

**TWENOT**



**TWEEDE  
NEDERLANDSE  
ORGANISATIE VAN  
TANKHOBBYISTEN**



# DE TANK

188

**Oktober 2007**

**In dit nummer o.a.:**

**Rolls-Royce pantser-  
wagen (1)**

**Berliet vrachtwagen**

**DAF M39**

**Van FRANZISKA tot  
ELEFANT (3)**

**De YP408 in 1:35 (2)**



541 121

[www.tankhobby.nl](http://www.tankhobby.nl)

## 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](mailto: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**

**Kleine foto: een Kronenburg Crashtender van de koninklijke Luchtmacht**

**Grote foto: Diamond T 972 Dump Truck, Wings & Wheels, Ussel, 2007**

## VERENIGINGSNIEUWS

Het jureren tijdens onze modelbouwwedstrijden blijft niet allen de gemoederen, maar ook het bestuur bezighouden. Ondanks de goede bedoelingen en de inzet van alle betrokkenen lukte het met wisselend samengestelde juryteams toch niet om steeds de modellen op een éénduidige manier te beoordelen en er punten aan toe te kennen. Mede daarom hanteren we sinds "Bunnik" vorig jaar een systeem met min of meer vaste teams met ervaren modelbouwers. Dat bevalt beter en daarom heeft het bestuur besloten daarmee door te gaan. Het aangepaste wedstrijdreglement staat elders in deze TANK.

## AGENDA

6 oktober	: TWENOT/IPMS Regio-Middag NO te Ureterp
13 oktober	: 3 <sup>e</sup> TWENOT bijeenkomst, Legermuseum, Delft
16 oktober	: Bouwavond Regio Zuidoost
20 oktober	: Modelbouwmiddag Donkerbroek (Frl).
21 t/m 28 oktober	: Nationale Modelbouw Manifestatie, Militaire Luchtvaart Museum, Soesterberg
27 oktober	: Regiobijeenkomst Zuidwest, OorlogsVerzetsmuseum, Rotterdam
8 t/m 11 november	: "HOBBY", Frisian Expo Center, Leeuwarden
18 november	: Military Scale Model Challenge, Regio Zuidoost, Eindhoven
20 november	: Bouwavond Regio Zuidoost
24 november	: Euro Scale Modelling/IPMS 35 jaar, Business Center, Nieuwegein
1 december	: TWENOT/IPMS Regio-Middag NO te Ureterp
16 december	: Lier Covention
18 december	: Bouwavond Regio Zuidoost

### Amersfoort op 13 oktober a.s. vervalt, het wordt Delft!

"Met de rug tegen de muur". Dat gevoel kregen wij als TWENOT bestuur toen de conservator van het Cavalerie Museum ons op donderdag 6 september meedeelde dat de geplande bijeenkomst van 13 oktober niet in het Museum kon plaatsvinden.

Begin dit jaar waren er al problemen waardoor onze 1<sup>e</sup> bijeenkomst naar Sneek moest worden verplaatst. Ons werd echter te verstaan gegeven dat een verschuiving naar 13 oktober in principe geen probleem moest zijn. Uitstel dus. Maar, zoals het spreekwoord al zegt, "van uitstel komt afstel".

Voor dit afstel worden een drietal argumenten aangevoerd:

- Provinciaal Museum Weekend op 13 en 14 oktober (pas bekend geworden)
- Permanente wisseltentoonstelling in de TV-zaal (zaal voor de handelaren)
- En de belangrijkste: geen vrijwilligers voor de bemanning van het museum op extra openingsdagen in het

weekend. (zoals de TWENOT dag)

Vooraf deze laatste reden heeft ook consequenties voor de toekomst. Zoals het er nu uitziet zal het ook toekomstig niet meer mogelijk zijn om in een weekend een TWENOT dag in het museum te organiseren.

Om op korte termijn een oplossing te vinden voor dit probleem is uw bestuur naarstig op zoek geweest naar alternatieven. Een aantal opties werd gegeven en viel om diverse redenen ook weer af. Verzetsmuseum te Rotterdam: verhuizing en verbouwing. Museum Bevrijdende Vleugels in Best: verbouwing. Overloon: zijn we pas geweest en is op korte termijn niet te realiseren. Sneek: is al bezet.

Ondanks de korte reactietijd en met name door Bert Lindeboom's inzet en kennissen kunnen we op 13 oktober terecht in het **Legermuseum te Delft**. Waarvoor hulde! "Delft" vraagt natuurlijk wel enige souplesse, maar daar hebben TWENOT leden doorgaans geen problemen mee.



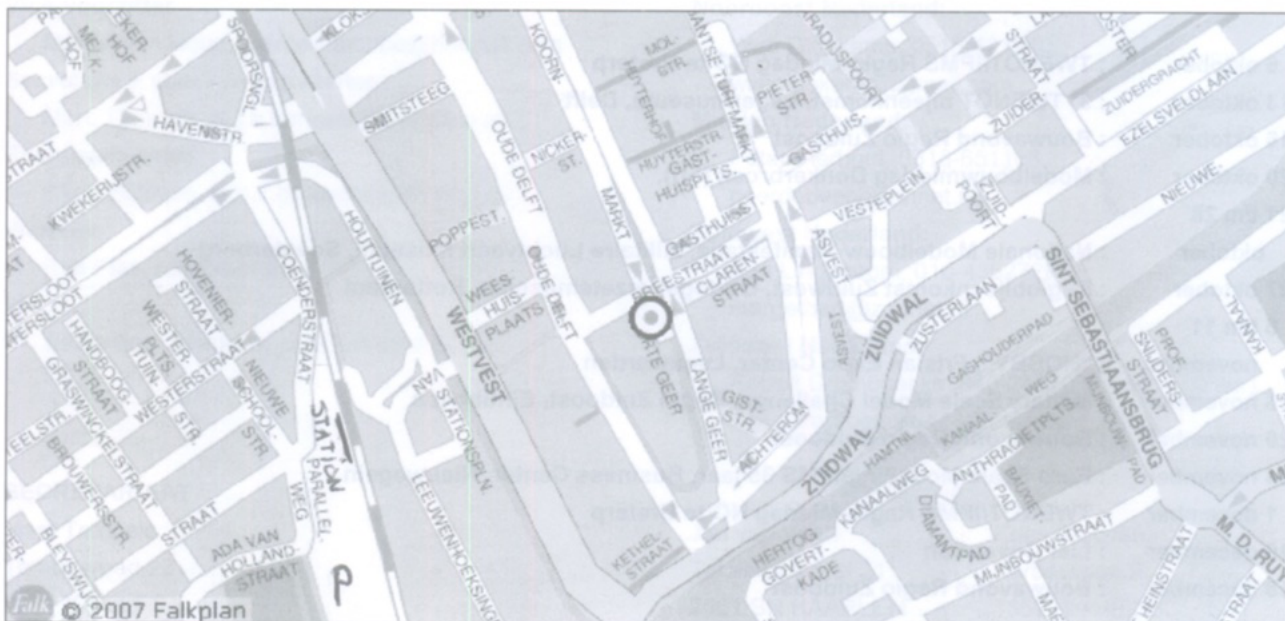
Allereerst de bereikbaarheid. Het museum ligt middenin Delft, is heel moeilijk bereikbaar met de auto en er zijn geen parkeerplaatsen direct bij het museum. Als u met de auto komt kunt u parkeren op het parkeerterrein achter het NS station, op ongeveer 500 meter loopafstand van het museum. Het museum is dan ook het best bereikbaar met de trein.

Verder is het museum pas om 12:00 uur geopend voor publiek en dus ook voor de TWENOT leden. Alleen voor personen (handelaren, e.d.) die iets moeten opbouwen is er beperkte toegang vanaf 10:30 uur, eventueel met voertuigen. Daar tegenover staat dat de toegang vrij is voor TWENOT leden, op vertoon van hun ledenpas. An-

Het bestuur hoopt dat veel TWENOT leden de weg naar Delft zullen vinden, want alleen het museum zelf is al ruimschoots de moeite waard. Ook hopen wij op goed gevulde tafels met modellen voor de wedstrijd. Als deze dag wederzijds bevalt, dan is het museum zeker genegen om in de toekomst vaker gastheer te zijn voor een TWENOT bijeenkomst.

Het adres luidt: Korte Geer 1, 2611 CA Delft, tel: 015-2150500. Website: [www.legermuseum.nl](http://www.legermuseum.nl)

Voor de aanrijroute, de locatie van het museum en de parkeerplaats zie onderstaande plattegrond.



ders moet u de normale toegangsprijs van € 6,00 betalen (Museumjaarkaart en Vrienden van het Legermuseum gratis).

We krijgen de beschikking over twee zalen: de kantine en het auditorium naast het museumcafé. In een zaal zal de modelbouwwedstrijd gehouden worden en in de andere de handel. Het spreekt voor zich dat particuliere handel niet mogelijk is en "kofferbak" verkopen alleen kunnen op de parkeerplaats bij het NS station. Het hele museum is vrij toegankelijk, met in acht neming van twee bepalingen:

- Buiten het museumcafé zijn consumpties NIET toegestaan.
- Fotograferen MET flitslicht is NIET toegestaan.

Om 17:00 uur sluiten het museum en de TWENOT bijeenkomst.

### Nationale Modelbouw Manifestatie 2007

Ook dit jaar wordt, van 21 t/m 28 oktober, in het Militaire Luchtvaart Museum weer de Nationale Modelbouw Manifestatie (NMM) gehouden. Deze manifestatie wordt door het museum en de IPMS georganiseerd. De TWENOT is van plan om, zoals bijna ieder jaar, present te zijn met een clubstand voor modellen en modelbouw demonstraties. We zoeken voor deze periode dus leden die één of meerdere dagen in de stand modelbouw demo's willen verzorgen en leden die modellen beschikbaar willen stellen. De NMM trekt jaarlijks duizenden bezoekers, die op een of andere manier in modelbouw geïnteresseerd zijn. Het is dan ook geen "verkoop" beurs, maar een gelegenheid waarbij getracht wordt mensen, en dan voornamelijk jeugdigen, voor onze gezamenlijke hobby te interesseren. Opgave bij Marc Tempels [redacted] of [redacted]



**Regio Zuidwest**

Zaterdag 27 oktober a.s. vindt er weer een regiodag plaats in het Oorlogverzetsmuseum in Rotterdam. Deze keer is het groter van opzet vanwege de aanstaande verhuizing van het museum naar een andere locatie. Hierdoor kunnen we beschikken over meer ruimte. Tevens heeft zal het museum overvloedige en/of overcomplete boeken en objecten in de verkoop.

Naast demo's van modelbouwtechnieken door TWENOT leden zijn er demonstraties van radiografisch bestuurd tanks. IPMS, Modelbrouwers en een re-enactment-vereniging geven ook acte de présence. Het accent ligt dus niet alleen op militaire modelbouw. Om de bouwdrift te stimuleren of op peil te houden is er ook de nodige handel aanwezig. Met name JW de Boer, Modelbouw Vlaardingen en MST.

Adres: Veerlaan 82-92. De entree is € 1 voor TWENOT leden en € 2 voor niet-leden. Tijd: 10.00 tot 17.00 uur,

Hoe kom je er?

Openbaar vervoer: Metro vanaf Rotterdam CS richting Spijkenisse, tot halte Rijnhaven. Dan bus 77 tot halte Rechthuislaan, die voor de deur van het museum is.

Auto: A15: Vaanplein richting Ahoy. Dan richting Erasmusbrug. Bij metrostation Rijnhaven links de Brede Hilledijk op en havennummer 1283 volgen.

A20:afslaan bij Terbregseplein richting Dordrecht en Van Brienoordbrug (A16). Rechts aanhouden en afslag 25 Centrum nemen. Maasboulevard en Boompjes volgen. Linksaf over de Erasmusbrug richting Rotterdam-Zuid. Bij Metrostation Rijnhaven rechtsaf de Brede Hilledijk op en havennummer 1283 volgen, dan sta je zo voor de deur van het museum.

Voor meer informatie:

**Bert Lindeboom**  
tel. 

**Regio Noordoost**

De bijeenkomst in Ureterp van 25 augustus jl., leek een rustige te gaan worden. Van diverse 'vaste' klanten was al bekend dat zij niet zouden komen. Wie schetst onze verbazing toen er toch nog zo'n 30 man aanwezig waren. Diverse al dan niet nieuwe gezichten gezien en zelfs een nieuwe 'open middag' georganiseerd door Eddy van der Veen in Donkerbroek op 20 oktober a.s. Net als de bouwavonden in Groningen een leuk nieuw initiatief waarmee we de modelbouwers uit huis kunnen krijgen.

Op de tafels eindelijk weer eens een US halftrack, een M21 Mortar-carrier en een mooi diorama 'Cross-roads' Normandië 1944 (brenccarrier meets infantry) van Jacco Buurstra . Ook mooi was de Willys Jeep op Omaha beach (was dat zand nou echt van Omaha?). Dennis Meijering had 3 Duitse voertuigen van de sloop gered (doet ie in het echt ook maar daarover in een volgende Tank meer) maar dat was niet meer te zien. Kleinschalig waren er de in aanbouw zijnde modellen van Jaap Wijbenga, een Jagdpanzer, een Hummer, door een verhuizing laat de afbouw echter nog even op zich wachten. Ook André Jonker had weer enkele van zijn ongetwijfeld vele modellen meegenomen, o.a. een Josef Stalin 3M, een Sturmiger en een Russische C7P. Verder zagen we nog een Jagdpanzer, een Hetzer en een Sherman M4A4. De bouwers ben ik vergeten te noteren, sorry heren.

**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](http://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](mailto:info@airbrush-services-almere.nl)  
[www.airbrush-services-almere.nl](http://www.airbrush-services-almere.nl)

**Dé airbrush specialist in Nederland.**

Leuke handel was er van Gert ten Brink, Jan Frankema en ondergetekende. Ook de vleugelboys waren rijk vertegenwoordigd in de show en in de handel, dus voor elk wat wils. De eerstvolgende Ureterp is 6 oktober, waarschijnlijk is deze Tank net daarvoor bij u in de bus gevallen , leest u dit nu en kunt u er dus nog heen.

Van 8 t/m 11 november wordt in Leeuwarden in het **Frisian Expo Center (FEC)** weer de beurs "Hobby"



gehouden. De organisatie van Ureterp (IPMS en Twenot) willen daar 8 meter stand vullen met promotie, bouw en show. Daar zijn mensen voor nodig, veel mensen. We hebben al enkele toezeggingen maar er kan nog wel wat bij. Opgave via mij, s.v.p. graag aangeven welke dagdelen u kunt, openingstijden donderdag 8-11 en vrijdag 9-11 van 14.00 - 22.00 uur, zaterdag 10-11 en zondag 11-11 van 10.00 - 18.00 uur.

**Ten slotte:** Het Dorpshuis "Oan 'e Feart" te Donkerbroek (Frl) organiseert i.s.m. TWENOT en IPMS op zaterdag **20 oktober** een MODELBOUWMIDDAG!

Programma: bouwdemonstraties; verkoop van bouwdozen, leatuur; hulp bij het bouwen; etc.

Toegang: gratis

Tijden: 13.00 tot 17.00 uur

Oant sjen!

Wim Oldekamp

## Regio Zuidoost

Voor modelbouwers was het een prima zomer, veel mensen zitten heeft denk ik veel kunnen bijdragen aan het ontbreken van een echte zomerstop, dus rekenen we erop dat we op de komende meetings veel modellen kunnen zien..

En wie denkt dat wij in Zuidoost hebben stilgezeten, de afgelopen maanden, komt bedrogen uit.

## Bouwavonden

De bouwavonden in Eindhoven beginnen stilletjes aan drukker te worden, van 6-7 man naar 12 de laatste keer. Weliswaar werd er meer gebabbeld dan gebouwd, maar dat maakt het dan ook wel weer een stuk gezelliger. Het beeld dat een modelbouwer alleen maar stilletjes in zijn uppie achter zijn werktafel zit kunnen we ondertussen toch wel bijstellen. Al blijft dat kluizenaarsbestaan in productief opzicht zich wel gunstiger. Maar goed, we gingen voor het in contact brengen met anderen en het bouwniveau terloops verbeteren. Dat eerste wil in elk geval al goed lukken.

Voor de resterende bouwavonden in 2007 is hieronder de agenda

- dinsdag 16 oktober 2007
- dinsdag 20 november 2007
- dinsdag 18 december 2007

Aanvang altijd om 19:30 uur tot ongeveer 22:30 uur, in buurtcentrum 'De Hoeksteen', Gerretsonlaan 1A, 5625 JL in Eindhoven.

## Scale Model Challenge 2007

Voor onze beurs op 18 november zijn alweer de nodige zaken gebeurd en is het programma uitgebreid:

Allereerst wordt de toch al niet te versmaden line-up van demo-modelbouwers binnenkort uitgebreid met nog een bekende naam uit de modelbouwwereld. Bij het schrijven van dit stukje moesten nog wat puntjes op de i worden gezet daarvoor, dus moet de officiële aankondiging helaas nog achterwege blijven. Houdt onze website en het TWENOT forum in elk geval in de gaten voor meer updates.

Daarnaast zijn er nog enkele verenigingen bijgekomen die ook met een stand aanwezig zullen zijn, de Noord Hollandse Modelbouw Vereniging en de Dutch Arm Chair Generals. De laatste groep doet aan Wargaming, 1:72 WWII, dus vonden wij het passen binnen ons concept en bovendien een leuke afwisseling binnen het gebruikelijke aanbod. Bij alle clubstands kun je natuurlijk met al je modelbouwvragen terecht en is er altijd wel iemand die je de een of de andere techniek kan laten zien.

Voor de wedstrijd kun je inmiddels via de site inschrijven. Dit is inmiddels langzaam maar zeker door verschillende mensen ook al gedaan. We hopen natuurlijk op volle wedstrijdtafels. De opzet van de wedstrijd is breed. In enkele categorieën heb je ook de keuze om je in te schrijven als "beginner", "advanced" of "master", dus maak je meer kans op een leuke prijs. Bovendien is elk derde model dat je inschrijft gratis en krijg je daarvoor een lot



scale model factory  
TWENOT  
TWENOT ZUID-OOST NEDERLAND

Organiseert i.s.m. BMC GOIRLE  
INTERNATIONALE MODELBOUW/WEDSTRIJD  
voor militaire voertuigen en figuren

# SCALE MODEL CHALLENGE

## 2007

### 18 NOVEMBER EINDHOVEN

De Eindhovense School Von Flotwlaan 1 5653 AD Eindhoven  
Zaal open vanaf 10:00 tot 17:00 uur. TOEGANG GRATIS

SPECIAL GUESTS:  
MARIO EENS (B) PASCAL TOGNON (B)  
LUC KLINKERS (NL) GINO POPPE (B)

Meer info:  
[www.everyoneweb.com/scalemodelfactory](http://www.everyoneweb.com/scalemodelfactory)



waarmee je kans maakt op een waardebon van € 25 die je vrij kan besteden bij één van de aanwezige handelaren. Om alle bezoekers meer te betrekken bij het geheel hebben we uiteraard een publieksprijs voor het mooiste model ingesteld, maar ook een publieksprijs voor de leukste clubstand. Dus hopelijk gaan de aanwezige clubs er alles aan doen om deze eretitel in de wacht te slepen.

Als je niet weet waar je met de kinderen naar toe moet indien je naar Eindhoven komt, hebben we de volgende tip: neem ze mee en lever ze af bij één van onze twee kinderhoeken. Voor de kids onder negen jaar hebben we een hoekje waar ze zich, onder toezicht, kunnen vermaken met kleuren, knippen, knutselen, schminken of een dvd kijken. Voor de 9-plussers hebben we tafels staan waar ze zich, wederom onder toezicht, aan een bouwpakket te buiten kunnen gaan.

Mede dankzij de bereidwilligheid van diverse sponsors kunnen wij een evenement als dit mogelijk maken. Deze mensen staan ook op onze website vermeld. Een kijkje op de sponsorpagina kan nooit kwaad en wie weet kom je nog wat tegen waar je gebruik van kan maken.

Tenslotte nog een oproep aan iedereen die eventueel nog een handje wil uitsteken tijdens de 18<sup>e</sup> november en/of tijdens de opbouw op zaterdag de 17<sup>e</sup>. Voor een dergelijk evenement kom je als organisatie altijd handen tekort, en vele handen maken licht werk. Heb je zin en tijd om mee te helpen, laat het ons dan even weten. Neem a.u.b. contact op via onze website of bel me even op het nummer dat elders in deze uitgave van Tank staat vermeld.

**En verder.....**

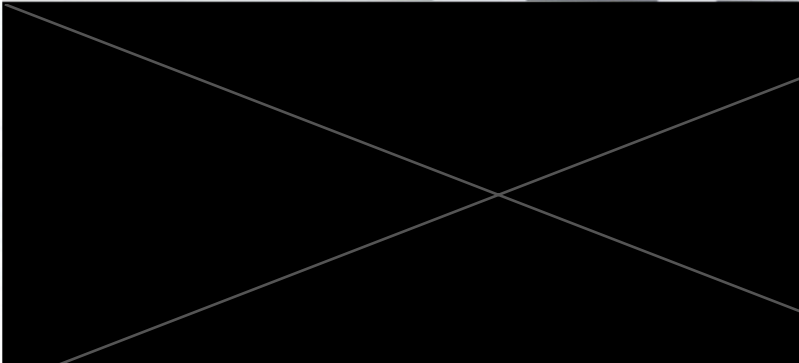
In februari staat er nog iets moois te gebeuren in Eindhoven, en ik heb het niet over carnaval, nee! Houdt het weekend van 16 februari vrij. Op de zaterdag of de zondag, daar moet nog een beslissing over genomen worden, gaan we met een verassend initiatief komen waar je absoluut bij moet zijn. Meer info volgt in de volgende TANK en op onze website.

Alle info vindt je op

[www.everyoneweb.com/scalemodelfactory](http://www.everyoneweb.com/scalemodelfactory)

**Robert Crombeecke**

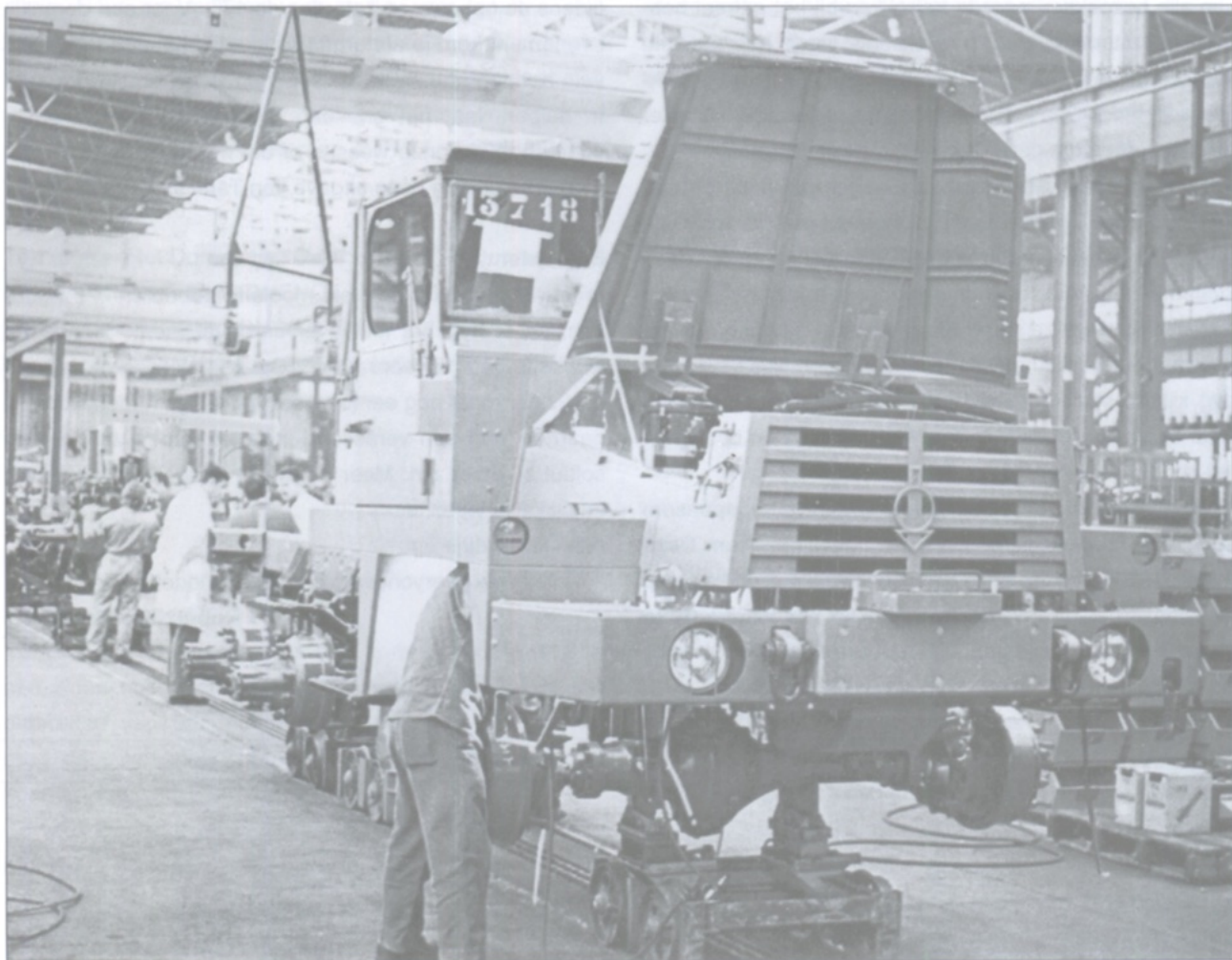
## NIEUWE LEDEN

<u>NAAM</u>	<u>ADRES</u>	<u>WOONPLAATS</u>	<u>TELEFOON</u>	<u>E-MAIL</u>
A. BERNHART				
R.J.B. CRAMER				
R. ETTEN				
J. HENDRIKS				
A. de KLERK				
R.A. MUD				
F.J. POSTMA				
C.F.W. PUHL				
H. STELTE				
J. TIMMER				

**Welkom bij TWENOT!**

NB: Ledenlijsten zijn per email verkrijgbaar. Stuur een mailtje naar Kees Blijleven, , email:  en hij komt naar je toe. Adreswijzigingen kunnen ook aan dit adres worden doorgegeven.





↑ Een van de assemblagelijnen voor de Berliet GBC 8 KT in de fabriek in het Franse Bourg.

In de jaren vijftig ontwikkelde Berliet (nu onderdeel van Renault RVI) een vrachtwagen die eigenlijk bedoeld was voor gebruik in noordelijk Afrika. Het voertuig werd de "Gazelle" genoemd en trok de aandacht van het Franse leger.

De eerste order van het Franse leger omvatte 920 stuks, die werden geleverd met de civiele cabine en motorkap. Speciaal voor het leger werd daarna een cabine ontwikkeld, die geheel was opgebouwd uit vlakke delen. Dit om reparatie te vereenvoudigen en mogelijk te maken ook zonder speciaal plaatwerkgereedschap. Deze militaire uitvoering werd ingevoerd in 1960 en in totaal zijn er meer dan 18.000 stuks afgeleverd. Hiervan waren er 11.000 in gewone bakuitvoering en de rest in diverse andere uitvoeringen.

Naast de standaard bakuitvoering is er een lange-wielbasis uitvoering, waarbij de wielbasis 3,71 en de to-

tale lengte 8,32 meter is. Andere varianten zijn o.a.:

- een lichte bergingstruck, met een loopkat op een overhead rail en een hijsvermogen van 2 ton;
- een middelzware bergingstruck met hydraulische kraan (zoals op de DAF 616/626) die een maximaal hijsvermogen heeft van 6 ton bij ingeschoven arm en 3 ton bij uitgeschoven arm;

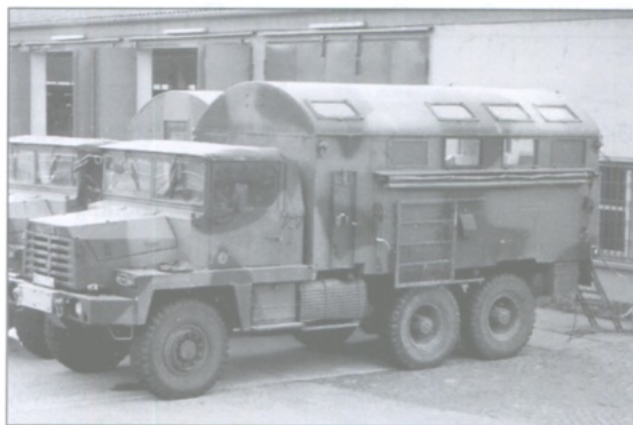
GBC 8 KT met verhoogde huif (foto: Clemens Niesner)





- de tankwagen uitvoering, die bedoelt is voor bevoorradings van militaire voertuigen, heeft een capaciteit van 5.000 liter brandstof. Deze opbouw werd geleverd door het Franse Trailor, die ook als opleggerfabrikant bekendheid is. Door middel van kaptogen en een huif kan men deze uitvoering er doen uitzien als een gewone vrachtauto.
- Dan zijn er nog drie uitvoeringen voor de genie geweest: de kiepwagen heeft een bakinhoud van 4 kubieke meter en bij deze uitvoering hangt het reserve wiel niet onder het chassis, maar staat rechts achter de cabine. Daarnaast gebruikt de genie een trekkeruitvoering die onder andere wordt ingezet als trekker voor drijvend brugslagmaterieel. Tenslotte is er de compressoruitvoering, die een opbouw heeft van Alsthom. De compressor levert 100 lb/sq inch en werd aangedreven door een 5 cilinder dieselmotor.
- Tot slot is er een schuimblusvoertuig geweest op basis van de GBC 8 KT.
- Als bijzonderheid kan nog worden gemeld dat er speciaal voor het Portugese leger een 4x4 variant is ontwikkeld en gebouwd. Er zijn er ongeveer 3.000 aan Portugal geleverd en het Franse leger heeft er een aantal als bosbrandweerauto ingezet.

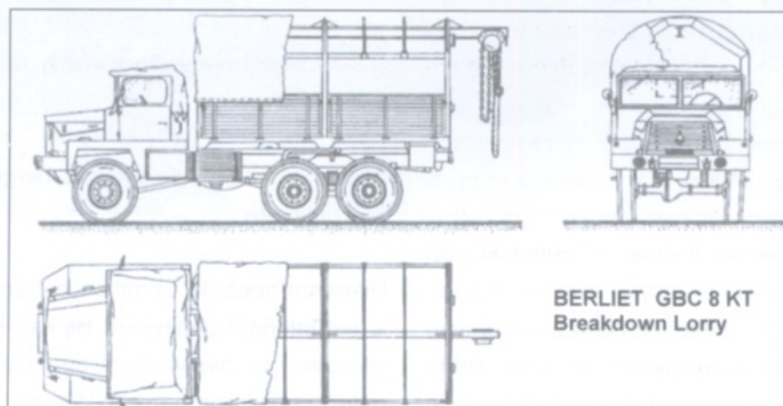
Het voertuig is conventioneel van opzet: een ladderchassis, de motor voorin, centraal de cabine en achterop de laadbak. Zowel de cabine als de laadbak hebben een canvas dak c.q. huif. Deze huif is in hoogte verstelbaar en in de laadbak kan een middenbank worden geplaatst voor het vervoer van manschappen. De voorruit kan worden neergeklapt waardoor de voertuighoogte afneemt tot 2 meter. Het voertuig kan desgewenst worden uitgevoerd met een lier met een capaciteit van 5 tot 7 ton. Als bijzonderheid zit op de voorbumper een groot houten stootblok gemonteerd en tegen de brandstof tank (links gemonteerd) is een framework van latten geplaatst. Naast Frankrijk is de GBC 8 KT ook gebruikt door Algerije, China en Marokko. Oostenrijk kocht in 1967 110 stuks van de 5-ton MT uitvoering.



**Berliet GBC 8 KT, werkplaatswagen (foto Clemens Niesner)**

Begin jaren negentig had het Franse leger behoefte aan een opvolger, doch door een beperkt budget en het kleine aantal benodigde voertuigen, werd door Renault R.V.I. een bijzonder alternatief ontwikkeld. Het bedrijf stelde voor om 4.500 tot 6.000 stuks GBC 8 KT's te renoveren en daarbij gebruik te maken van het chassis (inclusief bumper en houten stootblok) de assen en de tussenbak. De rest zou worden vervangen door nieuwe delen. Nadat de plannen waren goedgekeurd, werd in 2000 begonnen met dit renovatieproject. Dit nieuwe voertuig zal mee moeten gaan tot 2030, zodat tegen die tijd de chassis zo'n 60 tot 70 jaar oud zullen zijn.

Technische gegevens	BERLIET, GBC 8 KT / MT.
lengte	7,28 meter
breedte	2,40 meter
hoogte cabine met kap	2,70 meter
hoogte over huif	3,30 meter
wielbasis	3,31 + 1,28 meter
oploop / afloophoek	45° / 45°
waaddiepte	1,20 meter
motor	Berliet multifuel / diesel
eigen gewicht	8.370 kg
laadvermogen	4.000 kg (de KT versie) 5.000 kg (de MT versie)



**BERLIET GBC 8 KT  
Breakdown Lorry**



## Cadillac Gage Commando Ranger

De **Commando Ranger** werd door de **Cadillac Gage Company** op eigen initiatief ontwikkeld op basis van gebleken behoeften aan een goedkoop voertuig voor troepenvervoer over de weg, maar wel met een zekere terreinvaardigheid.

Eind 1977 maakte de US Air Force haar wensen kenbaar voor een Security Police Armored Response/Convoy Truck voor het uitvoeren van patrouilles op luchtmachtbases. In antwoord daarop leverden in april 1978 een aantal Amerikaanse fabrikanten gedetailleerde voorstellen voor een dergelijk voertuig. In oktober 1978 koos de USAF hieruit drie bedrijven: Cadillac Gage Company, Oshkosh Truck Corporation en de Vehicle Systems Development Corporation. In maart 1979 werd definitief voor Cadillac Gage gekozen en in juni 1979 volgde een opdracht voor de levering van een aantal voertuigen.

De eerste Cadillac Gage Commando Ranger, door de USAF Peacekeeper genoemd, werd in april 1980 afgeleverd. Begin april 1981 bestelde de luchtmacht en de marine samen 480 voertuigen, waarbij de totale behoefte van marine lag op 810 voertuigen, af te leveren uiterlijk 1985.



### Het basisvoertuig

De romp van de Commando Ranger is gemaakt van Cadloy (een door Cadillac Gage ontwikkelde soort pantserstaal met een zeer grote sterkte) en bood bescherming tegen het vuur van alle handvuurwapens die in die tijd in gebruik waren. Ook aan de onderkant van het voertuig

was pantsering aangebracht, die de inzittenden beschermde tegen de gevolgen van mijnexplosies of handgranaten die onder het voertuig explodeerden.

De Ranger is gebaseerd op een standaard Chrysler vrachtwagenonderstel, maar heeft een kortere wielbasis. De motor staat voorin en is gekoppeld aan een automatische transmissie met drie versnellingen vooruit en een achteruit. Aan de transmissie zit een tussenbak met twee snelheden. Het voertuig heeft permanente vierwielaandrijving. De vering bestaat uit bladveren en dubbelwerkende schokbrekers aan ieder wiel. De banden zijn opgevuld met een schuimachtig materiaal en kunnen nog zo'n 75 km mee nadat ze zijn lekgeraakt.

De bestuurder zit links voorin, de commandant rechts voorin. Ze hebben elk een voorraam met kogelvrij glas en een ruitenwischer. Tussen beide ramen zit een schietpoort. De deuren in de twee zijwanden gaan naar achteren open en zijn voorzien van een kijkblok met kogelvrij glas met daaronder een schietpoort. De manschappenruimte biedt ruimte aan zes man. Ze zitten in twee rijen van drie met hun rug tegen de zijwand. Ze stijgen in en uit door de twee deuren in de achterwand. Beide deuren hebben een schietpoort, de linker deur heeft een kijkblok. In elke zij-

wand zit ook een kijkblok met daaronder een schietpoort. Het dak loopt naar twee kanten schuin af, zodat handgranaten er af rollen voordat ze ontploffen. Desgewenst kan het voertuig worden geleverd met een luik in het dak, waaraan verschillende vormen van wapenning kunnen worden gemontereerd zoals een 7,62 mm M60 mitrailleur met een pantserschild en 200 patronen voor

direct gebruikt. In de romp is bergruimte voor nog eens 800 patronen.

Uiteraard heeft de Commando Ranger airconditioning en is het interieur geïsoleerd. Hij kan naar behoefte worden voorzien van zwaailichten, een luidspreker, verschillende radio's, schijnwerpers, een Wegmann rookbuswerper, een



aan de voorkant gemonteerde lier en een 24 volts elektrisch systeem in plaats van het standaard 12 volts systeem.

#### Varianten

Behalve als personeelsvoertuig kan de Commando Ranger ook gebruikt worden als commandovoertuig (bemanning 2 plus 2 commandovoerenden), ambulance (bemanning 2 plus 2 liggende of 3 zittende gewonden) en licht verkenningvoertuig, uitgerust met een 360 graden draaibare Cadillac Gage eenmans toren met twee 7,62 mm (of .30) mitrailleurs in dubbelopstelling of een 7,62 mm plus een 12,7 mm mitrailleur. Deze hebben een elevatie van +50 tot -14 graden. Deze toren heeft een M28C richtkijker met een vergroting van 1½, acht kijkblokken en een luik dat naar achteren opengaat.

Gebruikers: United States luchtmacht en marine, Indonesië en Luxemburg.

#### Technische specificaties:

bemanning	2 + 6
configuratie	4 x 4
gevechtsgewicht	4536 kg
lengte	4,7 m
breedte	2,02 m
hoogte	1,98 m
bodemvrijheid	0,21 m
wielbasis	2,95 m
opstapvermogen	0,25 m
topsnelheid	112 km/uur
brandstofvoorraad	121 liter
actieradius	556 km bij 70 km/uur
klimvermogen	60%
zijdelingse helling	30%
motor	Dodge 360 CID V8 vloeistof gekoelde benzinemotor, 180 pk bij 3600 tpm

**Bron:** JANE's Armoured Personnel Carriers, Christopher F. Foss

**Foto's:** Cadillac Gage



Tijdens de **Journées des Forces Terrestres 2006** (de Dagen van de Landstrijdkrachten 2006), gehouden in oktober 2006 in het Zwitserse Thun, werden verschillende nieuwe voertuigen gepresenteerd. Een daarvan was een lichte mijnruimer, die is gebaseerd op de romp en het onderstel van een M113A2. Aan de voorkant is een Pearson mechanisch en elektromagnetisch ontminningssysteem geïnstalleerd. Op de romp is een gepantserde toren voor de commandant geplaatst en een verhoogde koepel voor de bestuurder. Op de toren en aan de achterkant van het voertuig zijn twee camera's geïnstalleerd. Het voertuig is in gebruik bij de Zwitserse strijdkrachten.

Bron: RAIDS, mei 2007



**Future in  
history**

In voorraad onder andere:

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

**Wij maken uw hobby  
compleet!**

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

**www.rr-modeling.com**

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

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

Industrieweg 16  
5066 XJ Moergestel  
(industrieterrein stokeind)

**military  
R&R  
modeling**



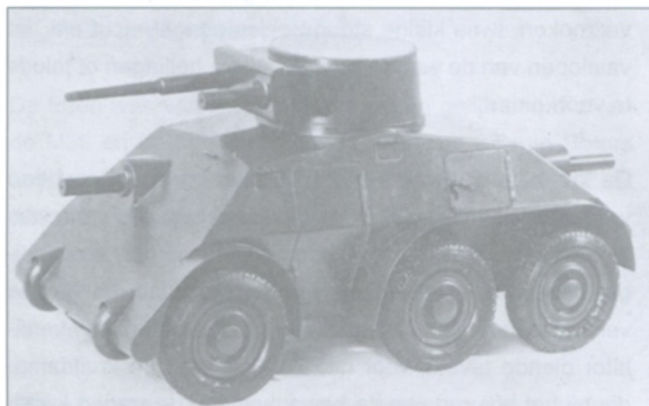


*DAF proefpantserwagen, hier met een door DAF zelf vervaardigde dummy toren.*

In de loop van de dertiger jaren werd het gaandeweg duidelijk dat het Nederlandse leger volstrekt onvoldoende was uitgerust voor de taak die het had te vervullen. Met name het feit dat men geen vechtwagens ("tank" was een niet gebruikt begrip), of zelfs maar pantserwagens had betekende een ernstig gebrek. De verwerving van het benodigde materiaal begon in 1934 en leidde in 1936 tot de aanschaf van twaalf Zweedse Landsverk 181 pantserwagens (bij ons Pantserwagen M36) en in 1938 nog eens veertien\* Landsverk 180 pantserwagens (bij ons Pantserwagen M38). Daarmee werden het in respectievelijk 1936 en 1938 opgerichte Eerste en Tweede Eskadron Pantserwagens uitgerust. Eveneens in 1938 werd besloten nog een aantal pantserwagens aan te schaffen voor het op te richten Derde Eskadron Pantserwagens.

\* twee wagens waren als commandovoertuig bestemd voor het Eerste resp. het Tweede Eskadron, de overige twaalf wagens vormden de uitrusting van het Tweede Eskadron Pantserwagens.

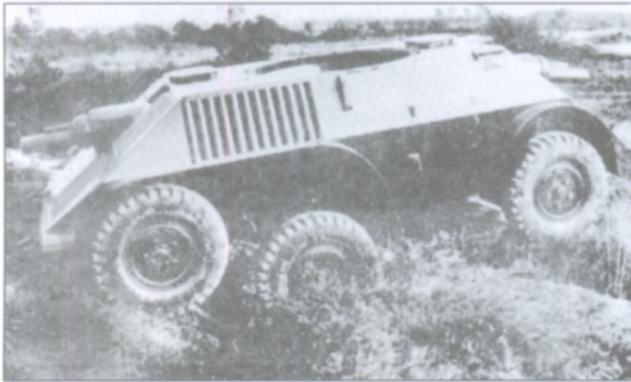
Bij DAF had Hub van Doorne, een van de oprichters, inmiddels ook belangstelling gekregen voor het bouwen van pantservoertuigen en samen met Piet van der Trappen (toen kapitein, later kolonel ir. en mede ontwerper van de



Trado) begon hij in 1935 een studie naar een eigen ontwerp pantserwagen, met de naam "Pantrado". Een pantserwagen dus met een Trado onderstel. Het eerste idee, de Pantrado-1, betrof, althans volgens het boekje Pantservoertuigen 1 van Fred Vos, een pantservoertuig dat bestond uit twee helften die door een grote kogel-draaikrans met elkaar waren verbonden. Het onderstel, waar twee Trado stellen deel van uitmaakten, was met en zonder rupsbanden te gebruiken.

Bij het tweede idee, de Pantrado-2, werd een aantal voor die tijd revolutionaire vernieuwingen voorgesteld, die in het derde idee, de Pantrado-3, verder werden uitgewerkt. De Pantrado-3 leek zo goed dat besloten werd een ongepantserd prototype te bouwen. De foto links toont een destijds gemaakt model.

Het was een revolutionair ontwerp geworden. In tegenstelling tot de gewoonte om van een bestaand vier- of zeswielig chassis uit te gaan en daarop een pantserkast te plaatsen, hadden Van Doorne en Van der Trappen, met assistentie van wachtmeester-monteur J. Addink, een



zelfdragende pantserkast ontworpen, waardoor een chassis achterwege kon blijven. Belangrijke voordelen hiervan waren het feit dat de motor, de versnellingsbak en andere overbrengingsorganen achterin konden worden geplaatst, waardoor de inwendige ruimte veel doelmatiger kon worden benut en de onderzijde van het voertuig kon worden gepantserd, waardoor een betere bescherming ontstond tegen mijnen en handgranaten. Tevens werd een aanzienlijke gewichtsbesparing gerealiseerd en had het voertuig een lager silhouet.

Het ontbreken van een chassis stelde echter ook specifieke eisen aan de constructie en de vorm van de pantsercarrosserie, met name vanwege de spanningen die op bepaalde plaatsen optraden. De romp was gelast en de wanden waren onder een zodanige hoek geplaatst dat de trefhoek van vijandelijk vuur zo klein mogelijk was; een vormgeving welke later vooral door de Russische T-34 tank bekend werd. De grootste dikte van de bepantsering was 10 mm. In de beide zijwanden waren gemakkelijk te openen en te sluiten deuren aangebracht, alsmede van pantserglas voorziene kijkspleten, welke door middel van pantserluikjes konden worden gesloten.

De inwendige ruimte bood plaats aan een bemanning van vijf personen: linksvoor de frontbestuurder, rechtsvoor de

boegschutter, rechts in de toren de commandant en links de schutter en linksachter in de gevechtsruimte de rugschutter, tevens achterbestuurder. Deze zat met het gezicht naar achteren. Naast de plaats van de achterbestuurder bevond zich, geheel gescheiden van de gevechtsruimte, de motorruimte. Door het wegnemen van een gasdicht schot kon men van binnenuit bij de motor komen, zodat kleine storingen verholpen konden worden zonder zich aan vijandelijk vuur bloot te stellen. Door de plaatsing van de motor achterin hadden de frontbestuurder en de boegschutter een vrij uitzicht over de weg en het terrein vóór de wagen. Kijkspleten en ramen waren voorzien van pantserglas en konden met één handbeweging door een pantserluik worden afgesloten. Front- en achterbestuurder behielden dan hun uitzicht door de boven hen aangebrachte episcopen. Werd een prismablok hiervan geraakt dan kon dit van binnenuit verwisseld worden. Aan de voor- en achterzijde van de wagen en aan de zijwanden waren geblindeerde lampen en richtingaanwijzers aangebracht.

← *De van gewoon staal vervaardigde proefpantserwagen. Dit voertuig onderging later nog enkele wijzigingen. Uiterlijk bleek dit uit de gewijzigde vorm en plaats van het ventilatie-rooster aan de rechterzijde en de spatborden.*

De pantserwagen was uitgerust met een Trado en de aandrijving vond dus plaats op de vier achterwielen. Het was echter mogelijk door middel van een ombouwset ook de voorwielen aan te drijven. De voorwielen waren onafhankelijk geveerd met spiraalveren en voorzien van hydraulische schokbrekers. Om de bodemvrijheid zo groot mogelijk te houden en de kwetsbaarheid te beperken, was geen spoorstang aangebracht, maar werd elk voorwiel afzonderlijk bestuurd.

Als banden werden in eerste instantie luchtbanden met terreinprofiel gebruikt (9.00 x 16); het was echter de bedoeling deze later te vervangen door schotzekere banden. Beide typen banden konden worden voorzien van terrein-klauwen. Aan de voorkant waren, gedeeltelijk in de romp verzonken, twee kleine steunwielletjes aangebracht om het vastlopen van de wagen bij wat steilere hellingen of taluds te voorkomen.

De krachtbron was een Ford V8 Mercury-motor met een vermogen van 95 pk/3.600 tpm, welke rechts achterin was geplaatst. Hij was voorzien van een extra grote, veelbladige ventilator teneinde voldoende koellucht langs de verdekt opgestelde radiator te laten stromen. Deze ventilator diende tevens voor het uitdrijven van de kruitdamp, die bij het afvuren van de wapening in de wagen kwam



te hangen. Een tweede, kleinere ventilator diende voor de koeling van het oliecarter. De overbrenging gebeurde via een versnellingsbak met vier versnellingen vooruit, vier achteruit en een extra versnelling voor in het terrein. De wagen had voor en achter een complete stuurinrichting. Men kon dus zonder te keren van rijrichting veranderen. De beide stuurinrichtingen werkten op de voorwielen en het achteruit rijden vroeg heel wat routine van de achterbestuurder. In de praktijk bleek dat de overbrengingsorganen van de stuurinrichting van achter naar voor minder solide waren en de bediening van het achterstuur moest derhalve voorzichtig gebeuren. De maximumsnelheid, welke vooruit 75 km/uur bedroeg, werd veiligheidshalve voor achteruitrijden op 50 km/uur gesteld.



#### **Nogmaals de proefpantserwagens.**

De toren was van Zweeds fabrikaat en gelijk aan die van de M36 en de M38. In de toren was een 37 mm Bofors antitank kanon geplaatst. Het had een elevatie van  $-9^{\circ}$  tot  $+23^{\circ}$ . Daarnaast was coaxiaal een 7,9 mm mitrailleur gemonteerd. Op de toren waren twee episcopen geplaatst, die van de commandant was  $360^{\circ}$  draaibaar, die van de schutter zat vast.

Bij de beproevingen, welke in de periode juli t/m septem-

ber 1938 onder toezicht van de Commissie Pantserautomobielen werden uitgevoerd, werden ten opzichte van de Landsverk M36 verschillende voordelen geconstateerd:

- De vering van de DAF pantserwagens is veel soepeler dan die van de paw M36;
- Een zeer mulle zandweg kan door de DAF pantserwagens wel, maar door de paw M36 niet worden gevolgd;
- Steile hellingen worden door de DAF pantserwagens zonder haperingen genomen, de paw M36 slaagde hierin eerst na meerdere vergeefse pogingen;
- Niet te diepe greppels kunnen door de DAF pantserwagens wel, doch door de paw M36 niet worden overschreden.

Tegenover deze voordelen stonden ook nadelen:

- De temperatuur in de DAF pantserwagens was veel hoger en het lawaai in de wagen was veel hinderlijker, zelfs zodanig dat een gesprek in de wagen vrijwel onmogelijk was;
- De aan de onderzijde uitmondende uitlaat had bij het gaan door ongelijk terrein bezwaren gegeven.

De commissie sprak als haar oordeel uit dat de DAF beter voldeed dan de paw M36 en gaf als haar algemene indruk: "Zeer aanvaardbaar".

De pantserwagens viel dus zodanig in de smaak dat er op 25 april 1939 door de directie van het Staatsbedrijf der Artillerie-Inrichtingen met van Doorne's Aanhangwagenfabriek een contract werd afgesloten betreffende de levering van:

1. 12 Pantserwagens, merk DAF, Type P.T.3, met uitzondering van de toren, de bewapening, de episcopen en de wielen met de banden. De pantserwagens merk DAF type P.T.3 worden hierna genoemd Paw M39.
2. Het plaatsen van 12 torens met kanon van 4 Paw, ter beschikking te stellen door de Artillerie-Inrichtingen, op de onder 1 genoemde pantserwagens, mits deze torens worden geleverd te Eindhoven vóór of op de navolgende data: 3 torens: 1 augustus 1939; 3 torens: 16 september 1939; 3 torens: 7 oktober 1939; 3 torens: 1 november 1939.
3. Het plaatsen van de door de Artillerie-Inrichtingen ter beschikking te stellen bewapening, bestaande uit 2 mitrailleurs M-20 pantserwagens no.1 en 1 mitrailleur M-20 pantserwagens no. 2, mits deze beschikbaarstelling plaats vindt voor of op de navolgende data: 9 mitrailleurs: 1 augustus 1939; 9 mitrailleurs: 16 september 1939; 9 mitrailleurs: 7 oktober 1939; 9 mitrailleurs: 1 november 1939. Van elk stel van 9 mitrailleurs zijn 6 mitrailleurs van het type M-20



pantserwagengeno. 1 en 3 mitrailleursvan het type M-20 pantserwagengeno. 2

Het hiermee gemoeide bedrag was f 529.600. Als bijzonderheid kan nog worden genoemd dat dit in feite de eerste opdracht was die DAF verwierf voor het bouwen van aangedreven voertuigen. De eerste echte DAF automobielen dus!

De productie ging met de nodige problemen gepaard, want tijdrovende besprekingen en stagnatie bij de aflevering van pantsermateriaal uit België en elektrische apparatuur uit Duitsland remden de voortgang. Toen op 9 en 10 november 1939 de spanning door het Venlo-incident zeer hoog opliep, werden de in aanbouw zijnde pantserwagens van Eindhoven overgebracht naar de scheepsbouwmaatschappij "De Nieuwe Waterweg" te Rotterdam. Het was een tijdelijke evacuatie, die echter toch twee weken kostte. Op 21 november 1939 werden tenslotte de eerste twee M39 pantserwagens door DAF afgeleverd.

Bij het uitbreken van de oorlog waren pas zeven pantserwagens afgeleverd en ingedeeld bij het Depot Eskadron Pantserwagens in Den Haag. Een deel hiervan was nog niet gevechtsgereed. Er ontbraken onder meer schotzekere banden, episcopen en verschillende uitrustingsstukken. Na de oorlog is in opdracht van de Generale Staf een studie gedaan over de ervaringen opgedaan met de pantserwagens merk DAF gedurende de mobilisatie en de oorlogsdagen in 1940. Hierin worden de volgende gevechtshandelingen genoemd:

- Een peloton begeleidde op 11 mei een munitiekonvoi naar Delft en is op weg daarheen in vuurgevecht geweest met parachutisten. Tijdens dit gevecht (waarbij een wachmeester is gesneuveld) werd een wagen getroffen, die tengevolge van een ontzet voorwiel in Delft moest worden achtergelaten.
- Een wagen is langs de kunstweg Delft-Overschie eveneens met parachutisten in contact geweest en nog een derde wagen bij de strafgevangenis in Scheveningen.
- Op 13 mei is een peloton naar Amsterdam geweest om munitie en onderdelen te halen in de Hembrug en het munitiemagazijn in de IJpolder.
- Tenslotte hebben de overige wagens, die nog niet gevechtsklaar waren, patrouille gereden in Den Haag. Uit de beschrijvingen in het dagboek van wachmeester Knobbe, commandant van pantserwagengeno. 2203, blijkt overigens dat het voor de bemanningen van de betrokken wagens vijf zeer intensieve dagen waren, met veel span-

ning, vermoeidheid en afschuwelijke en gevaarlijke ervaringen.

De na de capitulatie resterende wagens zijn uiteraard door de Duitsers in beslag genomen. Enkele werden al heel snel door hen ingezet bij de toen nog in volle gang zijnde strijd in België en Frankrijk. De beschadigde en de nog niet afgebouwde voertuigen werden weer naar de DAF fabriek gebracht, waar ze moesten worden gerepareerd of afgebouwd. Ook moest er een radio worden ingebouwd. Vervolgens zijn de DAF's met de aanduiding



Panzerspähwagen DAF 210 (h) in Duitse dienst gesteld. Zij zijn gebruikt voor politiedoeleinden in ons land en o.a. in Rusland, waar ze allemaal verloren zijn gegaan.



De DAF pantserwagengeno. M39 dankt zijn bekendheid derhalve niet zozeer aan zijn operationele carrière, maar aan de technische verbeteringen en vernieuwingen welke voor het eerst in één ontwerp werden samengevoegd. Het was hierdoor, ook internationaal gezien, een der modernste pantserwagens in de periode vóór 1940.







← Vernielde DAF pantserwagen, mei 1940

#### Registratie

Over de registratietekens van de pantserwagens van het Depot Eskadron is maar weinig bekend. Vermoedelijk hadden ze alleen een voertuignummer en een militair kenteken. De wagens van de vier pelotonscommandanten hadden vermoedelijk / waarschijnlijk de voertuignummers C3 t/m C6, de overige wagens de nummers 25 en 26 (1<sup>o</sup> peloton), 27 en 28 (2<sup>o</sup> peloton), 29 en 30 (3<sup>o</sup> peloton) en 31 en 32 (4<sup>o</sup> peloton). De militaire kentekens waren III-2201 t/m III-2212.

#### Technische gegevens:

Merk, type: DAF Pantserwagen M39  
 Bouwjaar: 1939-1940  
 Motor: Ford Mercury, 8-cilinder benzine, 95pk/  
 3600 tpm.  
 Bemanning: 5 personen  
 Gewicht: 5.800 kg  
 Lengte: 475 cm  
 Breedte: 208 cm  
 Hoogte: 216 cm  
 Bodemvrijheid: 43 cm  
 Waadvermogen: 60 cm  
 Max. snelheid: 75 km/uur vooruit, 50 km/uur achteruit  
 Brandstofvoorr.: 100 liter  
 Actieradius: 300 km  
 Bewapening: 1 kanon van 4 Paw (37 mm Bofors);  
 2 mitrailleurs Paw M-20 No.1, 7,9 mm;

1 mitrailleur Paw M-20 No. 2, 7,9 mm

Bepantsering: 5 tot 10 mm

#### Bronnen:

- Eskadrons Pantserwagens, 1936-1940, J.A. Bom
- Geschiedenis van de DAF Aanhangwagenfabriek, Frans X.A. Schmiermann
- Studie over ervaringen opgedaan met de pantserwagens merk D.A.F. gedurende de mobilisatie en de oorlogsdagen in 1940, Sectie Krijgsgeschiedenis van de Generale Staf, december 1949
- Pantservoertuigen, deel 1, Fred Vos
- Nederlandse Pantservoertuigen, Schulten / Theil
- Belevissen met de pantserwagen 2203 in de meidagen van 1940, Ons Leger, Fred Vos
- Militaire verdedigingsvoorbereiding op motortechnisch gebied, Ir. P.H. van der Trappen

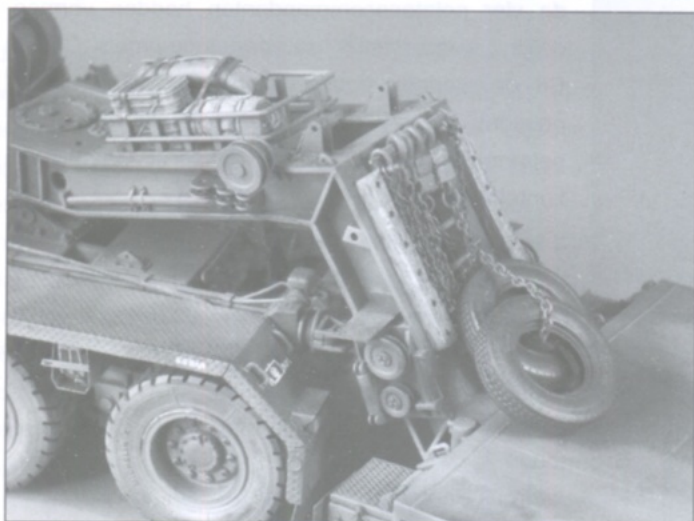


Vernielde DAF pantserwagen, Rusland (?)



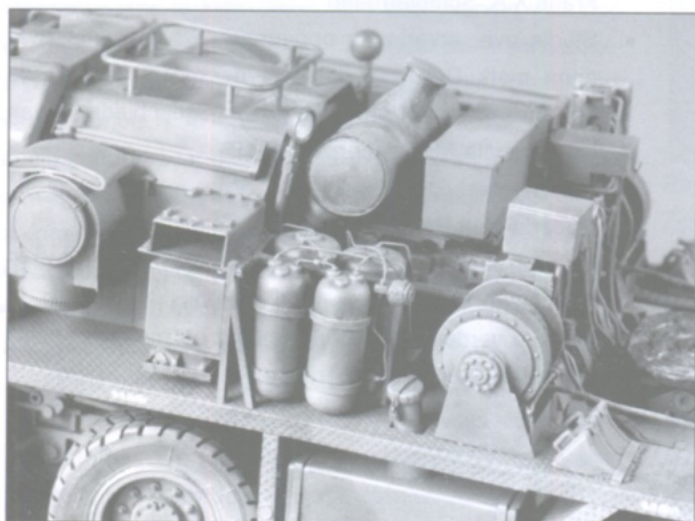
### Schilderen

Hoewel ik het al vaak had geprobeerd, was het me nog nooit gelukt een camouflageschema goed aan te brengen. Daarom was mijn enige echte probleem met dit model dat het in NATO-camouflage gespoten moest worden. Het hele model is met de airbrush geverfd. Ik ben jaren geleden overgestapt op de verf van Valeyo, maar ik weet niet welke kleu-

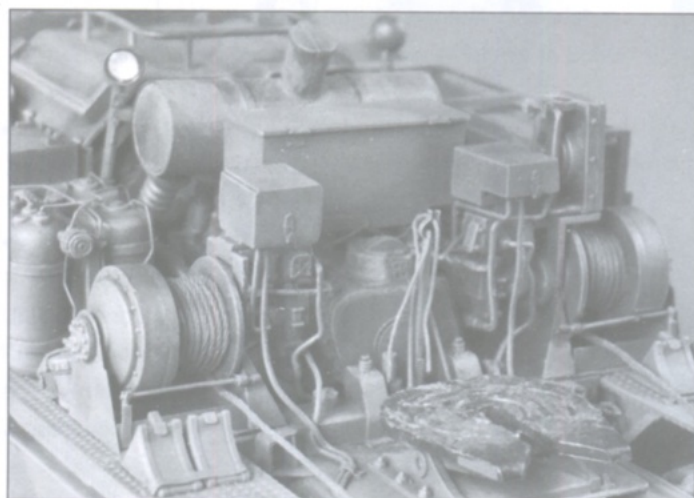


ren zij als NATO-kleuren zien. Na wat onderzoek koos ik dan ook maar voor de groene en bruine kleur van Tamiya (NATO-green FX67 en NATO-brown XF68) en de zwarte kleur van Revell. Zwart van Revell blijft voor mij onovertroffen.

Eerst moet er een goede ondergrond worden gespoten. Daarvoor kun je beter een verf op terpentine basis nemen zoals Revell of Humbrol. Dit omdat die beter hecht op de metalen en resin onderdelen. Ik vind het niet nodig om een extra basis laag te spuiten. Velen kiezen voor een grijze basis waarover de uiteindelijke kleuren gaan. Waarom niet direct de groene basis of de pre-shade kleur? Hier is echter geen pre-shading (het vooraf aanbrengen van een donkere tint van de basiskleur) toegepast. Eerst werd het hele model gespoten in groen. Daarna zijn de zwarte vlakken aangebracht en vervolgens de bruine vlakken. Met hulplijntjes van potlood heb ik aangegeven waar de camouflage overgang moet lopen.

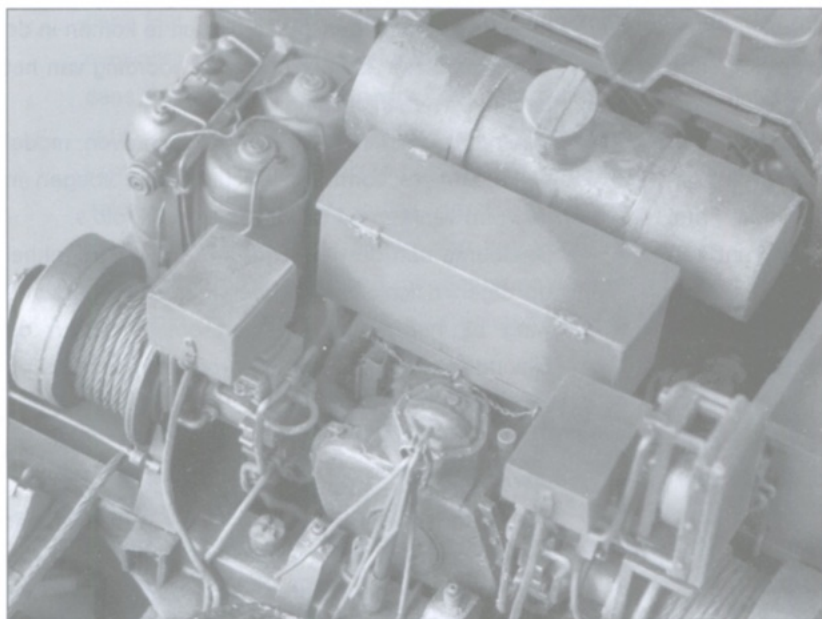


De cabine van de truck kreeg geen camouflage. De MSA-kit op originele voertuigen is verwijderbaar en werd daarom niet in camouflage meegespoten. Ook om mijn model is deze groen. Na spuiten leken de kleuren mij iets te licht, zeker ten opzichte van de zwarte kleur. Een model kan volgens mij verpest worden doordat kleuren te hard tegen elkaar staan. De camouflage kan dan te nadrukkelijk aanwezig zijn. Dit werd goedge maakt door een eerste zwart/bruine wash. Daarna werden details benadrukt met een tweede wash. Deze wash bestond uit een zeer verdunde mix van zwarte olieverf met een klein beetje donkerbruin of -groen. Dit mengsel werd met een kleine kwast aangebracht in kieren, hoeken en inliggende delen, waardoor een schaduwwerking ontstond.



Als voorlaatste volgden de decals. Die uit de Trumpeter kit zijn daarvoor voldoende. Erg mooi zijn de roodwitte vlakken die voorop en achterop de truck en trailer komen. Dit soort contrasterende kleuren maken een model levendig. Ten slotte werd het model verouderd. Omdat dit een truck moet

voorstellen die op de weg wordt gebruikt, kreeg hij niet meer dan lichte stof-versmering. Op een snelweg vind je geen grote stukken modder. Voor de versmering werd een donkere kaki kleur gemengd (Valeyo) en over het model gespoten. Dat wil zeggen, met de airbrush op grote afstand het model "stoffig" maken. Vooraf werd echter een deel van de voorruit



afgeplakt om het door de ruitenwissers schoongeveegde deel weer te geven. Op de onderste helft van het model werd meer verf aangebracht. De wielen werden na het spuiten met een vochtige doek weer "schoon" geveegd, waardoor de typische versmering ontstond die je op vrachtwagen wielen ziet zitten. Ook het rijvlak (profielnokken) van de band werd "schoon" geveegd.

#### Conclusie

Ik heb niets op de oplegger geplaatst. Dit omdat lading eerder de aandacht wegtrekt van het model dan dat het iets toevoegt. En met al het werk dat in de trekker is gaan zitten zou dat jammer

zijn. Al met al heeft het bouwen dus behoorlijk meer tijd gekost dan van tevoren was gedacht. Toch doet hij het goed in de groeiende verzameling en ik ben uiteindelijk best blij dat ik deze versie heb gebouwd. De "Franziska" kan immers altijd nog "RUDD" worden gebouwd...

#### Literatuur:

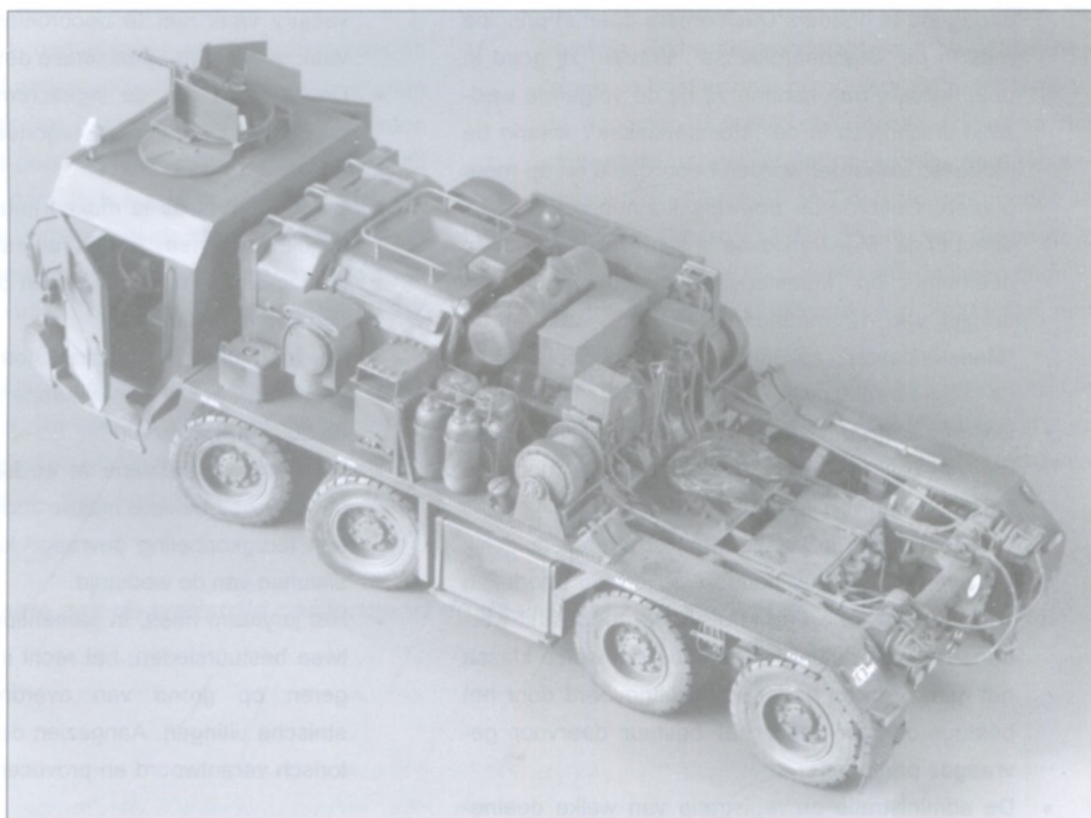
- Tankograd special 5003 – Tanktransporters of the modern German Army 1956 - now

#### Speciale dank aan

- Van Vliet Trucks
- Alex
- Jan.

#### Gebruikte onderdelen

- Faun SLT-56 from Trumpeter (nr. 203)
- Real Model wielen-set (RM 35077)
- Voyager Models etchset (PE 35008)



### 1 Doel Modelbouwwedstrijd

De TWENOT modelbouwwedstrijd heeft de volgende doelstellingen:

- Het kunnen tentoonstellen van door de leden en andere bezoekers gebouwde modellen van militaire voertuigen in een omgeving waar met gelijkgestemden over deze modellen gepraat kan worden;
- Positief kritisch kijken naar deze modellen door een jury die er vervolgens een waardering aan geeft;
- Zo mogelijk feedback geven aan de deelnemers aan de wedstrijd zodat deze hun modelbouwvaardigheden kunnen uitbouwen.

### 2 Uitvoering van de modelbouwwedstrijd

- Voor de wedstrijd kunnen schaalmodellen worden ingeschreven in de onder punt 5 genoemde klassen.
- Jeugdleden t/m 18 jaar kunnen meedoen in elke van de bovengenoemde klassen waarbij op het deelname formulier de leeftijd wordt vermeld zodat de jury rekening kan houden met deze factor bij het jureren.
- Er komt een scheiding binnen de klassen om de wedstrijd voor bouwers van elke niveau leuk en uitdagend te houden. Deelnemers doen in principe mee in de "Standaardklasse". Winnen zij goud in deze klasse, dan kunnen zij bij de volgende wedstrijd inschrijven in de "Meesterklasse", waarin de modellen zwaarder worden beoordeeld en op meer punten. Gevorderde bouwers kunnen op verzoek direct in de "Meesterklasse" inschrijven. Indien een deelnemer op "Meesterklas" niveau binnen een termijn van 12 maanden geen prijs wint in de "Meesterklasse", zal hij worden teruggeplaatst in de "Standaardklasse".
- Deelname in de "Meesterklasse" is vrijwillig; op eigen verzoek kan de deelnemer zijn modellen blijven inschrijven in de "Standaardklasse".
- Om de indeling in klassen en het jureren duidelijk en overzichtelijk te houden zullen de modellen strikt per klasse op de tafels bijeen geplaatst worden, met een duidelijke indicatie om welke klasse het gaat. Een en ander wordt uitgevoerd door het bestuur dan wel door het bestuur daarvoor gevraagde personen.
- De administratie en registratie van welke deelne-

mers mogen c.q. geacht worden uit te komen in de "Meesterklasse" is voor de verantwoording van het bestuur / wedstrijdleiding.

- Deelnemers kunnen bij het ingeschreven model een beknopte vorm van documentatie voegen in de vorm van één A4 tekst en/of enkele foto's.
- Deelname aan de wedstrijd is gratis, maar geheel op eigen risico. De inzender kan een waarschuwing bij het model plaatsen om te wijzen op bijzonder kwetsbare items en of het model los op zijn ondergrond staat.

### 3 Werkwijze Jury

- De juryteams worden zo heterogeen mogelijk samengesteld, om een evenwichtige beoordeling van een model te garanderen. Bestuursleden mogen deel uitmaken van de teams. Een team bestaat uit twee ervaren en geselecteerde modelbouwers.
- De teams maken een eerste "triage" om een scheiding te maken tussen de modellen die om uiteenlopende redenen wel of niet in de prijzen zullen vallen en gaan vervolgens de kanshebbende modellen jureren.
- De modellen worden uitsluitend beoordeeld op modelbouwtechnische kwaliteiten. Of een model 100% "historisch correct" is valt voor een normale vakjury vaak niet te beoordelen en is bovendien vaak gebaseerd op minimale details.
- De jury kan aan de ingeschreven modellen een prijs toe kennen in de categorieën Brons, Zilver en Goud.
- Bij twijfel over de te maken keuze beslist de wedstrijdleiding mee. In het uiterste geval wordt er gestemd, waarbij wordt beslist op basis van meerderheid van stemmen.
- De jury jureert "neutraal", los van persoonlijke voorkeur, het wel of niet kennen van het model en de bouwer(s) daarvan.
- Het bestuur zal tijdens de wedstrijd de namen van de juryleden bekend maken zodat er eventueel om een terugkoppeling gevraagd kan worden, ná het afsluiten van de wedstrijd.
- Het juryteam heeft, in samenspraak met minimaal twee bestuursleden, het recht inzendingen te weigeren op grond van overdreven politieke of etnische uitingen. Aangezien de grens tussen historisch verantwoord en provocerend vaag kan zijn,



zal dit altijd in overleg met de inzender(s) plaatsvinden.

- De inzendingen worden eerlijk en positief benaderd. Het gebruik van optische hulpmiddelen zoals minilights, tandartsspiegels en vergrootglazen tijdens het jureren is niet toegestaan. Ook wordt er verwacht dat de jury zijn best doet om de positieve kanten van een inzending te bekijken en geen nodeloze, ongefundeerde kritiek geeft. De beoordeling staat los van de schaal van het model, al moet wel in de beoordeling meegenomen worden dat sommige dingen niet in elke schaal mogelijk zijn.
- De jury leden mogen het model niet aanraken en de onderzijde wordt niet mee beoordeeld, tenzij op nadrukkelijk schriftelijk verzoek van de bouwer(s).
- Het bestuur zal uit de winnaars in de categorie "Goud" een "Best of Show" kiezen. Dit kan een inzending zijn uit zowel de Standaard- als de Meesterklasse.
- Door middel van stembriefjes stemt het publiek voor het model dat de publieksprijs krijgt.

#### 4 Geschillen

De juryuitslag is bindend. Indien tijdens het jureren of vlak daarna blijkt dat een model beoordeeld is op zaken die niet relevant zijn binnen de klasse van inschrijving, zal na uitleg aan het team het betreffende model opnieuw beoordeeld worden door een ander team, samen te stellen door het bestuur.

Correspondentie, opmerkingen en klachten die via de TWENOT en/of andere websites en fora geuit worden zullen niet door het bestuur in behandeling worden genomen. Dit is geen censuur, maar mede door het ad hoc effect van dergelijke snelle media raken gemoeederen makkelijk verhit en worden meerdere mensen in de discussie meegezogen, hetgeen vervolgens vaak ten koste gaat van de objectiviteit van zowel de leden als het bestuur.

Indien een TWENOT lid van mening is dat er een gegronde reden is om ongenoegen over de gang van zaken voor, tijdens en na de wedstrijd aan het bestuur kenbaar te maken, dan kan dat schriftelijk, via een

brief naar het bestuur. Het adres vindt U in DE TANK. Niet TWENOT leden hebben deze mogelijkheid niet. Al naar gelang de ernst van de klacht zal de zaak direct worden aangepakt dan wel op de eerstvolgende bestuursvergadering besproken worden. De inzender krijgt daarna een terugkoppeling vanuit het bestuur.

#### 5 Omschrijving wedstrijdclassen

Er wordt beoordeeld in vijf wedstrijd classen. Dit zijn:

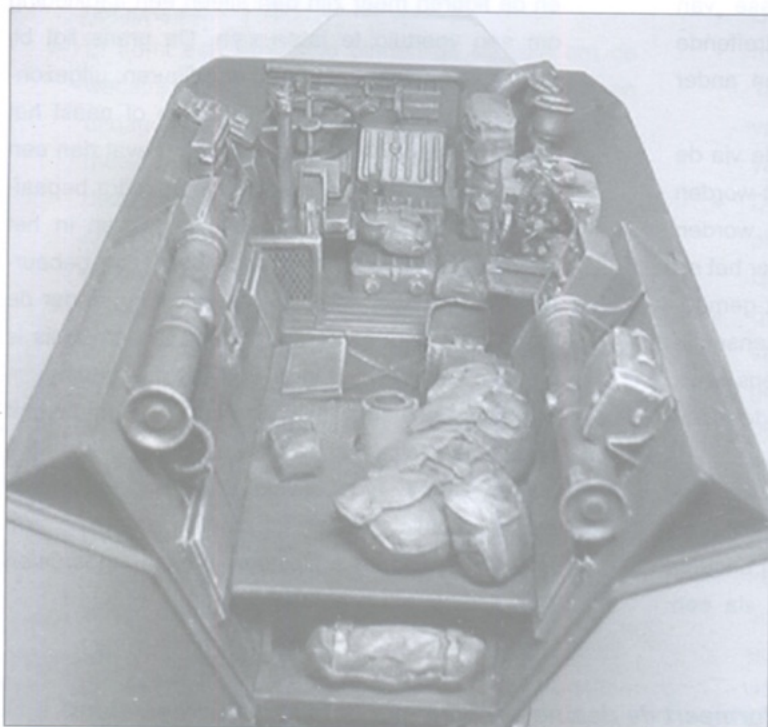
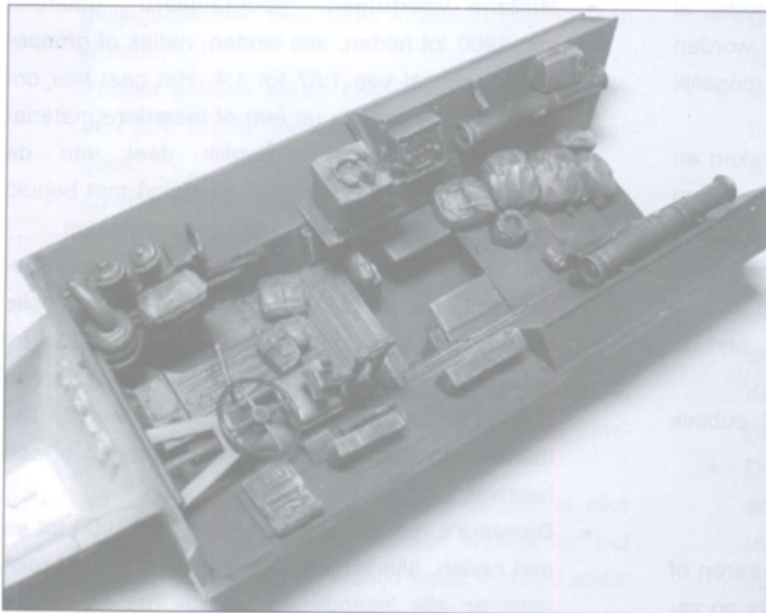
- **Militaire voertuigen, "gedetailleerd"**, daterend van 1900 tot heden, alle landen, naties of groeperingen, schaal van 1:87 tot 1:4. Het gaat hier om modellen, bestaande uit één of meerdere materialen, waarbij een aanzienlijk deel van de oorspronkelijke bouwdoos is gewijzigd met behulp van gekochte en/of zelf gemaakte onderdelen.
- **Militaire voertuigen, "recht uit de doos gebouwd"**, daterend van 1900 tot heden, alle landen, naties of groeperingen, schaal van 1:87 tot 1:4. Het gaat hier om modellen, gebouwd uit één materiaalsoort met minimale, eigengemaakte detailverbeteringen zoals een sprue antenne of een handvat.
- **Diorama's** met militaire taferelen, van 1900 tot en met heden, alle schalen. Onder diorama's worden verstaan alle inzendingen waarbij het grondwerk en de figuren méér zijn dan alleen een aankleding om een voertuig te laten zien. De grens ligt bij meer dan één voertuig en/of drie figuren, uitgezonderd de "standaard" bemanning, op of naast het voertuig. Zodra de grondplaat meer bevat dan een minimale hoeveelheid grondwerk, of zodra bepaalde aspecten duidelijk een functie krijgen in het afgebeelde geheel, of dat er duidelijk een gebeurtenis wordt uitgebeeld, valt de inzending onder de categorie "Diorama's". De grootte van de basis is niet van belang bij de indeling van de inzending.
- **Figuren en Bustes:** militairen van 1900 tot en met heden, alle schalen.
- **Naked Class:** afgebouwde maar ongeschilderde modellen. Alle onderdelen moeten aanwezig zijn. Voor demonstratiedoeleinden mogen onderdelen (b.v. de koepel) afneembaar zijn.

***Door deelname aan de wedstrijd conformeert de deelnemer zich aan het wedstrijdreglement!***



### Het achterdek in kleur

In de eerste aflevering was het achterdek nog in ongeschilderde staat. Nu is inmiddels het gehele interieur in kleur gezet. Daarbij ben ik ook nog bezig geweest om twee mannekes in een soort van Nederlands uniform te krijgen, maar helaas, mijn kleurmix (OD met wat brons) zag er in eerste instantie goed uit, totdat ik verder ging. Alsof ze koper hebben staan slijpen.



Het geheel is eerst in een basiskleur groen gespoten en wel de Vallejo Air Tank Green. Deze kleur werd mij aangeraden door iemand die destijds (2004) nog bij Defensie werkte, als zijnde het juiste kleur groen voor gebruikte voertuigen. Tja, het is mij net iets te groen, dus heb ik alvast besloten de buitenkant t.z.t. met een eerste laag Tamiya XF62 en een tweede nevelaag van deze Vallejo te doen. Ik lijm alles eerst vast omdat ik vind dat je dan tijdens je wash en drybrush sessies alles mooi in elkaar kan laten vloeien. Ik heb daarna de hulzen voor de TOW, de bepakking, etc. geschilderd met een verdunde OD van Vallejo. Waarom verdund? Omdat je daarmee toch net even wat meer kleurschakeringen kan verkrijgen. Nadat deze laag droog was ben ik begonnen met een drybrush met witte olieverf en daarna een drybrush van gele verf. Ja, ik weet het, de regels zeggen wat anders, namelijk van donker naar licht werken. Maar omdat ik met olieverf werk (smeert zo gemakkelijk uit) krijg je een vermenging van de witte eerste laag met de gele tweede laag en dat geeft naar mijn mening een apart effect. Omdat ik nog niet geheel tevreden was met de kleur heb ik er vervolgens een zeer sterk verdunde gele wash (filtering) overheen laten lopen. Ook gelijk hier en daar wat van de zijanten meegenomen. De banken zijn met een verdunde mix van OD, khaki en een tikkie brons gedaan.

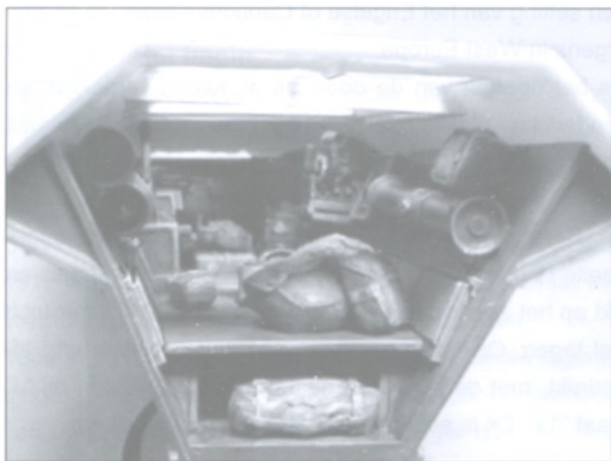
Daarna een eerste shadowlaag aangebracht met verdunde zwarte Vallejo, toen nogmaals met wit een drybrush. Het lijkt op de foto een hele zware, overdone drybrush, en dat is het ook, maar als je goed kijkt zie je dat het op

strategisch gekozen plekken is, namelijk die plekken waar daglicht naar binnen valt als de luiken openstaan. Ten tweede valt het donkere interieur iets beter op als het bovendek er eenmaal op zit.

Nu moet er verder nog wat gedaan worden aan het interieur. De plank achterin moet nog een keer gedaan worden om het versleten hout te laten lijken. Verder moeten er nog wat dingen met een opvallende kleur worden aangebracht, zoals



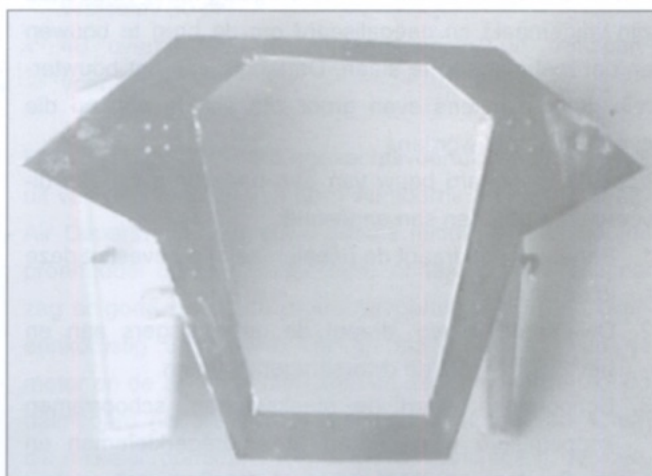
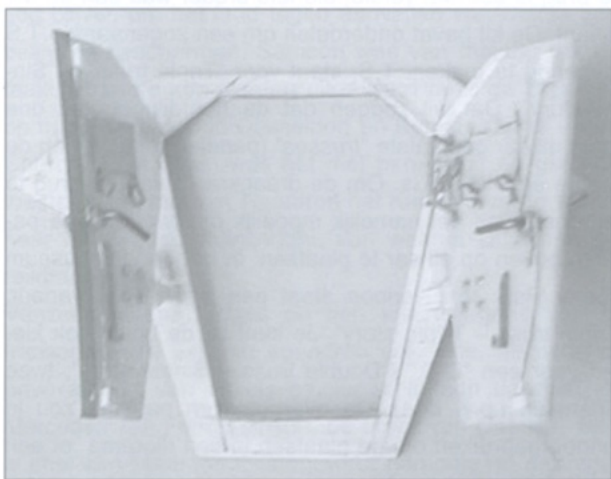
een paar plastic zakjes, een burger(lijke) slaapzak en volgens Roel van Essen het onmisbare gasbrandertje. Dit zal hopelijk de binnenkant van het voertuig ook een beetje opfleuren.



← Ook nog even getracht een inkijkje te maken zodat de uitleg over de zware drybrush wat duidelijker wordt

↓ De achterdeur is ook klaar en wordt in de basiskleur gespoten samen met de binnenkant van het bovendek. dus het ziet er misschien nog wat beroerd uit. Op de foto mist de brandblusser en dat blijft zo, er moet wat te zeuren zijn op het organiek inpakken van een voertuig.

De binnenkant is met latoenkoper gedaan en daar heb ik voor het effect even wat boutkopjes ingeprikt voor de scharnierbevestiging



↑ Nog een laatste blik op het interieur voordat ik het verstop onder het bovendek. Ik heb niet veel veranderd, hooguit twee doosjes, de kranten en de TOW toegevoegd. Nog even een laatste overdone highlighting er over heen gehaald voor het effect. Er zal na de plaatsing van het bovendek misschien nog wat worden toegevoegd en misschien wordt de TOW nog iets "teruggetoned", maar dat bekijk ik wel wanneer de bovenkant er definitief op zit. (wordt vervolgd)

ning een bepaalde gewichtsklasse voertuigen toe te laten. Een genievoorschrift, het bij Genisten bekende VS 5-1, is voorzien van de vrachtwagenladingen-, personeels- en bouwtafel tabellen om te weten wat bij welke brug nodig is. Eveneens zijn er tabellen in opgenomen die aangeven hoeveel draagkracht over is als bepaalde onderdelen van de brug zijn beschadigd.

### Het bouwen van een baileybrug.

De voordelen van baileymateriaal zijn:

1. alle onderdelen zijn zoveel mogelijk aan elkaar gelijk
2. alle onderdelen zijn met de hand te tillen en te vervoeren.
3. alle verbindingen zijn zo eenvoudig mogelijk gehouden
4. alle onderdelen zijn met 3-tonners te vervoeren.

Het terrein op de plaats van de brugslag moet voldoende zijn vrijgemaakt en geëgaliseerd om de brug te bouwen en het materiaal op te slaan. De lengte van het bouwterrein moet minstens even groot zijn als de afstand die overbrugd moet worden.

Voor de standaard bouw van een baileybrug worden diverse bouwplannen samengesteld:

1. Paneelploeg: draagt de panelen aan en bevestigt deze in de brug
2. Dwarsdragerploeg: draagt de dwarsdragers aan en bevestigt ze met de dwarsdragerklemmen.
3. Schoorploeg: voert de steekschoren, schoorramen koppelplaten windschoren, dwarsdragerklemmen en randbouten aan, monteert ze en draait ze vast.
4. Dekploeg: helpt de paneelploeg bij het bouwen van de hulpneus, dekt de brug tijdens de bouw, vizelt de brug neer en helpt de dwarsdragerploeg bij het indekken van de oprit

De brug wordt gebouwd op een stelsel van rollen en voorzien van een schuin omhoog staande hulpneus. Deze neus heeft als doel het doorzakken van de constructie (de zeeg) te egaliseren en de brug aan de andere zijde op te kunnen vangen en geleiden op de oplegplaten aan de aanvalzijde. Tijdens de bouw wordt de brug steeds verder naar voren gerold om ruimte te sparen en transportafstanden zo klein mogelijk te houden. Ligt de brug eenmaal op zijn plaats, dan worden de rollen en schommelstoelen verwijderd en kan de brug jarenlang meegaan. Afbreken gaat vanzelfsprekend in omgekeerde volgorde.

### De bouw van het model Egbert van IJken

Onlangs kocht ik bij Mol Plasticmodelbouw in Velsbroek de bouwdoos van deze brug en vervolgens heb ik hem in elkaar gezet. De eerste

indruk van de doos is uitstekend. Een prachtige plaat van een baileybrug waar een Comet tank overheen rijdt, in een setting van het Engelse of Canadese leger, zo te zien ergens in West Europa.

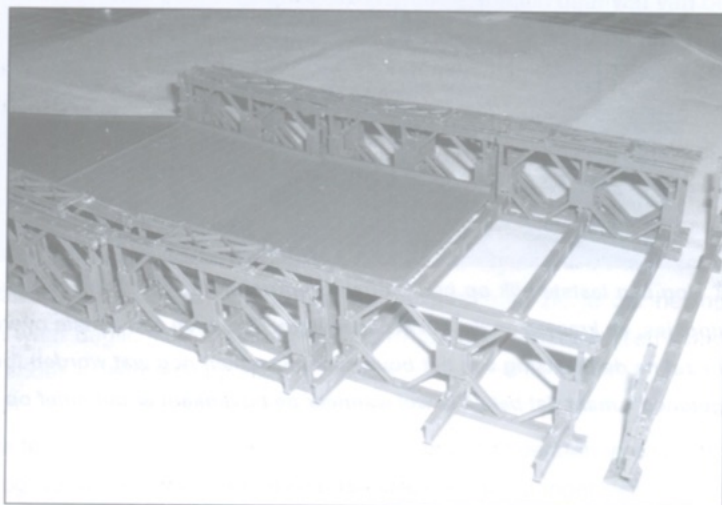
Na het openen van de doos zie je, keurig verpakt in afzonderlijke plastic zakjes, een enorme hoeveelheid onderdelen, ca 700, waarvan een groot aantal heel kleine. Ook zit er een rekje "etched" onderdelen bij en een stukje lijn. Deze zijn om de brugleuning van het voetgangsgedeelte te maken. De bouwbeschrijving is in het Engels en lijkt op het eerste gezicht duidelijk, maar dat valt later toch wel tegen. Op blz. twee staan alle onderdelen keurig afgedrukt, met de aantallen gietramen er bij. Alleen bij "J" staat "1x". Dit is echter één zakje met negen balken.

De brug is een M2 versie, die iets breder was dan de M1 variant. De kit bevat onderdelen om een zogenaamde T.S uitvoering te maken. T.S. staat voor "Triple truss" – "Single story". Dat wil zeggen dat de hoofdliggers uit drie naast elkaar geplaatste "trusses" (panelen) bestaan en de hoogte één "truss" is. Om de draagkracht van de brug te verhogen was het namelijk mogelijk om twee of drie panelen boven op elkaar te plaatsen. In het oorlogsmuseum Liberty Park te Overloon staat een zgn. "T.T." variant, "Triple truss – Triple story". Je kunt bij de bouw ook kiezen voor een "D.S." ("Double truss – Single story", twee zijpanelen i.p.v. drie). De overgebleven panelen zou je kunnen gebruiken om de plaatsen in een diorama of een voorloopbrug te bouwen.

De onderdelen zijn heel fijn gegoten, met als gevolg dat er veel "verbindingssprue" aan zit. Dit levert heel veel vijl- en schuurwerk op om alles goed glad te krijgen. Er zitten echter nagenoeg geen gietmalafdrukken in de onderdelen en vrijwel geen flash.

### De montage

Het bouwen vereist fijne vingers en een hoop geduld. Het systeem is zo dat je eerst de hoofdliggers in elkaar zet en







### Het begin

De eerste Britse officier die auto's van zijn eenheid van een pantsering voorzag, diende niet in het Britse leger, maar in de Royal Navy en dan nog wel bij de Royal Naval Air Service. Het was Charles Rumney Samson, die in januari 1912 bekendheid had verworven door als eerste met een vliegtuig vanaf een schip het luchtruim te kiezen.

Toen in 1914 de oorlog uitbrak besloot de Britse legerleiding dat het toenmalige Royal Flying Corps, de voorloper van de RAF, met het Britse expeditieleger naar Frankrijk zou gaan en dat de Royal Naval Air Service in Engeland zou blijven om het land tegen aanvallen van Duitse zeppelins te beschermen. Samson was van mening dat die taak het beste kon worden uitgevoerd door de zeppelins op hun thuisbases in Düsseldorf en Keulen aan te vallen. Churchill, zijn baas, was het met hem eens en gaf hem toestemming met zijn squadron het Kanaal over te steken naar het Franse Duinkerken, van waaruit Duitsland bereikbaar was.

Vanzelfsprekend gingen de tien vrachtwagens van de transportsectie van het squadron ook mee, alsmede de privé auto's van enkele officieren. In een daarvan, de Mercedes van Felix Samson, de broer van Charles, werd al snel een Maxim machinegeweer gemonteerd dat tegen land- en luchtdoelen kon worden gebruikt. Op hun verkenningsstochten door het noordoosten van Frankrijk en België hadden de Britten regelmatig vuurcontact met Duitse patrouilles en op een gegeven moment kwam Felix Samson met het idee om zijn eigen Mercedes 40-50 pk toerwagen te pantseren. De platen hiervoor (gewone staalplaat, géén pantserstaal) werden geleverd en aangebracht door een plaatselijke scheepswerf, de Forges et Chantiers de France in Duinkerken. Om het gewicht zo laag mogelijk te houden werden ze alleen aangebracht vóór de radiator, vóór de bestuurder en aan de achterkant, als bescherming voor de machinegeweerschutter. De beide zijanten bleven onbeschermd.

De Mercedes werd spoedig gevolgd door een Rolls-Royce 40/50 pk auto. Dit was een "Silver Ghost" van het "Alpine" type, met grotere remtrommels dan de standaard uitvoering. De "pantsering" was bestand tegen de Britse geweerprojectielen, mits afgevuurd op afstanden boven de 500 meter. De bescherming was dus meer mentaal dan fysiek en derhalve vroegen Samson en zijn officieren in Engeland echte pantserplaat aan en maakten ontwerpen voor een echte pantserwagen.

*De eerste gepantserde Rolls-Royce →*

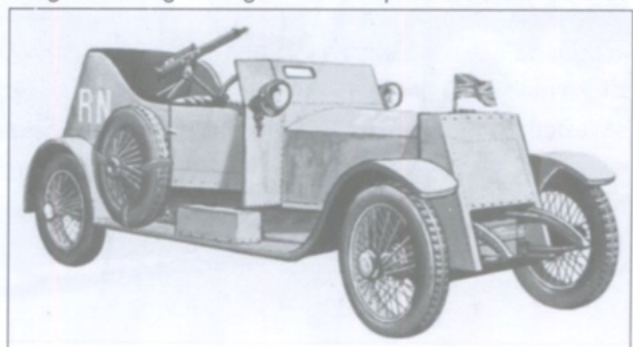
Zijn voorstellen kwamen uiteindelijk terecht op het bureau van de Commodore Murray Sueter, de controller van het Admiralty Air Department en pionier op het gebied van de bouw van onderzeeboten en luchtschepen. Deze stelde op 11 september 1914 voor vijftig pantserwagens te bouwen, wat door zijn baas, Winston Churchill, werd verhoogd tot honderd. Dit werd uiteindelijk ook besloten, doch in een iets andere samenstelling, te weten:

- 60 gevechtsvoertuigen, bewapend met één Maxim machinegeweer, mogelijkheid voor een tweede en een pantsering van 4 mm. De verdeling was als volgt: 18 Rolls-Royce 40/50 pk, 21 Clement-Talbot 25/50 pk, 21 Wolseley 30 pk;
- 40 overige voertuigen (ambulances en transportvoertuigen).

Voor het ontwerp van de gevechtsvoertuigen ging Sueter uit van een voorstel van Lord Wimborne en het Admiralty Air Department. Een ruwe schets leidde tot een houten proefmodel op een Rolls-Royce onderstel. Het resultaat zag er goed uit en de productievoertuigen werden overeenkomstig uitgevoerd. De zij- en bovenkant van de motor en de zij- en achterkant van de romp werden tot op dashboard hoogte bedekt met pantserplaten van 4 mm dik nikkelchromstaal. Het enige bemanningslid dat overigens geheel door deze pantsering werd beschermd was de bestuurder. De andere inzittenden moesten voor volledige bescherming op de vloer gaan liggen en ook dan waren ze kwetsbaar voor beschieting van bovenaf. Er waren twee bevestigingspunten voor machinegeweren. De Rolls-Royces hadden scharnierende portieren en ook was enige bescherming aangebracht rond de wielen.

### Verbeteringen aan het ontwerp

De ervaringen die in de herfst van 1914 met de voertuigen werden opgedaan leidden tot de conclusie dat er nog veel moest worden verbeterd. Ze boden met name te weinig bescherming aan de bemanning. Er was een voertuig nodig met een geheel gesloten romp en een toren voor de

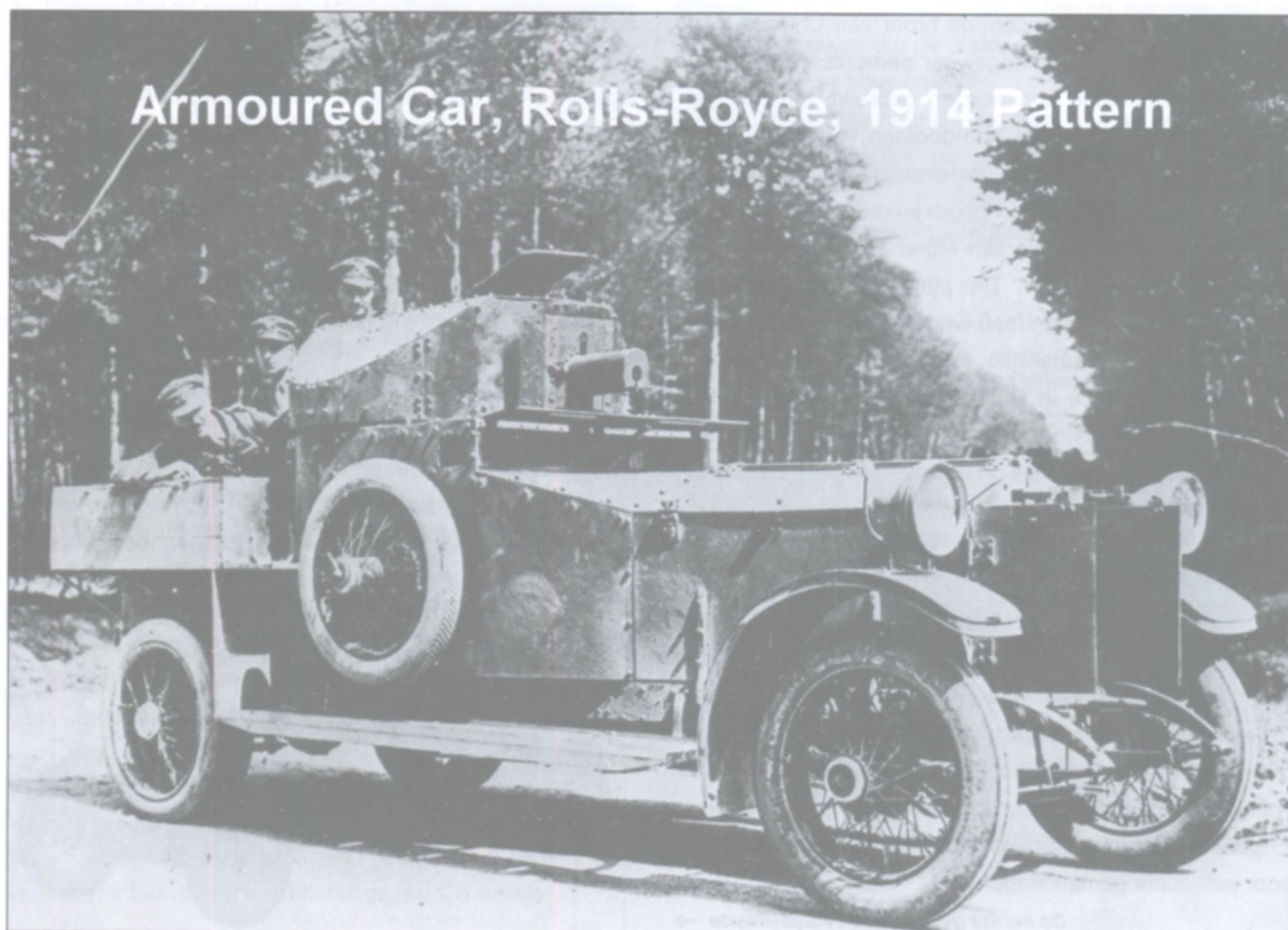


bewapening. Sueter kwam op het spoor van een ontwerp voor zo'n voertuig van een zekere Captain Nickerson. Wel was er nog een probleem op te lossen, te weten het buigen van dunne pantserplaat. Terwijl een gerenommeerd staalbedrijf hiermee aan de gang ging, ging Forges et Chantiers in Duinkerken aan de slag met de ideeën van Nickerson en bouwde op Franse Delaunay-Belleville onderstellen drie prototypes (de Delaunay-Belleville was destijds de Franse tegenhanger van de Britse Rolls-Royce). Ze hadden een gesloten romp met een schuine voorkant voor een optimale bescherming. In de ronde doosvormige toren was een watergekoeld Maxim machinegeweer geplaatst.

Er is niets bekend over het gebruik van dergelijke voertuigen in Frankrijk, maar deze drie werden naar Engeland gebracht en een ervan heeft zeker gediend als voorbeeld voor de verbeteringen die aan de eigen pantserwagens moesten worden aangebracht. Het resultaat was een pantserwagen die als een van de meest succesvolle en invloedrijkste kan worden beschouwd. Geplaatst op het onderstel van de eminente Rolls-Royce Silver Ghost werd het een van de meest effectieve wielvechtsvoertuigen van de afgelopen eeuw. Het werd ontworpen, gebouwd en afgeleverd aan de troepen in de fantastisch korte periode van 120 dagen en hetzelfde basisvoertuig werd dertig jaar later nog steeds operationeel gebruikt.

De gepantserde romp (maximaal 9 mm dik) herinnerde aan de lijnen van de oorspronkelijke automobiel en de lage, afgeschuinde toren paste daar precies bij. Een Maxim, en later een Vickers machinegeweer, stak door de opening in de voorkant van de toren; aan de achterkant zat een zelfde opening die met een scharnierend luik was afgesloten. In het dak van de toren zat eveneens een luik. De toegang tot de romp ging via twee deuren in de achterwand, die net als staldeuren ook halverwege open konden. De bestuurder had een omhoog scharnierende kijkplaat met sleuven, die hem in staat stelden ook onder vuur te rijden. Voor het zicht opzij beschikte hij over afsluitbare luikjes in de zijwanden.

Behalve de normale bedieningsorganen had de auto een mogelijkheid om van binnenuit de motor te starten. Ook was er een hefboom waarmee de gepantserde deuren voor de radiator konden worden geopend en gesloten. Om het gewicht zo laag mogelijk te houden was het achterste deel van de auto niet gepantserd. Dit was a.h.w. een open laadbak met opbergkisten en een scharnierende laadklep, alles gemaakt van hout. De benzinetank zat onder deze laadbak. Zoals normaal in die tijd werd de benzine door middel van een pomp overgepompt naar een kleinere tank achter het dashboard. De achterwielen waren dubbel uitgevoerd.



De auto leverde, met een bemanning van drie personen en een totaal gewicht van circa vier ton, uitstekende prestaties. In eerste instantie bleek de vering te licht te zijn, maar dit werd snel verholpen. Auto's die bestemd waren voor Frankrijk kregen banden die gevuld waren met rubberine, een substantie die kleine gaatjes opvulde. De twee treeplanken konden worden gebruikt om loopgraven over te steken. De Silver Ghost had een zes cilinder motor, met een inhoud van 7,428 liter en dubbele ontsteking. Het benzineverbruik was echter hoog: ongeveer acht mijl per gallon.

Van de oorspronkelijk bestelde 60 open gevechtsvoertuigen (zie hiervoor) zijn er ongeveer vijftien daadwerkelijk naar Frankrijk overgebracht, voor het merendeel Talbots en Wolseleys. Dit maakt het waarschijnlijk dat een aantal van de Rolls-Royces van deze eerste opdracht in feite werd afgeleverd als gesloten voertuig met toren. Met de onderstellen die later direct door de fabriek en door dealers in het land werden geleverd, komt het totaal aantal gebouwde **Armoured Cars, Rolls-Royce, 1914 Pattern** op ongeveer tachtig.

#### Varianten

##### **Armoured Car, Rolls-Royce, 1920 Pattern Mk.I**

De pantserwagen Rolls-Royce, Type 1920 Mk.I week slechts op details af van het Type 1914. Hij had dichte in plaats van spaakwielen, de zijkanen van de toren waren iets hoger en in de radiatordeuren waren sleuven aangebracht. Enkele oude voertuigen die nog steeds in gebruik waren, behielden hun oorspronkelijke toren, maar werden op de overige punten aangepast aan het Type 1920 Mk.I

Het type werd ingevoerd toen de Austin pantserwagens waarmee de meeste pantserwageneenheden waren uitgerust, versleten begonnen te raken en vervangen moesten worden. Ook van belang was het feit dat van de meeste Type 1914 voertuigen de onderstellen slechts voor de duur van de oorlog waren verworven en inmiddels aan hun oorspronkelijke eigenaren moesten worden teruggegeven.

##### **Armoured Car, Rolls-Royce, 1920 Pattern Mk.IA**

Het plaatsen van een cupola voor de commandant op de toren van de Type 1920 voertuigen leidde tot een andere aanduiding, te weten 1920 Pattern Mk.IA

##### **Car, Armoured, Rolls-Royce Type A.**

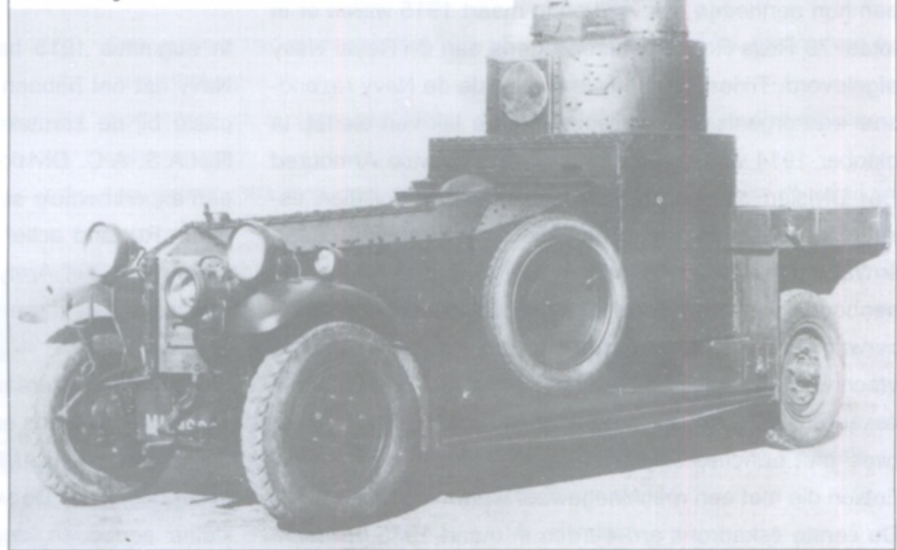
Het Type 1920 onderstel werd ook gebruikt voor de pantserwagens die voor het Air Ministry werden gebouwd voor de RAF pantserwagencompagnieën in Irak en Egypte. Op dit onderstel werd de Type 1914 romp geplaatst, in combinatie met de dichte wielen en de spatborden van het Type 1920. Dit type werd in eerste instantie aangeduid als: Rolls-Royce Armoured Car.

##### **Armoured Car, Rolls-Royce, 1924 Pattern Mk.I**

Dit type had met het Type 1920 alleen het onderstel gemeen. Doordat de toren kleiner was uitgevoerd, kon/moest ook de romp worden aangepast. De torenring nam minder plaats in, waardoor de hele gevechtsruimte iets korter kon worden uitgevoerd. De romp tussen de kijkplaat van de bestuurder en het achterschot van de motorruimte moest eveneens worden aangepast. Merkwaardig is dat hierin een verhoging werd gemaakt voor het stuurwiel. Het was toch makkelijker geweest het stuurwiel te verlagen.

Andere opvallende veranderingen waren de nieuwe por-

Rolls Royce 1924 Pattern Armoured Car



tieren in de zijwanden van de gevechtsruimte (waardoor de reservewielen naar voren werden verplaatst) en de gewijzigde scharnieren van de motorbeplating.

##### **Armoured Car, Rolls-Royce, 1940 Pattern**

In 1939 / 1940 werd in Egypte van een aantal pantserwagens van het 11th Hussars de dichte toren vervangen door een nieuwe, Frazier-Nash open toren, van hetzelfde type als de torens welke werden gebruikt op de nieuwe Morris pantserwagens. De bewapening bestond uit een .55 Boys antitankgeweer, een .303 Bren mitrailleur en een 4 inch rookbuswerper.





*Een Rolls Royce Type 1940 van de 11th Hussars in de woestijn in Noord-Afrika. De vorm van de nieuwe toren is duidelijk te zien. De bewapening bestaat uit een .5 inch Boys antitank geweer, een bren mitrailleur en een rookbuswerper.*

## Operationeel gebruik

### Eerste Wereldoorlog

De eerste nieuwe voertuigen werden in december 1914 aan hun eenheden geleverd en in maart 1915 waren er in totaal 78 Rolls-Royce pantserwagens aan de Royal Navy afgeleverd. Tijdens de bouw ontwikkelde de Navy razendsnel een organisatie voor deze nieuwe tak van dienst. In oktober 1914 werd de Royal Naval Air Service Armoured Car Division opgericht. Deze zou uiteindelijk vijftien eskadrons plus een administratief hoofdkwartier gaan omvatten. De eskadrons waren min of meer zelfstandige eenheden, elk bestaande uit drie secties met vier pantserwagens en een sectie met drie Seabrook gepantserde vrachtwagens met een 3-ponder Hotchkiss kanon. Acht eskadrons zouden worden uitgerust met Rolls-Royces, twee met Lanchester pantserwagens en vijf met motorfietsen die met een machinegeweer waren bewapend.

De eerste eskadrons arriveerden in maart 1915 in Frankrijk, maar toen was de oorlog daar al vastgelopen in de loopgraven. En dat was nu juist een situatie waarin pantserwagens slecht uit de voeten konden. De oorlog was echter inmiddels ook een wereldoorlog geworden en andere fronten boden betere kansen op actie. In de zomer van 1915 waren acht pantserwagenseskadrons operationeel:

- Nr.1 Eskadron (Lanchesters, 1 Rolls-Royce): tot oktober actief in Frankrijk en toen naar Rusland gestuurd.
- Nr.2 Eskadron (12 Rolls-Royces): ook in maart 1915 naar Frankrijk gestuurd, maar daarna overgebracht naar Egypte.
- Nr.3 Eskadron (12 Rolls-Royces): in april 1915 over-

gebracht naar de Dardanellen en vervolgens, toen zich ook daar een loopgravenoorlog ontwikkelde, naar Egypte.

- Nr.4 Eskadron (12 Rolls-Royces): als Nr.3 eskadron.
- Nr.5 Eskadron (12 Rolls-Royces): werd naar Duits Zuidwest Afrika gestuurd. Een sectie werd later overgebracht naar Uganda.
- Nr.6 Eskadron (Lanchesters): werd naar Uganda (Oost Afrika) gestuurd.
- Nr.7 en Nr.8 Eskadron: bleven in Engeland.

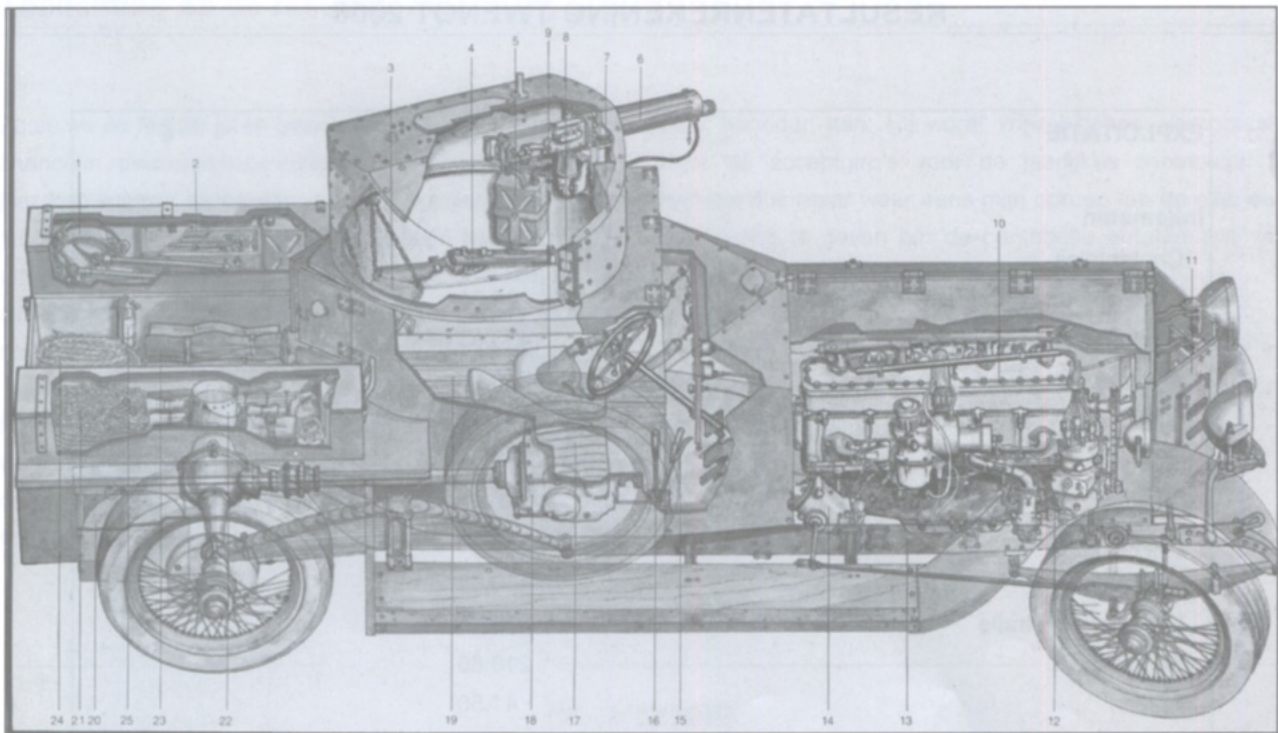
De activiteiten van de divisie waren gevarieerd van aard. Bij Gallipoli voerden de pantserwagens verkenningstochten uit in "niemandsland", trokken Turkse prikkeldraadversperringen uit elkaar en sleepten deze weg zodat de infanterie kon optrekken. In Uganda maakten ze wegen vrij en patrouilleerden daar vervolgens op om ze vrij te houden van overvallers uit Tangayika. In Egypte ondernamen ze een tocht naar Libië om zeelieden te bevrijden die na een schipbreuk gevangen waren genomen door leden van een vijandige stam. De pantserwagen werd volwassen!

In augustus 1915 besloten de admiraals van de Royal Navy dat het hebben van een pantserwageneenheid niet paste bij de kerntaken van de Marine en dus werd de R.N.A.S. A.C. Division ontbonden, met uitzondering van een experimentele sectie in Engeland en het 1<sup>o</sup> Eskadron dat in Rusland actief was. De voertuigen werden overgedragen aan het Army Machine Gun Corps, dat de Rolls-Royces met open armen in ontvangst nam.

Het leger had uiteraard zijn eigen ideeën over het gebruik van pantserwagens en organiseerde ze in Light Armoured Motor Batteries (LAMB's) voor operaties in Egypte en het Midden-Oosten. De voertuigen werden vaak ingedeeld in kleine eenheden, zoals de twee pantserwagens en vijf vrachtwagens die in 1917 en 1918 steun verleenden aan Kol. T.E.Lawrence en de Arabische revolutie.

Het Tank Corps (het latere Royal Tank Regiment) was een betrekkelijke laatkomer in de wereld van de pantserwagen. In 1917 werd het 17th (Armoured Car) Battalion geformeerd en uitgerust met zestien Austin pantserwagens, waarmee het deelnam aan de laatste gevechten aan het Westelijk Front. De Rolls-Royces kwamen pas na de wapenstilstand bij het Tank Corps. Nu de "oorlog die een eind moest maken aan alle oorlogen" voorbij was, werd het handhaven van orde en rust de belangrijkste taak van de strijdkrachten. Een taak waar de pantserwagen uitermate geschikt voor was. (wordt vervolgd)





### Armoured Car, Rolls Royce, 1914 Pattern

Bemanning: 3

Pantsering: 8 mm

Bewapening: 1x Vickers .303 inch machinegeweer

Motor: Rolls Royce 40/50 pk

- |   |  |    |  |
|---|--|----|--|
| 1 | Driepoot voor het machinegeweer                | 5  | Watertank voor de koeling van het machinegeweer              |
| 2 | Gereedschappen                                 | 6  | Vickers .303 inch machinegeweer                              |
| 3 | Opklapbare stoel voor een vierde bemanningslid | 7  | Munitietrommel   |
| 4 | Lee Enfield .303 inch geweer (een van de drie) | 8  | Munitietrommels langs de wand van de toren                   |
|   |  | 9  | Gordels voor de rugleuning van de bijrijder                  |
|   |  | 10 | Rolls Royce motor  |
|   |  | 11 | Radiatordeuren (gepantserd)                                  |
|   |  | 12 | Magneet  |
|   |  | 13 | Rolls Royce Silver Ghost chassis                             |
|   |  | 14 | Stuurhuis  |
|   |  | 15 | Handrem  |
|   |  | 16 | Versnellingshendel   |
|   |  | 17 | Zitplaats bestuurder   |
|   |  | 18 | Versnellingsbak  |
|   |  | 19 | Houten vloer   |
|   |  | 20 | Gepantserde benzinetank                                      |
|   |  | 21 | Berguimte voor kettingen, touwen en persoonlijke eigendommen |
|   |  | 22 | Kooktoestel  |
|   |  | 23 | Dekens   |
|   |  | 24 | Sleeptouw  |
|   |  | 25 | Brandblusser   |



Dorpshuis „Oan 'e Feart"  
te Donkerbroek (Frl)

organiseert i.s.m. Twenot en I.P.M.S  
op zaterdag 20 oktober een

## Modelbouwdag

- bouw demonstraties:

- heb je een model waar je hulp bij nodig bent, neem het mee
- verkoop van modelbouwdozen en lectuur, etc;
- voor de jeugd liggen er gratis bouwdozen klaar om te plaatsen onder begeleiding in elkaar te zetten;
- de modelbouwdag is van 13.00 tot 17.00 uur;
- de toegang is gratis!



## RESULTATENREKENING TWENOT 2006

EXPLOITATIE	€	€	€
<b>Inkomsten</b>			
Contributies	10.966,00		
Verkoop oude nummers "De Tank"	95,00		
Rente	433,83		
Advertenties	908,40		
Giften	236,00		
	<u>                    </u>	12.639,23	
<b>Uitgaven</b>			
Kosten De Tank	8.958,64		
Zaalhuur	480,00		
Ledenadministratie	370,75		
Secretariaat	210,86		
Prijzen	41,50		
Website	368,17		
Regio's	75,00		
Diverse kosten	450,20		
	<u>                    </u>	<u>10.955,12</u>	
			1.684,11
<b>Saldo</b>			
Toevoeging Jubileumfonds		-/-	1.000,00
Netto resultaat (naar "Kapitaal")			<u>684,11</u>
<b>Jubileumfonds</b>			
Saldo primo	6.400,00		
Kosten jubileumviering 2006	-5.730,49		
	<u>                    </u>		
Saldo ultimo		669,51	
Toevoeging (t.l.v. resultaat 2006)	1.000,00		
	<u>                    </u>	<u>1.669,51</u>	
Nieuw saldo ultimo		<u>1.669,51</u>	
<b>Vermogensontwikkeling</b>			
Kapitaal 01-01-2006	10.366,63		
Netto resultaat 2006	684,11		
	<u>                    </u>		
Kapitaal 31-12-2006		11.050,74	
Jubileumfonds 01-01-2006	6.400,00		
Kosten jubileum 2006	-/- 5.730,49		
Toevoeging van resultaat 2006	1.000,00		
	<u>                    </u>	<u>1.669,51</u>	
Jubileumfonds 31-12-2006		<u>1.669,51</u>	
Totaal vermogen 31-12-2006		<u>12.720,25</u>	



## Toelichting op de resultatenrekening 2006

Zoals we de laatste jaren gewend waren stemmen ook de financiële resultaten over 2006 weer tot tevredenheid. Het jaar kon worden afgesloten met een positief saldo van € 1.684,11. Hiervan is € 1.000 toegevoegd aan het jubileumfonds, want we willen over vier jaar natuurlijk weer uitgebreid onze 35<sup>e</sup> verjaardag kunnen vieren. De resterende € 684,11 zijn toegevoegd aan ons kapitaal.

De verschillende inkomsten- en uitgavenposten spreken waarschijnlijk wel voor zichzelf. Een ervan wil ik graag onder aandacht brengen: Kosten ledenadministratie. Met € 370,75 best een forse en bovendien een die makkelijk

naar beneden kan. Hij wordt vrijwel geheel veroorzaakt door de acceptgiro's voor de jaarlijkse contributie. Ik herhaal dus maar weer eens mijn oproep om de club een machtiging te geven om de contributie automatisch van uw bank- of girorekening te laten afschrijven.

De kascontrole is uitgevoerd door Wim Oldekamp en Henri Vink, die zich met de resultatenrekening accoord hebben verklaard.

Kees Blijleven



### MACHTIGING

Ondergetekende verleent hierbij tot wederopzegging machtiging aan TWENOT om van zijn/haar hieronder genoemde (giro-)rekening jaarlijks de contributie af te schrijven.

Hij/zij heeft een maand de tijd om zijn/haar bank- of girokantoor opdracht te geven het bedrag terug te boeken indien hij/zij het niet eens is met de afschrijving.

Bankrekening nr.

Girorekening Postbank:

Naam & voorletters

Adres

Postcode en plaats

Datum

Handtekening

Sturen naar: TWENOT, p/a Korbeellaan 9, 1852 BK Heiloo

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

René de Groot,  zoekt een Leopard 1A4 of Gepard, schaal 1:16, RC van Tamiya, met of zonder zender. In goede of slechte staat, gebouwd of ongebouwd. Prijs in overleg. Onderdelen van deze tanks zijn ook welkom.

# Brattinga Speelgoed

[www.technotoys.nl](http://www.technotoys.nl)

TECHNOYS

## 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 Patex.

**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](mailto: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