PRI
van:
AFV-Club
(1:35 - AF 35119)



verkrijgbaar vanaf
midden juni



De Belgische DINGO-2



Het nieuwe Koreaanse KAFV (Korean Armored Fighting Vehicle)

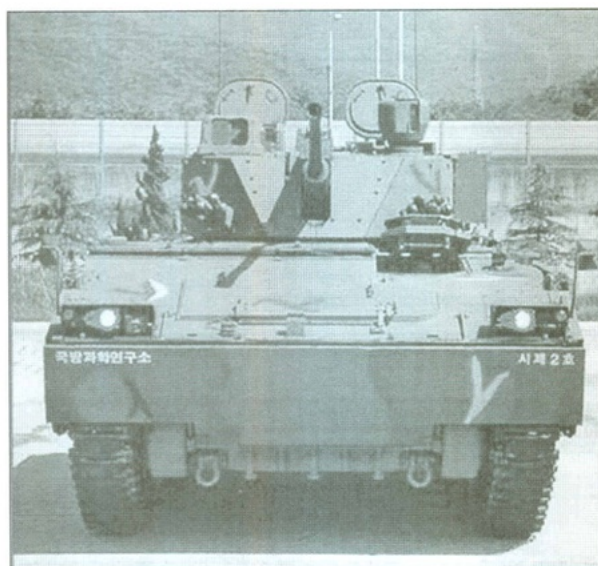


Met haar nieuwe K2 gevechtstank trad Zuid-Korea toe tot de groep landen die moderne gevechtsvoertuigen kunnen ontwikkelen. Het was dus te verwachten dat het bedrijf Doosan, de ontwerper van deze tank, eveneens een nieuwe generatie infanteriegevechtsvoertuig zou ontwikkelen, om daarmee de Koreaanse inventaris compleet te maken.

Het voertuig, aangeduid als de KAFV (Korean Armored Fighting Vehicle) volgt in grote lijnen het bekende concept van infanteriegevechtsvoertuigen in de gewichtsklasse 25 tot 30 ton, zoals de Bradley, de Warrior en de CV90. Het biedt ruimte aan 12 inzittenden, te weten de vaste bemanningsleden commandant, schutter en bestuurder plus een gevechtsgroep van negen infanteristen. De commandant en de schutter zitten in de geschutstoren, die bewapend is met een automatisch 40 mm kanon en een coaxiaal 7,62 mm machinegeweer. Buiten, aan de linker zijkant van de toren is een lanceerinrichting voor antitank raketten geplaatst, op dezelfde manier als de TOW installatie bij de Bradley. Twee sets van vijf rookbuswerpers completeren de bewapening.

Het 40 mm kanon heeft een maximum elevatie van 45°, wat een beperkte luchtdoel capaciteit oplevert, maar ook goed van pas kan komen bij gevechten in stedelijke en bergachtige gebieden. De kanon is zowel horizontaal als verticaal gestabiliseerd, zodat er met een behoorlijke trefkans rijdend op bewegende doelen kan worden gevraagd. Twee gestabiliseerde richtkijkers, een vast op het

dak gemonteerd voor de schutter en een draaibare voor de commandant, maken het mogelijk volgens de hunter-killer methode doelen rondom het voertuig te selecteren en onder vuur te nemen. Deze kijkers zijn warmtegevoelige teneinde onder alle omstandigheden te kunnen waarnemen.



De KAFV biedt volgens de fabrikant in het frontale vlak bescherming tegen 30 mm projectielen en aan de zijkanten tegen 14,5 mm munitie. Het gewicht bedraagt bij dit beschermingsniveau 26 ton. De pantsering bestaat uit de aluminium romp waarop metalen en keramische pantserplaten zijn aangebracht.





Foto's van de KAFV tonen de aanwezigheid van elektronische beschermingsapparatuur op de toren. Voorts heeft

het voertuig NBC bescherming en een geavanceerd brandblussysteem.

Verdere gegevens:

Gevechtsgewicht:	26 ton
Motorvermogen:	730 pk
Snelheid:	70 km/uur
Actieradius:	450 km
Klimvermogen:	60 %
Zijdelingse hoek:	30 %

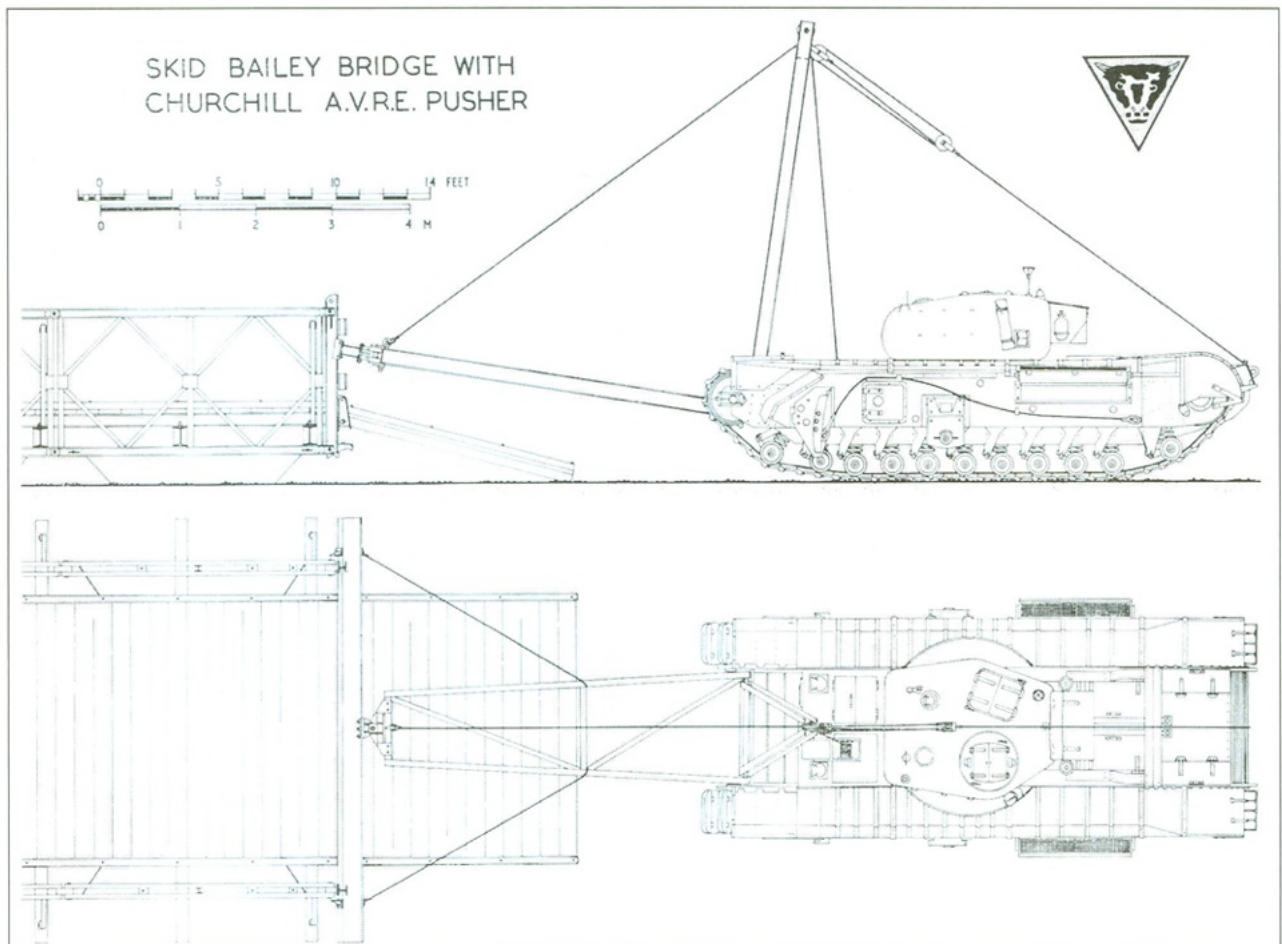
Bron: RAIDS, november 2006

THE "FUNNIES": DE BAILEY GLIJBRUG

Naarmate de veldtocht in N.W. Europa vorderde werd het duidelijk dat er, wilde men de snelheid erin houden, midelen moesten komen waarmee grote bomkraters in wegen waarlangs de troepen optrokken, snel overbrugd konden worden zonder dat de pontonniers aan vijandelijk vuur werden blootgesteld. De 79ste Pantserdivisie nam de taak op zich hier iets voor te ontwikkelen en het resul-

taat was de **Bailey Glijbrug (Skid Bailey Bridge)**.

Het gebruikte materiaal bestond uit normale bailey-brugeenheden, rijdepanelen en dwarsbalken, waarbij onder elke eenheid een soort glijplank was aangebracht. De lengte van de brug kon worden aangepast aan de breedte van de krater die moest worden overbrugd. Aan



de voorkant werd meestal een schuin oplopende constructie gemonteerd, waardoor de brug wat gemakkelijker op de juiste plaats geduwd kon worden. De brug werd zo lang gemaakt dat hij de krater helemaal overbrugde voordat hij door de zwaartekracht op zijn plaats viel.

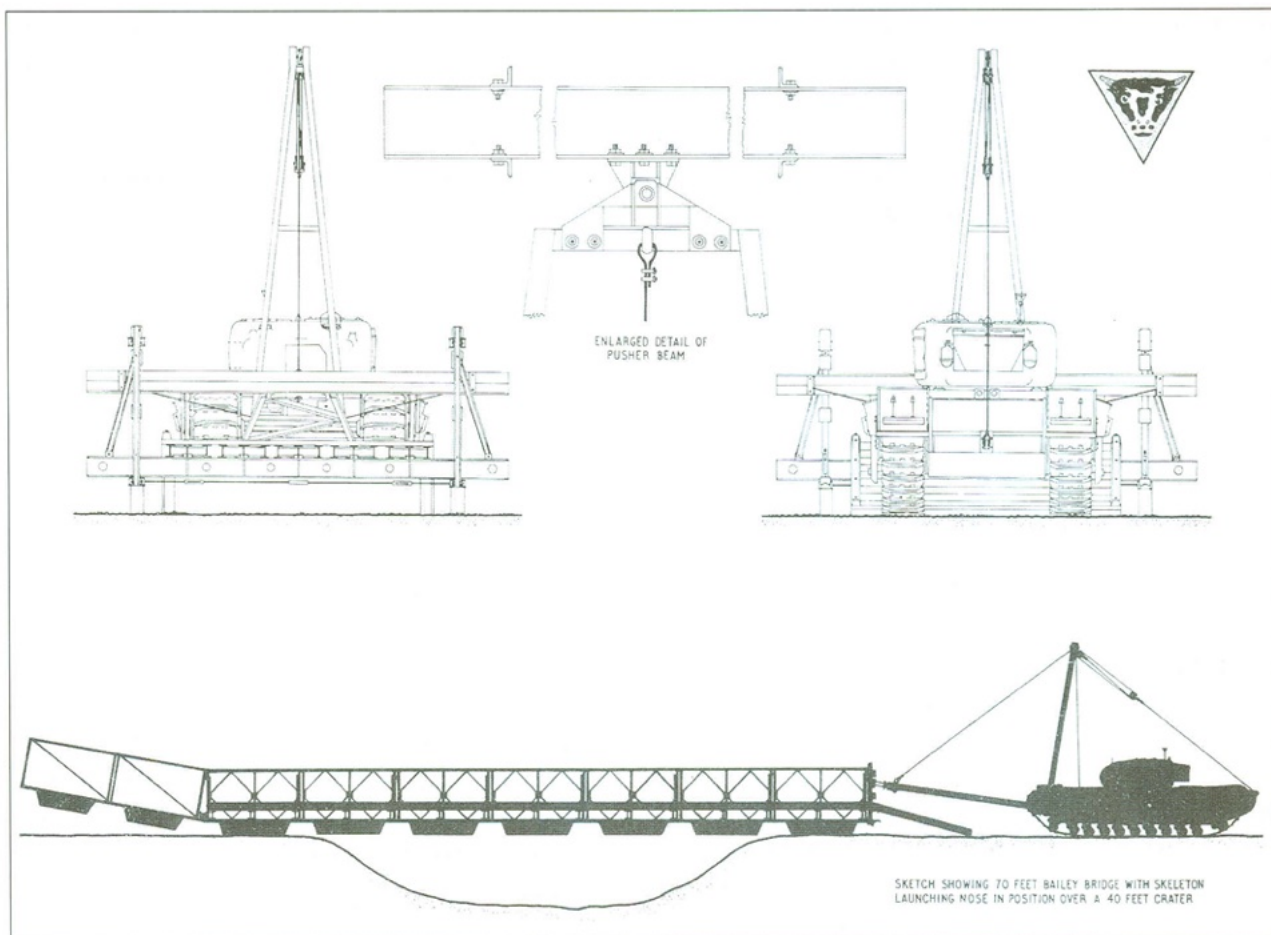
De bruggen werden door pontoniers van de Royal Engineers in elkaar gezet op een plek waar ze beschermd waren tegen vijandelijk vuur en zodra hij klaar was, werd hij door een speciaal aangepaste Churchill A.V.R.E. op zijn plaats geduwd. Men gebruikte hiervoor meestal Mk.IV A.V.R.E.'s zonder Petard mortier, maar met een horizontale en verticale giek, die waren gemonteerd op een as die dwars over de neus van de A.V.R.E. was aangebracht. Op de plaats van de hulpchauffeur was een lier gemonteerd waarmee men, met behulp van een paar katrollen, de hoogte van de horizontale giek kon regelen. Aan deze giek werd een duwbalk bevestigd, gemaakt van twee brugramen. Aan de achterste bruggeenheid waren stalen balken gelast waar de brugramen precies tussen pasten, zodat ze niet konden wegglijden wanneer de brug over hobbelig terrein werd geduwd. De oprit was meestal

van te voren al gemonteerd, zodat de brug, nadat hij op zijn plaats was geduwd, onmiddellijk kon worden gebruikt. De eerste keer dat een Bailey glijbrug werd gebruikt was eind januari 1945, toen het 16e Aanvalsdetachment Royal Engineers er een plaatste over een bomkrater in de weg naar Heinsberg. Daarna zijn ze nog een aantal malen met succes gebruikt, voor het laatst op 24 april 1945 door het 222e Aanvalsdetachment, ter ondersteuning van de opmars van de 3e Infanteriedivisie naar Bremen. Er werd toen een obstakel overbrugd in de weg bij het plaatsje Brinkum. Bij deze gelegenheid verleende het detachement eveneens ondersteuning met hun A.V.R.E.'s, waarmee wegversperringen werden opgeruimd en takkenbossen werden geplaatst.

Behalve van glijbruggen werd ook in beperkte mate gebruik gemaakt van baileybruggen welke op rupsonderstellen waren geplaatst en werden geduwd door aangepaste A.V.R.E.'s.

Bron: The Funnies, Geoffrey W. Futter

Tekeningen: Geoffrey W. Futter





In het begin van WO2 was het standaard gepantserde verkenningvoertuig van het Britse leger de door BSA (Daimler) ontworpen Car, Scout, Mk.I, ook bekend als de Daimler Dingo. Hij werd achtereenvolgens in verschillende types gebouwd, maar de productie bleef voortdurend achter bij de behoefte. Er werd dus aanvullende productiecapaciteit ingeschakeld in de vorm van twee fabrieken, te weten Ford Canada, dat op basis van een eigen onderstel plus aandrijving een iets grotere copie van de Daimler Dingo bouwde, en de Humber fabriek in Coventry, onderdeel van de Rootes Group.

Humber presenteerde een afwijkend ontwerp. Evenals bij de andere twee voertuigen zat de motor achterin, maar dat was dan ook de enige overeenkomst. De Car, Scout, Humber Mk.I had een langere wielbasis (91 inch tegenover 78 inch), een grotere romp, een vast dak met twee schuifluiken en een affuit met afstandbediening voor twee bren mitrailleurs. De mechanische componenten waren dezelfde als die van de reeks 4x4 Humber militaire voertuigen die al in productie waren. Omdat de Car, Scout, Mk.I van Daimler niet langer de enige *scout car* was, werd deze omgedoopt tot Car, Scout, Daimler Mk.I (en IA, IB, II, etc.). De Canadese Fords werden aangeduid als Car, Scout, Ford I, Lynx I (etc.).

Ontwikkeling en aanpassingen

Het prototype van de Humber scout car, met WD registratie F195100, werd begin 1942 afgeleverd en in beproeving genomen. Met slechts enkele kleine wijzigingen werd vervolgens in juli 1942 de eerste opdracht gegeven voor 4.000 voertuigen (genummerd F195100 tot F199100). Tijdens de productie, waarmee begin 1943

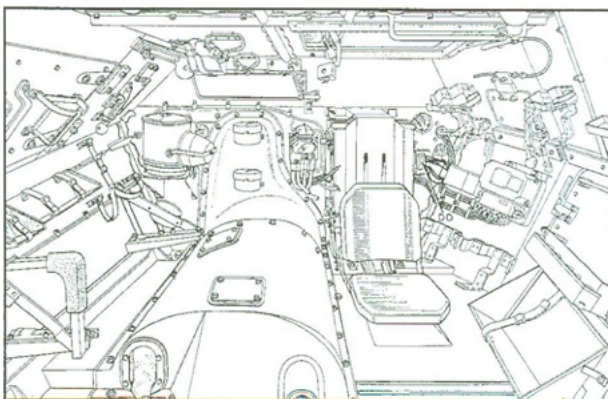
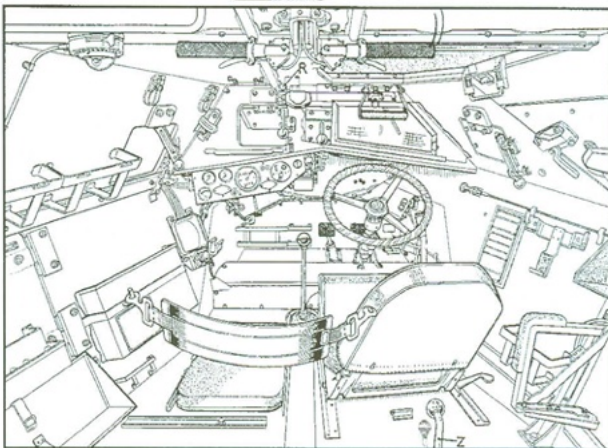
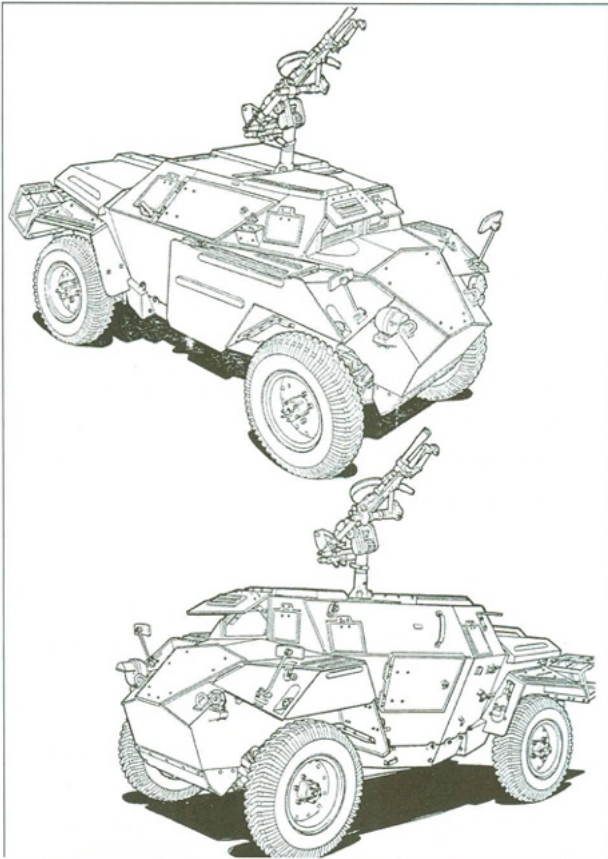
werd begonnen, werden regelmatig kleine verbeteringen aangebracht. De belangrijkste hiervan waren vanaf nummer:

- F195126: het weglaten van de waarnemingsluikje links in de achterwand;
- F195201: nieuwe in hoogte instelbare schokbrekers voor de voorwielen;
- F195243: verbeterde koplamp- en claxonsteunen;
- F196301: verbeterde stuuroverbrenging;
- F196438: zwaardere achterveren;
- F196500: verbeterde versnellingsbak;
- F196801: diverse verbeteringen aan de motor en de versnellingsbak, die, hoewel niet zichtbaar aan de buitenkant, toch zodanig waren dat de typeaanduiding vanaf dit nummer Mk.II werd. Mk.II voertuigen zijn te herkennen aan de welving in de romp boven het stuurwiel;
- F197601: een ander stuurwiel;
- F197701: een ander waterreservoir.

Er waren ook kleine verschillen tussen voertuigen van verschillende series, zoals andere koplampen of banden.



Tegen het einde van de oorlog werden er soms ook ingrijpende veldaanpassingen uitgevoerd zoals een open bovenkant en het vervangen van de opbergbakken links en rechts vóór door gewone platte spatborden.



De Humber Scout Car had een geheel gelaste gepantserde romp met een maximale dikte van 14 mm. Deze was geplaatst op een stalen ladderchassis. Hij had geen toren, maar een vast gepantserd dak met daarin twee schuifluiken, een voor de bestuurder en schuin daarachter een voor de commandant. Tussen de luiken was een affuit voor twee bren mitrailleurs geplaatst, die onder pantser konden worden bediend. Rechts in de frontplaat zat een groot luik voor de bestuurder, met links daarnaast een kleiner luik voor de commandant. In de zijwanden zaten ook kleine luikjes. Het luikje links in de achterwand werd al bij het 25^{ste} voertuig weggelaten.

De romp van de Humber was groter dan die van de Dingo en bood plaats aan twee tot drie bemanningsleden. Het was geen mooi voertuig. De grote voorspatborden tevens opbergbakken gaven hem nogal een "doe-het-zelf" uiterlijk en ook de achterkant zag er rommelig uit. Omdat de ruimte in de romp natuurlijk toch beperkt was, hadden de bemanningsleden al hun uitrustingsstukken achterop of aan de zijkanten gebonden, wat ook geen fraai gezicht was. In de ruimte tussen het rechter voorspatbord / opbergbak en het rechter achterspatbord werd vaak met behulp van wat plaatstaal een open opbergbak gemaakt. Omdat de Humber scout car standaard "run-flat" banden had, was een reservewiel niet nodig.

Hoewel de affuit geschikt was voor twee bren mitrailleurs, was er in de praktijk vaak maar een geïnstalleerd. Andere vormen van bewapening waren .30 of .50 machinegeweren, maar ook de oude, vertrouwde dubbele Vickers K mitrailleurs kwamen voor.

Gebruikers

Het Britse leger was niet de enige gebruiker. Ook Canadese, Tsjechische en Poolse troepen hadden honderden Humber verkenningsvoertuigen. Nadat het eerste contract in de loop van 1944 was afgewerkt, werd in december van dat jaar nog een opdracht gegeven voor 950 voertuigen (nummers F255311 – F256260), maar het schijnt dat dit contract midden 1945 werd opgezegd toen er zo'n 300 voertuigen waren afgeleverd. Voertuigen van dit contract zijn waarschijnlijk niet meer door het Britse leger gebruikt, maar opgeslagen en na de oorlog aan andere landen geleverd.

Na 1945 had het Britse leger beduidend minder behoefte aan verkenningsvoertuigen en de keuze viel op de Daimler Dingo. Fords Lynx en Humber werden nog wel in het Verre Oosten gebruikt, maar de meeste werden beschikbaar gesteld aan de legers van bevriende landen, zoals België, Denemarken, Frankrijk, Italië, Nederland en Noorwegen. Frankrijk en Nederland gebruikten hun Humber vooral in het Verre Oosten. België heeft ze waar-



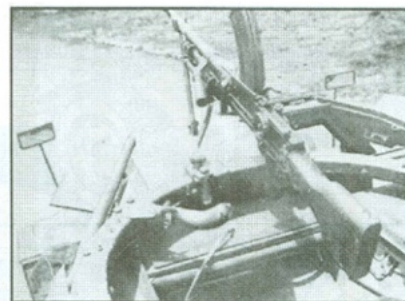
schijnlijk het langst gebruikt. De gendarmerie had er in 1958 nog zo'n 70 in gebruik.

Technische gegevens:

lengte	: 3,83 m
breedte	: 1,89 m
hoogte	: 2,10 m
gewicht	: 3,9 ton
pantsering	: 14 mm maximaal
motor	: 6 cilinder Humber 26.88 HP
snelheid	: 100 km/uur
actieradius	: 320 km
radio	: No.19
bemannig	: 2 à 3 man

Humbers in de KL

De Humbers Mk.I en II werden in grote getale door de KL in dienst genomen. Waarschijnlijk waren er in de dumps meer dan 300 aanwezig, waarvan mogelijk zo'n 60 daarvan Humbers Mk.I. Daarnaast werden in 1946 nog eens 66 Humbers Mk.II aangekocht van de Canadese regering.



Een Humber scout car in Nederlands-Indië. Hij is uitgerust met een ringaffuit voor een Bren mitrailleur. Waarschijnlijk een unieke en eenmalige aanpassing (foto Wheels & Tracks, Robert Boswijk)

In 1946 werden 30 Humbers Mk.II aan verschillende Nederlandse politiekorpsen verstrekt zodat zij in afwachting van harde bijstand door de KMar of andere legeronderdelen zelf de beschikking hadden over pantservoertuigen. Alleen van de Amsterdamse politie is bekend dat ook daadwerkelijk met deze voertuigen is geoefend (bron: Sander Ruys). De KL heeft de Humbers vooral in Nederlands-Indië gebruikt. Een voorraadlijst van de KL per 17

maart 1951 vermeldt 218 Humber verkenningssauto's, "zeer beroest en onherstelbaar".

In de afgelopen jaren heeft het Cavalieriemuseum twee Humber scoutcars gerestaureerd. Ze zijn te bewonderen in de Landsverkhal.

Modelbouw

Bij Flanders Contest van enkele maanden geleden was in een van de stands de bouwdoos Humber Mk.I van het Tsjechische SKP Model te koop. De illustratie op de doos zag er leuk uit, de prijs was redelijk (€ 20) en dus werd de koop gesloten. Het is een behoorlijk goed model. Zoals bij veel oost-europese fabrikanten is alles wat grof uitgevoerd en laat de detaillering hier en daar wel wat te wensen over. De romp bestaat uit verschillende onderdelen, die behoorlijk goed aan elkaar passen. Wel moeten sommige naden wat worden bijgevuld. Het is handig om eerst de voorspatborden / opbergkasten in elkaar te zetten en deze dan pas tegen de romp te lijmen. De achterspatborden kunnen zonder probleem wat dunner worden gemaakt. Verdere detaillering kan worden gedaan

op basis van behoeften en mogelijkheden.

De doos bevat een etssetje met de jerrycanhouders en de houder voor de brandblusser. Het decalvelletje geeft drie mogelijkheden:

- 2nd Armoured Brigade, Polish, 1st Regiment "Krechowieckich" Lancers, 1945;
- Czechoslovak Independent Armoured Brigade, 3rd Armoured Battalion – Reconnaissance Car, 1945;
- 11th Armoured Division, 2nd HQ Armoured Car Regiment, 1945

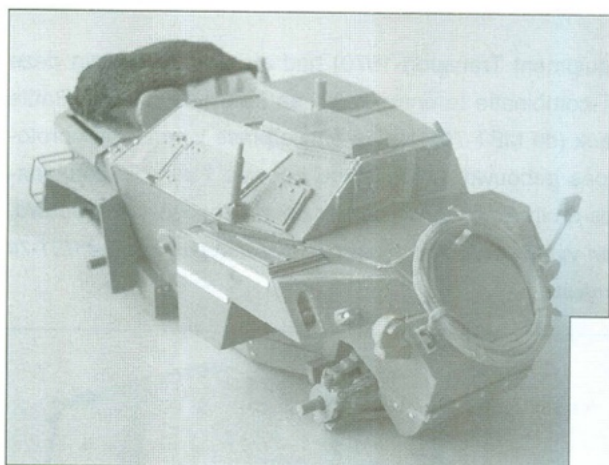


Bronnen:

- The Humber Scout Car, Wheels & Tracks no.45
- Car, Scout, Humber, Classis Military Vehicles, februari 2006



*Humber Scout Car Mk.I
Beltring 2004*



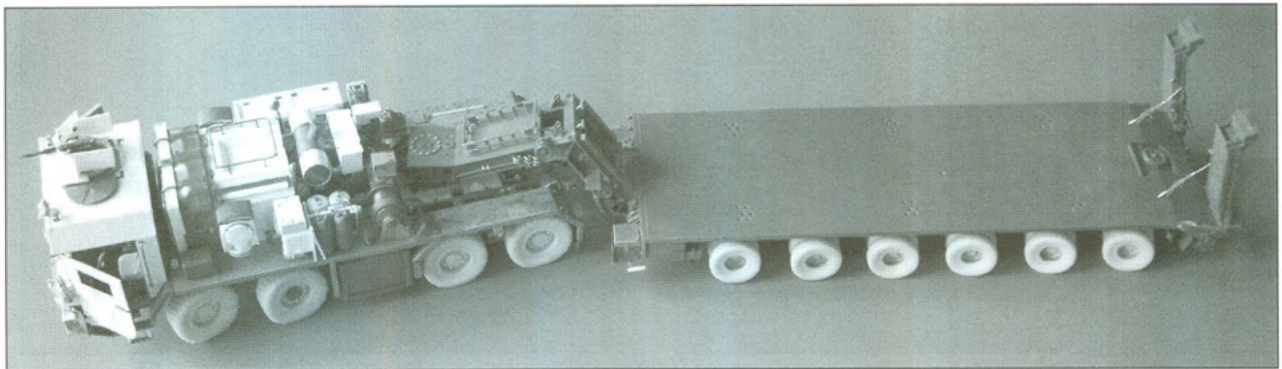
Het SKP model tijdens...

.... en na de bouw. Ik heb de twee Bren's vervangen door Vickers K mitrailleurs, omdat de bijgeleverde Bren affuit veel te grof is.





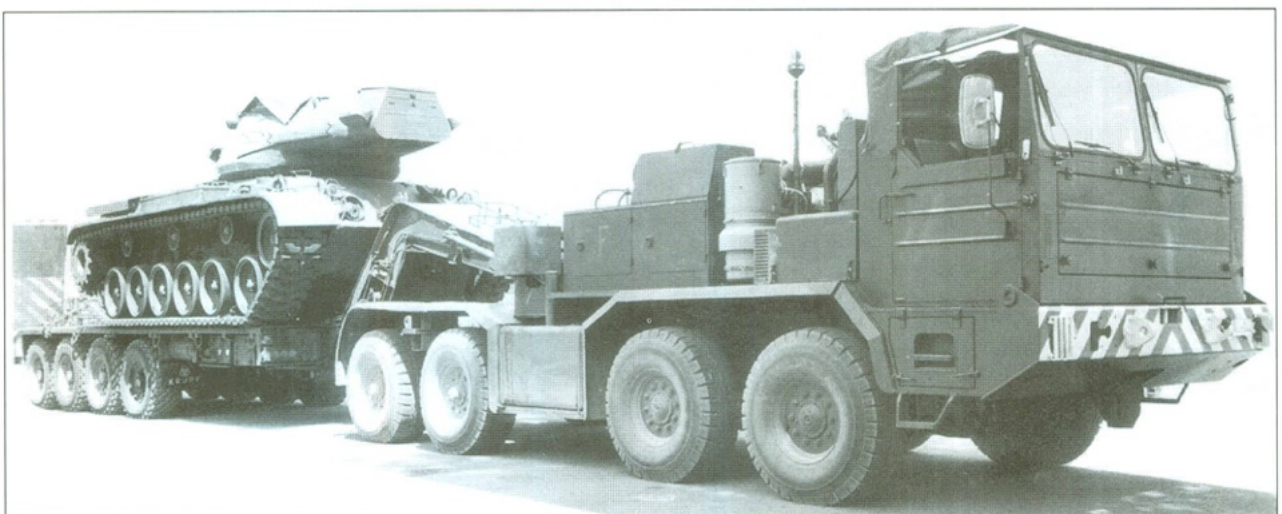
Een aantal jaren geleden raakte ik geïnteresseerd in tanktransporters. Vooral de Amerikaanse versies zijn impo-
sante voertuigen. Ook de modellen van deze voertuigen kunnen immens overkomen (zeker naast bijvoorbeeld
een Kevertje). Het is mijn bedoeling (zoals er zoveel plannen zijn) om de gehele geschiedenis van de Ameri-
kaanse tanktransporters na te bouwen. De lijst ziet er als volgt uit: M26 (+A1) Dragon Wagon, Diamond-T +
Rogers trailer, M123 Mack met M15A2 trailer, de door Ward LaFrance gebouwde M746 en de twee door Oshkosh
gebouwde M911 en M1070. Het grootste probleem hierbij is dat de meeste kits alleen als duurdere resin kits te
verkrijgen zijn. Ik kan overstappen op scratchbuilden, zoals ik al deed met de M123 en de M911, maar dat kost
weer een hoop tijd. Om tussendoor toch af en toe iets af te krijgen bouw ik aan andere modellen. Eén daarvan
was de mooie (toen nieuwe), grote en "goedkope" Faun SLT-56 van Trumpeter. Het woord "tussendoor bou-
wen" kreeg daarbij echter een heel andere dimensie.



De FAUN SLT-50 en SLT-56

Gedurende de jaren 60 bleken de toen gebruikte tank-
transporters (TT) niet te voldoen voor het vervoer van de al
maar zwaarder wordende gevechtstanks. Duitsland en
Amerika (omdat er veel Amerikaanse troepen in Duitsland
verbleven) besloten gezamenlijk een nieuwe TT-
combinatie te ontwikkelen. Dit HET-70 project (Heavy

Equipment Transport-1970) had als doel gelijktijdig deze
TT-combinatie te ontwikkelen en een nieuwe Main Battle
Tank (de MBT-70). Na de ontwerpfase werden tien proto-
types gebouwd. In Duitsland bouwde Faun vijf combina-
ties en in Amerika werden er door Oshkosh vijf gebouwd.
*Een van de door Faun gebouwde prototypes van het HET-70
project.*



Beide landen hadden echter andere eisen en dat betekende, na vele beproevingen, het einde van dit complexe project. Die verschillende eisen bleken ook uit het verdere verloop van de MBT- en TT-ontwikkeling. Amerika ontwikkelde de MBT-70 tot de M1 Abrams en als TT werd een "stop-gap-solution" gekozen in de vorm van de M746 met M747 oplegger. Deze M746 Truck Tractor was, met enkele kleine aanpassingen, overgenomen uit het HET-70 project. De M747 oplegger (door Amerika zelf ontwikkeld) werd later gekoppeld aan de door Oshkosh commercieel ontwikkelde CHET-M911. Duitsland daarentegen ontwikkelde de Leopard 2 en Faun bouwde hun HET-70 prototype om tot SLT-50-2 "Elefant" (SLT = SchwerLast-Transporter).



Een latere versie van de Faun HET-70 (links) naast de eerste versie van de SLT-50-2 Elefant (rechts).

Tussen 1976 en 1979 werden 324 SLT-50 trucks gebouwd en even zoveel opleggers. Deze oplegger was de Sattelanhänger 52t (8x0) en kwam rechtstreeks uit het HET-70 project. De combinatie kon een maximale lading van 52 ton vervoeren, over de weg en door het terrein. De truck heeft twee 17 ton lieren en een Mercedes-Benz motor met een vermogen van 730 pk.

Bij de invoering van de Leopard 2A5 in het Duitse leger werd een moderniseringsproject opgesteld voor de SLT's. De belangrijkste verandering van de truck was de motor. Dit werd een Deutz dieselmotor, die naar verwachting minder onderhoudskosten zou geven. Verder werden alle systemen nagekeken en gemoderniseerd. De naam veranderde in SLT-50-3 "Elefant".

Met MSA gepantserde Elefant met de 52t oplegger in gebruik bij SFOR.



Ook werd een nieuwe trailer ontwikkeld. De Sattelanhänger 56t (12x0) (bovenste foto op de volgende pagina) kan, zoals de naam al aangeeft, 56 ton vervoeren en heeft vier gestuurde assen (de achterste vier van de zes). Deze oplegger wordt alleen gebruikt voor transport over de weg. Inmiddels zijn alle 56t's omgebouwd naar 59t, waarbij uiterlijk niets veranderd is.

De Trumpeter kit bevat de 56t oplegger en de opvolger van de SLT-50-3, te weten de SLT-56 "Franziska". Deze truck was nooit bedoeld om de "Elefant" te vervangen, maar als aanvulling op de transportmogelijkheden. Hij is hoofdzakelijk bestemd voor transport over hardere ondergronden. Daarom werd de 8x8 configuratie vervangen

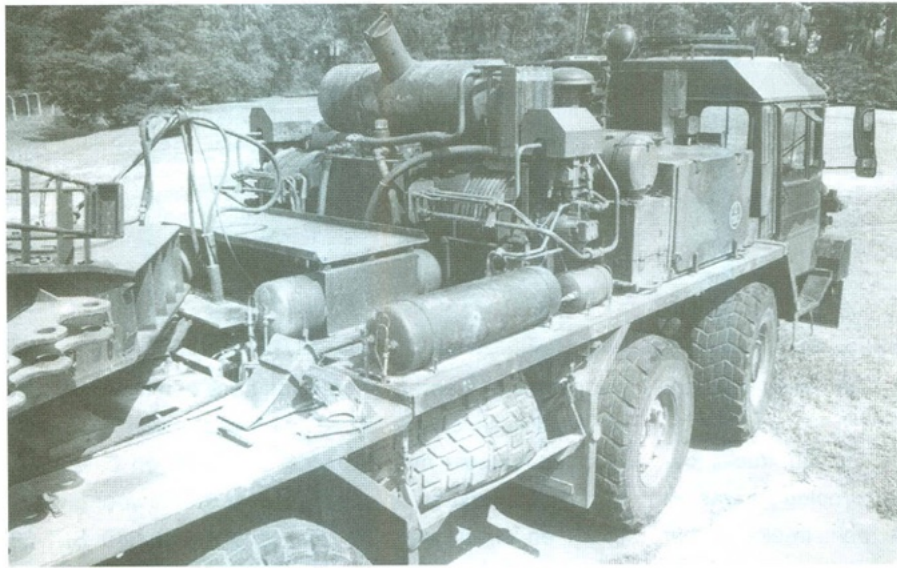
door een 8x6. Daarnaast kreeg de truck een nieuwe motor en transmissie en werden de lieren naar voren verplaatst. Door de kleinere motor konden alle leidingen beter worden weggewerkt en ontstond er meer ruimte voor diverse lucht- en oliecilinders. Er zijn vanaf 1988 49 SLT-56 combinaties gebouwd.

De kit als basismodel

Na het openmaken van de doos valt direct op dat er héél veel onderdelen inzitten. Wel moet worden opgemerkt dat de kit wat grofjes gedetailleerd overkomt. Daarom heb ik dan ook de etchset van Voyager* aangeschaft.



↑ De 59t oplegger die achter beide SLT's is gebruikt.



← De opbouw van de SLT-56 Franziska. Zie de verschillen met de SLT50-3 Elefant.

De vele (vaak erg kleine) etchingdelen passen buitengewoon goed en waarderen de kit enorm op. Vooral de hangsloten zijn erg mooi en de traanplaat spatborden vond ik alleen al de moeite waard. Ook bijgevoegd zijn een filmcell voor het dashboard, koperdraad en een heel mooie kabelset voor de twee lieren.

De Trumpeter kit bestaat uit 800 onderdelen, een plaat etching, 35 rubber banden en decals. Samengevoegd geven ze een imposant model van maar liefst 570 mm lang. Daarnaast heb ik de wielenset van Real Model aangeschaft. Had ik deze echter niet voor een "leuk" prijsje op de kop kunnen tikken dan had ik gewoon de wielen uit de kit gebruikt. Die zijn namelijk hetzelfde. Real Model heeft ze gewoon uit de kit gekopieerd. Het enige verschil is dat ze iets ingezakt zijn gemaakt alsof er gewicht op de trailer staat.

Ten slotte kocht ik als naslagwerk de Tankograd Publiching aflevering over de Duitse tanktransporters van 1956 tot nu. Daarnaast kreeg ik van Alexander v.d. Wetering de tip om eens bij Van Vliet Trucks (bij Nieuwkerk a/d IJssel) langs te gaan omdat er daar een stond (foto ↓).



De trekker uit de kit

In het Tankograd boekje staat een aantal foto's van een Elefant met een gepantserde cabine. Deze MSA (Modulare-Schutz-Ausstattung) werd gebruikt in voormalig Joegoslavië tijdens IFOR, SFOR en KFOR missies. Dat leek mij wel wat, omdat ik altijd wel geneigd ben iets extra's met mijn modellen te doen en ze niet "RUDD" te bouwen. Door driftig vijlwerk werd de cabine uit de kit kaal gemaakt. Ik was net de pantserplaten aan het opbouwen toen ik er achter kwam dat deze MSA-cabine alleen op de "Elefant" werd gebruikt. Nu had ik een probleem, want de cabine terugbrengen in de oude staat was niet meer mogelijk. Ik kon nergens terugvinden of deze cabine ook op de "Franziska" is gebruikt. Ik had nu geen andere keus dan de "Franziska" om te bouwen tot "Elefant". In eerste instantie dacht ik dat het niet veel werk zou zijn, maar dat bleek het uiteindelijk (zoals zo vaak) toch wel te zijn. Een jaar later was hij af en toen was ik toch wel blij deze versie gebouwd te hebben, ook al was het meer werk dan oorspronkelijk gedacht. Ik was vooral bang dat ik veel onderdelen zou overhouden. Ik dacht vooral veel van de (kostbare) etching niet nodig te hebben. Dat viel mee. Ik moet hieraan wel toevoegen dat de zes pagina's tellende bouwbeschrijving van de etching niet toereikend was. Ik kon verschillende onderdelen van de etching niet terugvinden op de tekeningen en het boek van Tankograd was daardoor onmisbaar tijdens bouwen. Wel blijven er veel onderdelen van de kit over, die inmiddels in de "scrapbox" zijn verdwenen.

De oplegger uit de kit

De oplegger uit de kit oogt, net als de trekker, redelijk 'grof' gedetailleerd. De delen uit de Voyager etching zijn hier allemaal te gebruiken en vormen een goede opwaardering. Verder heb ik niet zoveel informatie over de trailer, maar veel ombouwen is ook niet nodig.

* Inmiddels is er ook een set van Lion Roar op de markt (LE35031). Dit is een verbetering van de Voyager set. Verschillende onderdelen zijn weggelaten (waren ook niet nodig), een aantal is hetzelfde maar verbeterd en er zijn nieuwe onderdelen toegevoegd. Eigenlijk is hij op alle onderdelen beter geworden. Als laatste, en dat is eigenlijk het belangrijkste: hij is goedkoper!!



SLT-50-3 met MSA cabine bij SFOR in Bosnië-Herzegovina 1997.

Wordt vervolgd

Nogmaals de T-40 Amfibische Tank

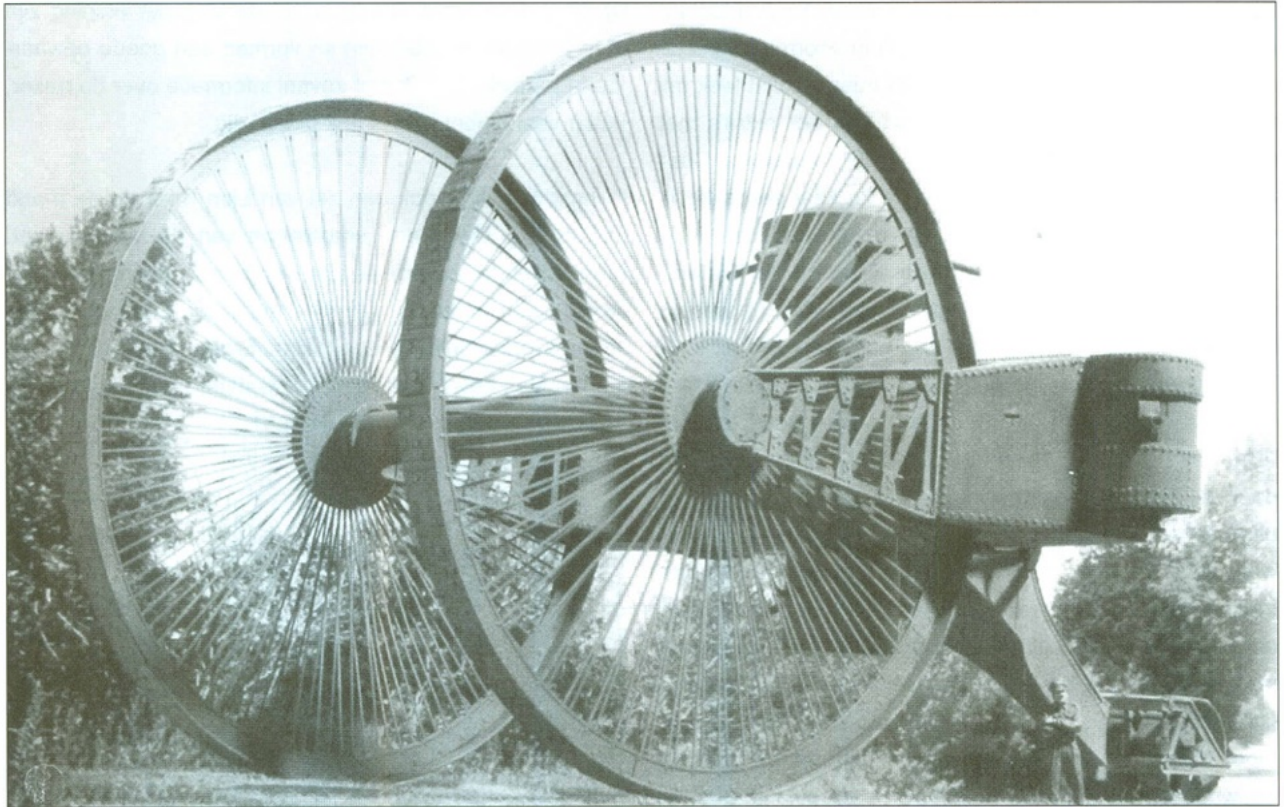
In "De Tank" 185 schrijft Alex van Riezen over de lichte Sovjet-tank T-40. Een interessant artikel met mooi beeldmateriaal, maar met één storend foutje. Kliment Vorosjilov was niet de ontwerper van de KV-serie. Deze zware tank ontstond in de tekenkamers van de Kirov-fabriek in Leningrad, waar Josif J. Kotin de leiding had. K. J. Vorosjilov was een oude wapenbroeder van Stalin, en vanaf 1935 maarschalk van de Sovjet-Unie. Ik heb nog een brochure met artikelen van zijn hand naar aanleiding van respectievelijk de 50^e, 60^e en 70^e verjaardag van de genialissimus, waarin prachtig de ontwikkeling kan worden gevolgd van wat later "persoonsverheerlijking" zou worden genoemd. Wie overigens voor de T-40 verantwoordelijk was heb ik ook niet kunnen vinden. Vanaf 1940 waren L. S. Trojanov en vooral N. A. Astrov voor het lichtere werk verantwoordelijk, maar over de periode daarvoor heb ik helaas geen documentatie.

Guus Gonggrijp

VRAAG & AANBOD (de manier om alle TWENOT leden te bereiken!)

P.J.Heizenberg, [REDACTED] heeft te koop het boek "Blitzkrieg in the West" in de serie After the battle, Then and Now. Veel foto's vooral van tanks, in een uitstekende staat en weinig gelezen. Prijs: € 30,-





De Russische *Netopyr* wieltank uit 1915 was de grootste tank die ooit is gebouwd en tevens een van de minst succesvolle. Hij heeft alleen tijdens de eerste proefrit een korte afstand gereden, waarbij hij in de losse bodem vast kwam te zitten. Dit betekende meteen het einde van het project.

Ontwikkeling

Het Russische leger had in de eerste wereldoorlog met hetzelfde probleem te maken als de legers aan het westelijke front, te weten een statische loopgravenoorlog. Kapitein Lebedenko, hoofd van het onderzoekcentrum van het Ministerie van Oorlog in Moskou meende een oplossing te hebben gevonden: een gevechtsvoertuig met zulke grote wielen dat het over de loopgraven heen kon rollen.

Met de hulp van zijn medewerkers N.Zhukovskiy, B. Stechkin en A. Mikulin werkte hij zijn idee uit in de vorm van motorisch aangedreven gevechtsmachine, met een gewicht van zo'n 40 ton. Aan de romp, die ruwweg de vorm had van een stemvork, waren aan de twee poten van de "vork" twee grote spaakwielen met een doorsnede van bijna 9 meter bevestigd en aan het smalle eind twee kleine dubbele wielen, die door de motoren werden aangedreven en die ook voor de besturing zorgden

De ontwerpers verwachtten dat hun voertuig door middel van de grote voorwielen bijna alle obstakels zou kunnen overwinnen. Ze noemden hun creatie *Netopyr* (vleermuis), maar hij werd het meest bekend onder de naam Lebe-

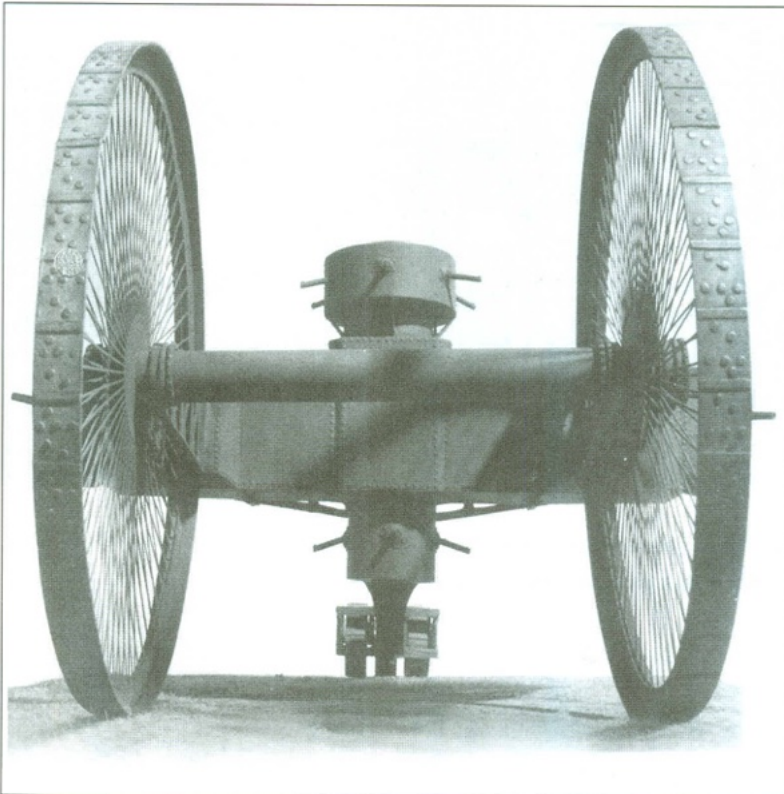
denko tank, naar de ontwerper. Soms werd hij ook aangeduid als de "Tsaar Tank", naar degene die had gezorgd voor het geld.

Er werd eerst een houten model van de machine gebouwd, met wielen met een doorsnede van 30 cm en aangedreven door het opwindmechaniek van een grammofoon. Dit werd vervolgens gepresenteerd aan de minister van oorlog, Prins Lvov, die het op zijn beurt toonde aan tsaar Nicolaas II. Deze was erg onder de indruk toen het model moeiteloos over obstakels in de vorm van allerlei dikke boeken klom. Prompt gaf hij opdracht door te gaan met dit project en spoorde het Ministerie van Oorlog aan het benodigde geld (210.000 roebel) beschikbaar te stellen.

Vanwege de afmetingen van de machine werd besloten hem in losse onderdelen te bouwen. Deze zouden dan dicht achter het front worden gebracht en uit het zicht van de vijand in elkaar worden gezet. De romp werd gebouwd in de *Khamonicheskij* fabriek, door ingenieurs die ervaring hadden met het bouwen van grote stalen bruggen.



De twee reusachtige voorwielen, ontworpen door Zhukovskiy, werden gebouwd door het bedrijf Dmitrov. Twee uit een buitgemaakte Zeppelin afkomstige Maybach motoren van 240 pk elk zorgden voor de aandrijving van Netopyr. De aandrijving ging heel eenvoudig. Elke motor dreef een klein wiel aan dat door middel van sterke veer tegen het achterwiel werd gedrukt, dat daardoor in beweging werd gebracht. Mocht de zaak oververhit dreigen te raken, dan kon het aandrijf wiel worden teruggetrokken. De verwachting was dat Netopyr op deze manier een maximum snelheid van zo'n 17 km/uur zou kunnen bereiken, wat heel wat was in die tijd.



Als bewapening werd gedacht aan kanonnen in de zijspansons van de romp en een aantal machinegeweren in de koepels bovenop en onder de romp. Het is niet duidelijk of deze daar ooit in zijn aangebracht. Tijdens de bouw verlangden de militairen dat de bepantsering zou worden verbeterd. Helaas werd het totale gewicht hierdoor ongeveer anderhalf keer zo hoog dan in het oorspronkelijke ontwerp was voorzien. De gevolgen hiervan zouden spoedig blijken.

De proefrit

In juni 1915 zou de machine voor een hoge commissie worden gedemonstreerd. De verschillende onderdelen werden naar het Orudevo station gebracht, zo'n 60 km buiten Moskou, en daar werd Netopyr opgebouwd. De eerste testrit begon succesvol toen hij onbekommerd over een landweg rolde en zelfs een oude boom omver reed.

Maar na een klein eindje kwam hij op een stuk zachtere grond, waar helaas de achterwielen in een kuil kwamen vast te zitten. Na een aantal pogingen werd duidelijk dat de motoren niet sterk genoeg waren om hem er weer uit te trekken.

Lebedenko en zijn team concludeerden dat de achterwielen een grotere diameter moesten hebben en dat er sterkere motoren van 300 k pk nodig waren. Met de ontwikkeling hiervan werd wel een begin gemaakt, maar al spoedig bleek dat dit niet ging lukken. Men zag in dat Netopyr ook met sterkere motoren in het terrein niet uit voeten zou kunnen. Voorts was de pantsering nauwelijks

bestand tegen machinegeweervuur en al helemaal niet tegen artillerievuur en bovendien beperkten de reusachtige wielen het schootsveld van de eigen machinegeweren. Het project werd derhalve stilgezet.

Netopyr bleef tot 1923 bij het Orudevo station staan, waarna hij werd gesloopt. De enige bekende foto dateert uit 1923 en er zijn maar weinig tekeningen of andere documentatie over dit project teruggevonden.

In *Military Modelling*, vol. 34, nr.12, 2004 staat een artikel van Steve Zaloga over de bouw van een 1:72 model van dit voertuig, uitgebracht door de Tsjechische firma Kora.

Gegevens van Netopyr:

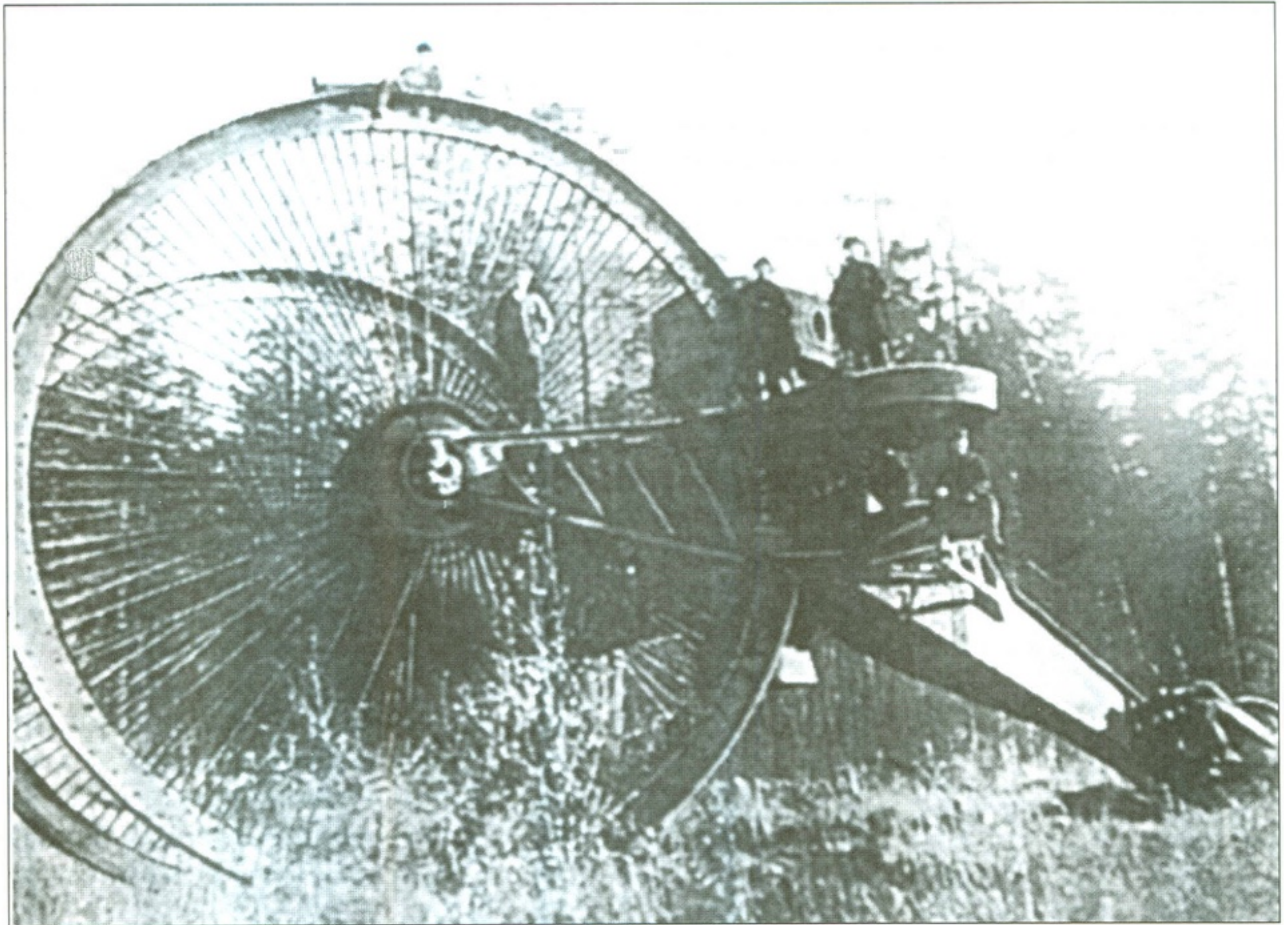
- gewicht: ca 60 ton
- hoogte: 12 m
- lengte: 17,8 m
- breedte: 9 m
- bemanning: 10 man
- bewapening: machinegeweren en kanonnen
- pantserdikte: onbekend
- motoren: 2 x 240 pk Maybach
- maximum snelheid: 17 km/uur

Met dank aan Guus Gonggrijp, die mij een tijd geleden op het spoor van dit voertuig zette.

Bronnen:

- Het genoemde artikel van Steve Zaloga in *Military Modelling*
- Website www.landships.freeservers.com/lebedenko_info.htm





↑ Lange tijd de enige bekende foto van de Netopyr. Op de genoemde website staat nog een tweede fotootje. De twee andere foto's bij dit artikel tonen het door Steve Zaloga gebouwde model van Kora.



Future in history

In voorraad onder andere:

- jaguar
- warriors
- verinden
- baluard
- JPM
- tamiya
- italerie
- custom dioramics
- miniature models
- ironside
- wespe models
- roy models
- azimut
- gaso.line (1/48)

Wij maken uw hobby compleet!

Graag nodigen wij u uit voor een bezoek aan onze winkel!

Wo, do vr, za geopend van 9.00 tot 17.00 of op afspraak

www.rr-modeling.com

TEL: 013-5132013
 fax :0135133815
 E-mail: Info@rr-modeling.com

Industrieweg 16
 5066 XJ Moergestel
 (industrieterrein stokeind)





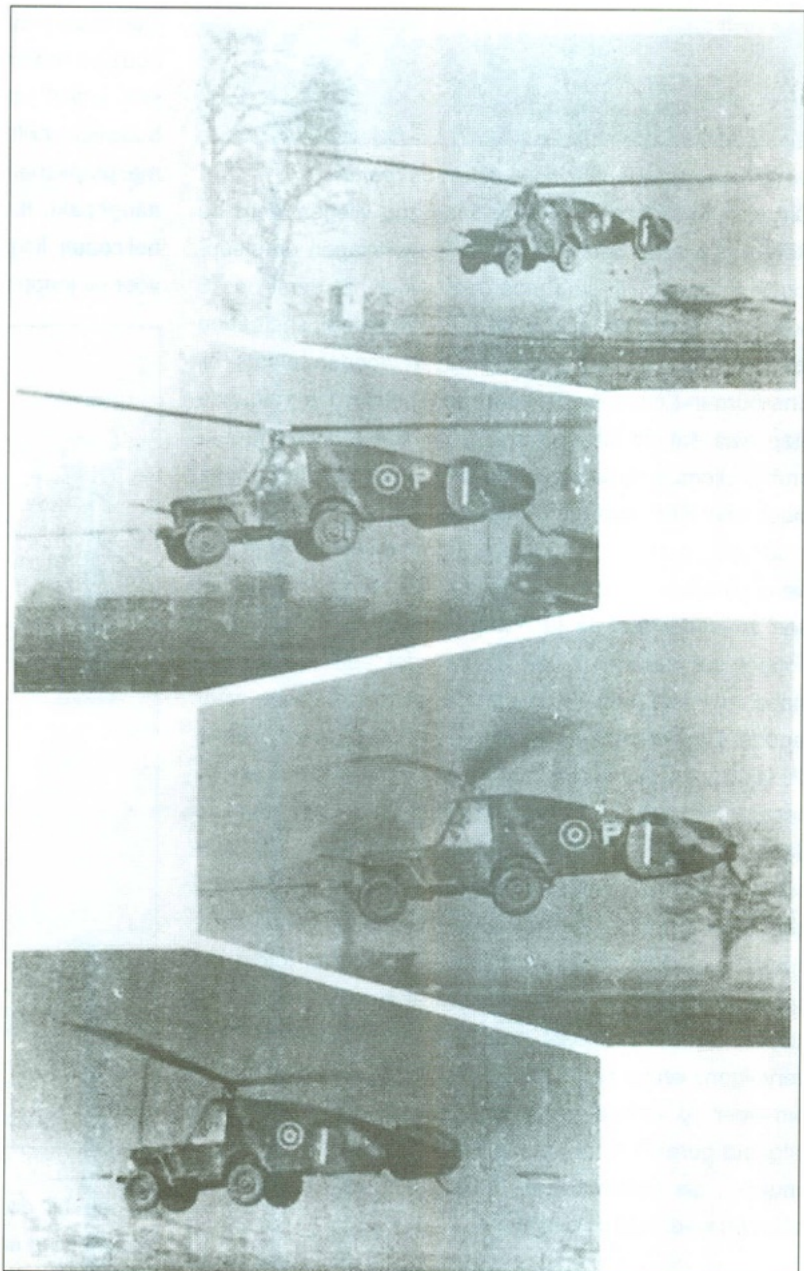
De Oostenrijker Raoul Hafner begon in het midden van de jaren twintig te experimenteren met helicopterachtige luchtvaartuigen en dit leidde in 1928 tot zijn eerste ontwerp, de Hafner R.I helicopter. Dit ontwerp, dat was gefinancierd door de Schotse katoenmiljonair Majoor J.A. Coats, had een betrekkelijk korte romp en een grote driebladige hoofdrotor (diameter 9,14 meter). De aandrijving werd geleverd door een 30 pk motor. Bij de proeven die in 1930 bij Wenen werden uitgevoerd bleek al snel dat de gyroscopische kracht van de rotor te groot was en daardoor werden er slechts een paar kleine "sprongetjes" gemaakt.

Geschiedenis

Tijdens de oorlog ontwikkelde Hafner, inmiddels in Britse dienst, o.a. de Rotachute, een "op de man" gedragen zweeftuig met een rotor. Hij werd door een vliegtuig zo'n 1200 meter omhoog gesleept en kon daarna op eigen gelegenheid in iedere richting verder vliegen. Het werd beschouwd als een stap in de ontwikkeling van een draagbare parachute, die, met de rotor in opgevouwen toestand in een vliegtuig kon worden meegenomen en in een noodsituatie automatisch zou worden uitgevouwen.

Ook hield hij zich in het begin van de oorlog bezig met de ontwikkeling van de "Rotabuggy" (een samentrekking van Rotaplane en Blitz Buggy). Het was een jeepachtig militair voertuigje met een makkelijk te plaatsen c.q. weer te verwijderen rotor, die het mogelijk zou maken deze voertuigen door de lucht tot achter vijandelijke linies te transporteren. Eenmaal op de grond moest de rotor worden verwijderd, waarna het voertuig normaal gebruikt kon worden. Er werd één prototype gebouwd dat in 1943-'44 werd beproefd, maar daar zou het bij blijven. In de eerste jaren na de oorlog bleken de ervaringen die Raoul Hafner met rotors had opgedaan van grote waarde te zijn voor de Bristol en Westland vliegtuigfabrieken.

De eerste proeven voor de ontwikkeling van de Rotabuggy bestonden uit het volstorten van een jeep, of meer formeel een Willys Truck 4x4 Model MB, met beton en hem vervolgens van hoogten tot zo'n 2½ meter op de ↑

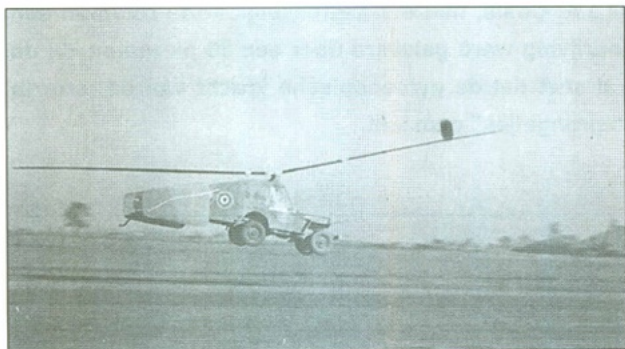


De laatste serie foto's, gemaakt op 11 september 1944, de dag dat de beproevingen werden beëindigd, waaruit blijkt dat de Rotabuggy echt vloog.

grond te laten vallen om er zeker van te zijn dat hij tegen deze klappen was bestand. Men stelde op deze manier vast dat een belasting van 11 G nog mogelijk was. Ver-



volgens werd een twebladige rotor met een diameter van 12,40 meter geïnstalleerd, met een gestroomlijnde staart en twee verticale stabilisatievlakken (geen roeren). In de jeep werden een stuurknuppel, een snelheidsmeter en zweefvlieginstrumenten geïnstalleerd.



De Rotabuggy, een paar meter boven de grond

Om vast te stellen of hij inderdaad zou vliegen werd de Rotabuggy eerst door een Bentley sportwagen op sleeptouw genomen. Hij ging inderdaad, voor het eerst op 16 november 1943, de lucht in en bereikte daarbij snelheden tot ruim 100 km/uur. Deze proeven vonden plaats bij Sherburn-in-Elmet, in de buurt van Leeds. De volgende stap was dat de Rotabuggy, die inmiddels in de groenbruine vliegtuigcamouflagekleuren was geschilderd, compleet met RAF herkenningstekens en een gele "P" van prototype, achter een Whitley bommenwerper omhoog werd gesleept. Uit deze proeven bleek dat er nog wel het een en ander aan de luchtwaardigheid mankeerde. Een ooggetuige beschreef hoe ze zag dat een Whitley opsteeg met een jeep op sleeptouw, rondcirkelde en weer landde. De jeep maakte echter geen "touch-down". Terwijl de vlieger uit alle macht aan de stuurknuppel trok en de bestuurder teveergeefs aan het stuurwiel draaide, maakte de jeep een serie op-en-neer bewegingen. De toeschouwer hoopte dat hij "neer" zou blijven en gelukkig gebeurde dat ook. De bestuurder kreeg de jeep onder controle en reed netjes achter de Whitley aan totdat die stilstand. Het duurde even voordat er iemand uit de jeep stapte. De piloot moest eruit worden geholpen en lag vervolgens enige tijd naast de landingsbaan op de grond om weer op verhaal te komen. Kennelijk was hij volledig uitgeput geraakt bij het in bedwang houden van de stuurknuppel, die gedurende de hele vlucht als een razende heen en weer had gezwabberd.

Blijkbaar was deze vlucht een van de ergste, want de vliegkwaliteiten van de Rotabuggy werden officieel gekwalificeerd als: zeer bevredigend, vooral met de grote staartvlakken en de rotor met grotere uitslag.

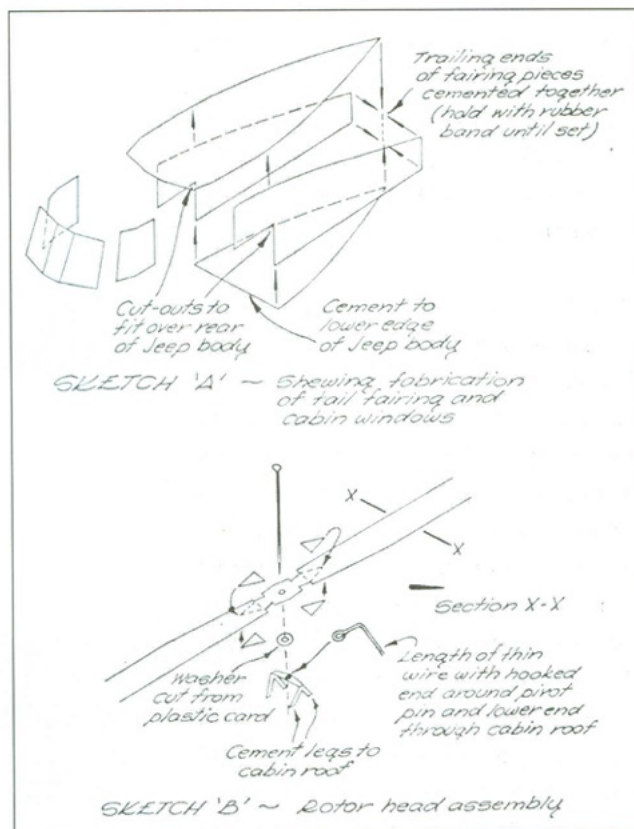
Echter, het beschikbaar komen van voldoende Horsa en Hamilcar zweefvliegtuigen, die groot genoeg waren om

ook lichte voertuigen mee te nemen, maakte verdere ontwikkeling van de Rotabuggy overbodig.

De Rotabuggy woog 1411 kilo. De maximum snelheid waarmee bij het ontwerp rekening was gehouden was 241 km/uur, de aanbevolen daalsnelheid varieerde van 5 tot 10 meter per seconde. De minimale start- en landingsnelheid was 58 km/uur, de rotorsnelheid was standaard 230 tpm en op zeeniveau 260 tpm.

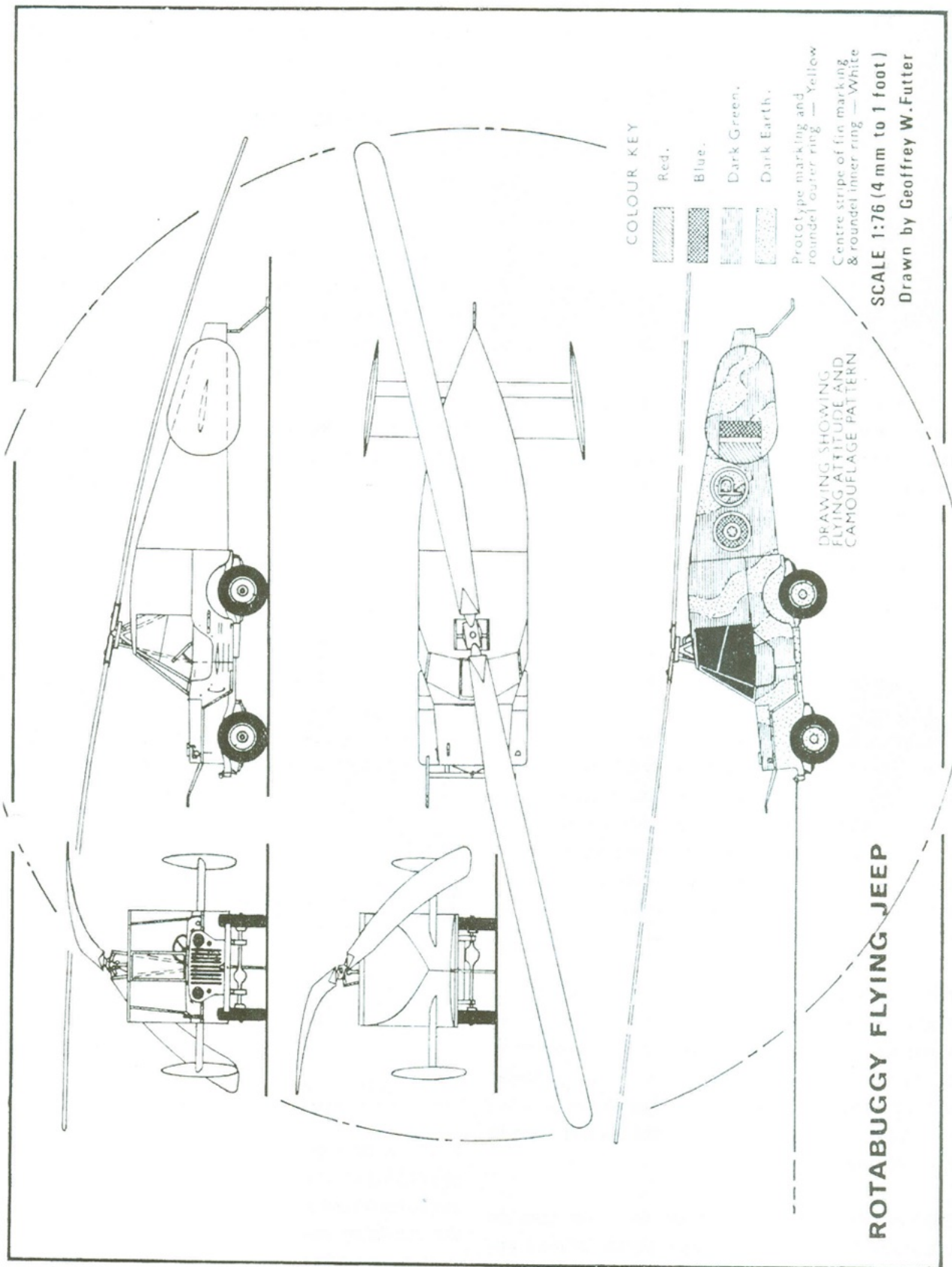
Het model

Ook deze jeep variant stond al jaren op mijn lijstje van te bouwen modellen. Ik kwam hem voor het eerst tegen in een artikel van Geoffrey W. Futter in het oude modelbouw tijdschrift Airfix Magazine en nu ik toch bezig was met jeepvarianten moest dit model ook maar eens worden aangepakt. Ik had nog ergens een nooit gebouwde 1:48 heli copter liggen en de rotor daarvan was heel geschikt voor dit jeepproject.



Ik heb bij de bouw dankbaar gebruik gemaakt van de beschrijving en de tekeningen van Geoffrey Futter. Stap 1 van de bouw gaat over de bouw van de jeep, in mijn geval een van Italeri, waarvan de romp geheel volgens de instructies in elkaar wordt gezet. De voorruit, de kapsteunen, reservewiel, jerrycan en de handgrepen aan de buitenkant zijn niet nodig. Ik heb de motorkap pas op zijn





COLOUR KEY

-  Red.
-  Blue.
-  Dark Green.
-  Dark Earth.

Prototype marking and roundel outer ring — Yellow
 Centre stripe of fin marking & roundel inner ring — White

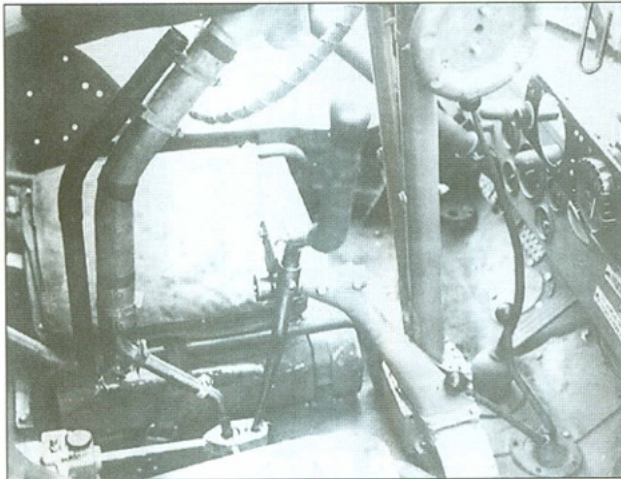
SCALE 1:76 (4 mm to 1 foot)
 Drawn by Geoffrey W. Futter

DRAWING SHOWING
 FLYING ATTITUDE AND
 CAMOUFLAGE PATTERN

ROTABUGGY FLYING JEEP

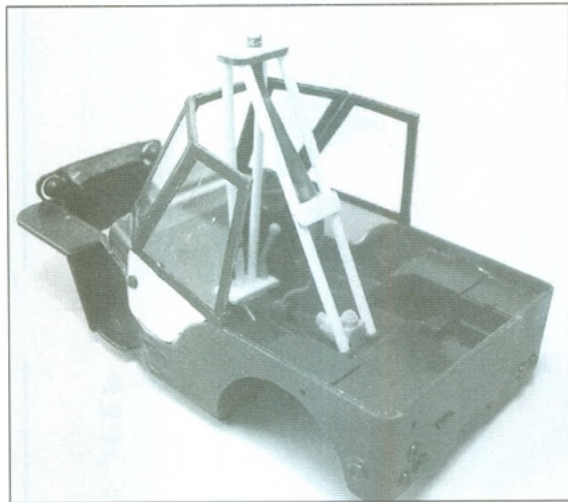


plaats gelijmd toen de nieuwe voorruitconstructie klaar was.



↑ De cockpit van de Rotabuggy. Heel wat drukker dan die van een gewone jeep.

In stap 2 heb ik het frame gebouwd waarop de rotor rust. De foto van de replica in het Museum of Army Flying,

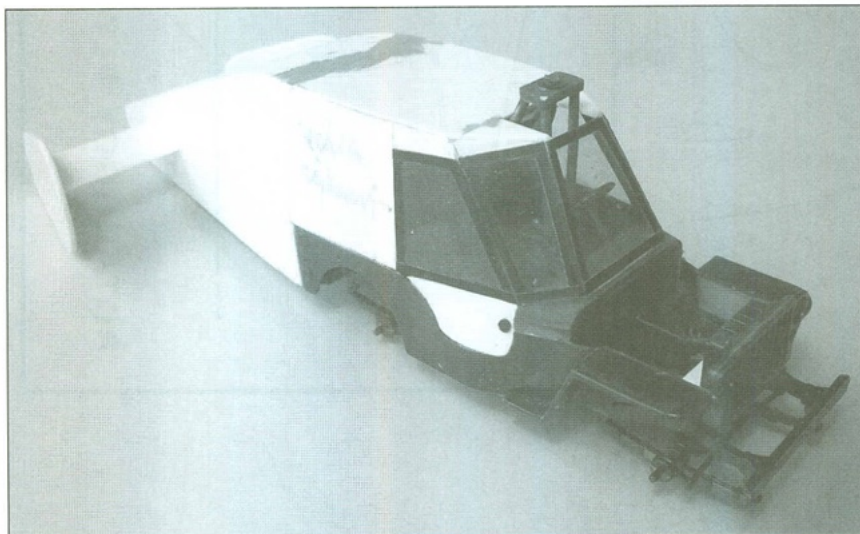
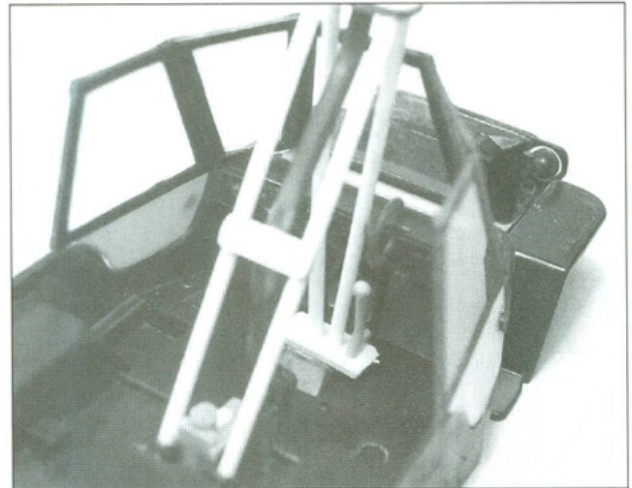


Middle Wallop, laat zien hoe dit eruitzag en ook schets B van Futter geeft een idee over hoe je dit kunt aanpakken. Stap 3 betreft het maken van de opbouw op de jeep. De voorruit en de zijpanelen worden gemaakt van transparant plastic. Ik heb de sponningen van de ruiten gemaakt van dunne strookjes tamiya tape, die ik eerst zwart had geverfd. Het plaatsen en aan elkaar lijmen van de ruiten is een lastig karweitje, maar uiteindelijk lukt het wel een keer.

Stap 4: de afwerking. Ik heb hem geverfd in het bruin-groene RAF camouflageschema. Uit de tijd dat ik af en toe nog wel eens vliegtuig bouwde heb ik genoeg vliegtuigdecals overgehouden, dus dat gaf geen probleem. Tenslotte licht washen en drybrushen, een ondergrondje maken en klaar was Kees.

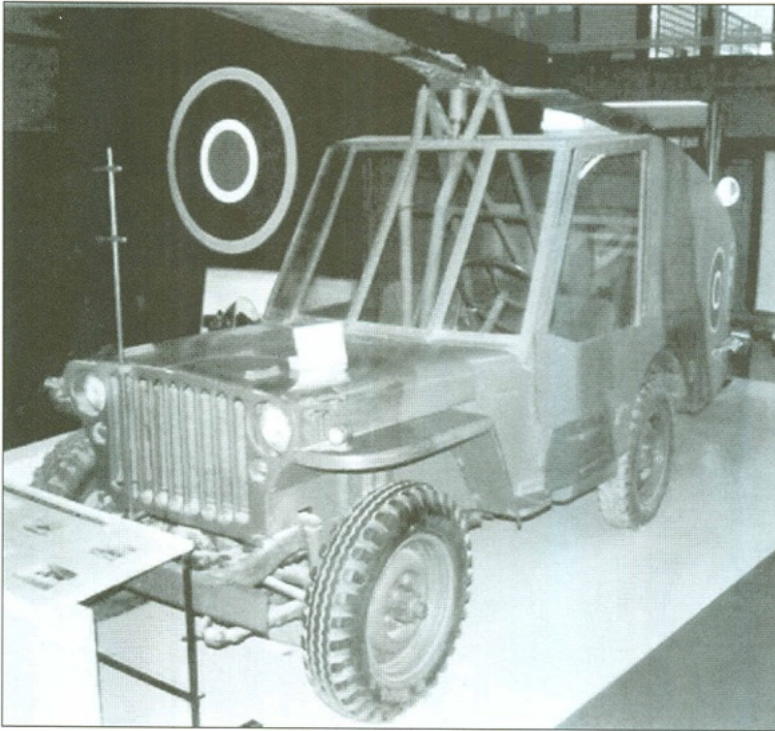
Conclusie

Een apart en uitdagend model van een vrij onbekende jeepvariant. Uiteindelijk toch best wel te doen en in ieder geval veel modelbouwplezier voor weinig geld. En dat is nooit weg!



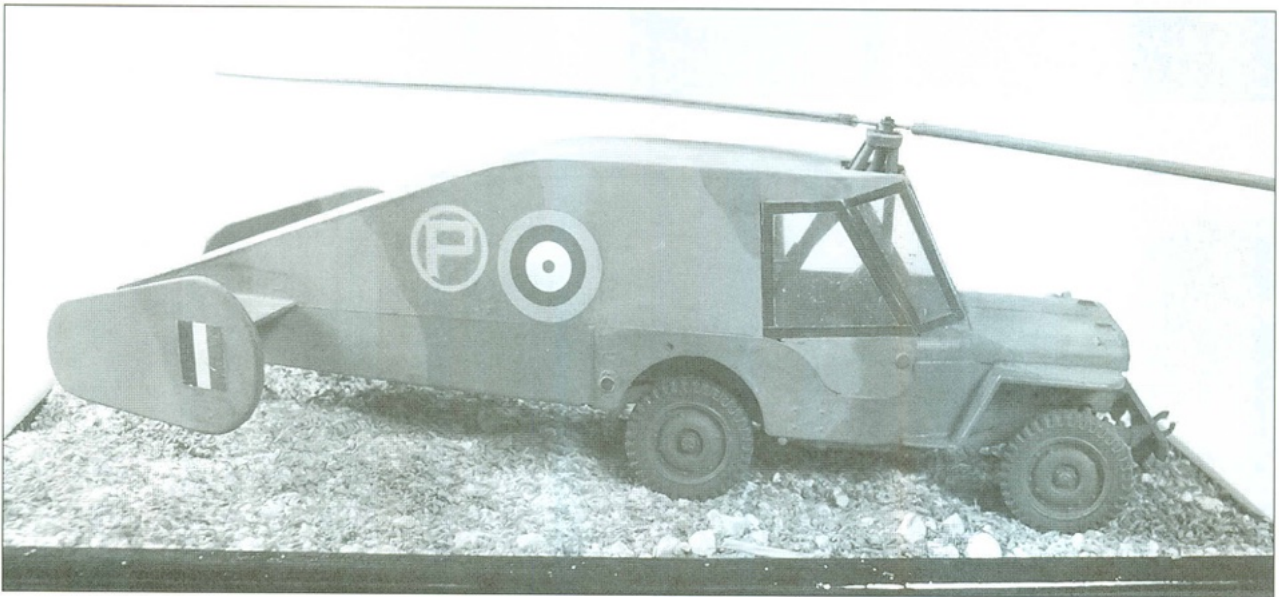
↑ Het frame waarop de rotor was bevestigd.

← De nieuwe opbouw van de jeep.



← De replica Rotabuggy van het Museum of Army Flying

↓ Mijn replica Rotabuggy in 1:35



Chenillette de Ravitaillement d'Infanterie RENAULT UE

Vanwege de aangekondigde Tamiya kit in deze TANK alvast een paar afbeeldingen van dit voertuigje.





Brattinga Speelgoed

www.technotoys.nl



Producten die wij voeren:

Bouwdozen: Tamiya, Revell, Italeri, PST, Miragehobby, CMK, MPM, Verlinden, Dragon, Airfix, Heller, Trumpeter, Fujimi, Plusmodels, Attack, Hasagawa, Zvezda, Monogram, AFV-Club, Hobbycraft, Hat, Academy, Warhammer, Eastern Express, Skiff, Corel, JB models, Imex, PM models, Extra Tech, Hauler, Emhar, Preiser,

VLS, Orion, Wespe Models, Planet models, Minicraft, ICM, Warriors, Master Box, Roden, Maquette, UM, Pegasus Models, Smer, Kopro.

Boeken: Concord, Squadron, Achtung Panzer, Verlinden, Ospery.

Toebehoren: verf van Revell, Humbrol, Tamiya, games workshop en alle soorten Vallejo colors.

Lijmen: Revell, Tamiya, Humbrol en secondelijm van Greven en Pat-tex.

Gereedschappen: Proxxon en Proedge en masking folie van Revell, Pactra en Tamiya.

Zoek u een special model?!! Bel of mail ons, hebben wij het niet dan willen wij het graag voor u bestellen.

Email: technotoys@home.nl

Brattinga Speelgoed, wie zijn wij?

Brattinga Speelgoed bestaat uit twee winkels in het noorden van Nederland. U vindt ze in Sneek en Leeuwarden.

Beide winkels hebben een groot assortiment speelgoed en modelbouwartikelen.

Wij zijn ook aanwezig op de verschillende TWENOT bijeenkomsten in het land. Wij hopen u eens te ontmoeten in een van de winkels of op een bijeenkomst.

Brattinga Speelgoed
Oosterdijk 4 - 6
8601 AZ Sneek
0515-416380

Brattinga Speelgoed
St.Jacobsstraat 4
8911 HT Leeuwarden
058-2125682